

**SÃO PAULO CENTRO XXI  
ENTRE HISTÓRIA E PROJETO**

# ÍNDICE

SÃO PAULO CENTRO XXI.....	1
ENTRE HISTÓRIA E PROJETO .....	1
O CENTRO E A ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO .....	4
O CENTRO DA METRÓPOLE COMO PROJETO.....	6
Por Regina M. Prosperi Meyer .....	6
A RECONSTRUÇÃO PERMANENTE .....	11
Por Marta Dora Grosstein .....	11
O CENTRO POLÍTICO DA METRÓPOLE.....	16
Por Jorge da Cunha Lima .....	16
É UMA VERGONHA .....	17
Por Edla Van Steen .....	17
O CENTRO E A POSIÇÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO .....	21
Contribuição do Plano Metropolitano da Grande São Paulo 1994/2010 .....	21
Por Sérgio Zaratini .....	21
QUANDO A CIDADE VIRA CIDADANIA .....	25
Por Gilberto Dimenstein .....	25
O PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E OS NOVOS PROGRAMAS.....	26
Por Carlos A. C. Lemos .....	26
A VALORIZAÇÃO DO CENTRO DA CIDADE .....	27
Por Luis Antonio Pompeia .....	27
PATRIMÔNIO E CENTRO METROPOLITANO.....	30
Por Nestor Goulart Reis Filho .....	30
O FUTURO DO CENTRO HISTÓRICO .....	33
Por Cândido Malta C. Filho .....	33
A ACESSIBILIDADE AO CENTRO HISTÓRICO .....	36
Por Sanderley Fiuzza .....	36
UM PLANO DIRETOR PARA O CENTRO? .....	38
Por Flávio Villaça .....	38
ENTRE SCIENTISTAS, CONFEITARIAS, BONDES E MUITA GAROA: .....	46
UM PASSEIO PELO CENTRO DE SÃO PAULO NA VIRADA DO SÉCULO XIX .....	46
Por Lília Katz Moritz Schwarcz .....	46
POLUIÇÃO VISUAL OU SIGNOFOBIA.....	49
Por Francisco Inácio Homem de Mello .....	49
A QUALIDADE AMBIENTAL DO CENTRO.....	51
E O EFEITO DE PEQUENAS INTERVENÇÕES.....	51
Por Maria Helena Lobo de Queiroz .....	51
OS BLOCOS DO PARQUE ANHANGA BAÚ .....	53
Por Benedito Lima de Toledo .....	53
REVENDO O CORAÇÃO DE SÃO PAULO.....	55
Por Marcelo Laurino .....	55
A ÁREA CENTRAL DA CIDADE DE .....	58
SÃO PAULO E SEU METRÔ .....	58
Por Andréia Nigriello .....	58
CENTRO VIVO E MONITORADO.....	59
Por Roberto S. Scaringella .....	59
ROTEIRO DAS IGREJAS – PROCENTRO .....	60
Por Helena Saia .....	60
AVENIDA SÃO LUÍS.....	67

Por Fernando de Mello Franco .....	67
PROCURANDO A NATUREZA DO .....	69
CENTRO DE SÃO PAULO .....	69
Por Catharina Pinheiro Cordeiros dos Santos Lima .....	69
AQUI NO CENTRO .....	71
Por Jean Claude Bernardet .....	71
UM NOVO CENTRO PARA SÃO PAULO .....	72
Por Joaquim Guedes .....	72
BOUVARD: UM URBANISTA FRANCÊS .....	74
EM SÃO PAULO .....	74
Por José Geraldo Simões Junior .....	74
QUANDO O CÉU ERA O LIMITE .....	77
Nadia Somekh .....	77
UM ARQUÉTIPO METROPOLITANO .....	79
Por Samuel Kruchin .....	79
ARTE/CIDADE .....	81
A CIDADE E SEUS FLUXOS .....	81
Por Nelson Brissac Peixoto .....	81
ANHANGABAÚ: .....	82
UMA ARQUEOLOGIA DO FUTURO .....	82
Por Angelo Bucci .....	82
TERRITÓRIOS DA NOITE .....	85
Por Sarah Feldman .....	85
METRÔ: UM IMPACTO NA .....	87
DINÂMICA DO CENTRO .....	87
Por Karine Muradco .....	87
GESTÃO DO CENTRO DE SÃO PAULO .....	90
Por Ivan M. Whately .....	90
SAMPA & RAP .....	93
Por Maria Lucia Refinetti Martins .....	93
UM PASSEIO PELO LADO SELVAGEM .....	98
Por Carlos Maranhão .....	98
O CHÁ DO MAPPINGE SUA ÉPOCA .....	99
Por Anna Verônica Mautner .....	99
MEMÓRIA DESCRITA .....	101
PROJETO PATRIARCA VIVA O CENTRO .....	101
Por Paulo A. Mendes da Rocha .....	101
GALERIA PRESTES MAIA .....	103
UMA PROPOSTA .....	103
Por Eduardo de Almeida .....	103
CORTIÇOS EM SÃO PAULO .....	104
Por Suzana Pasternak Taschner .....	104
ASPECTOS DA POLÍTICA IMOBILIÁRIA .....	109
PARA AS ÁREAS CENTRAIS .....	109
Por Emílio Haddad .....	109
ASPECTOS RELEVANTES SOBRE A ACESSIBILIDADE .....	111
AO CENTRO DE SÃO PAULO E A OFERTA .....	111
E DEMANDA DE ESTACIONAMENTO .....	111
Por Victor Abel Grosstein .....	111
O PLANO DIRETOR E O CENTRO DA CIDADE: .....	116

RESIGNIFICAR E FUNCIONALIZAR.....	116
SEM ERGUER MURALHAS .....	116
Por Raquel Rolnik .....	116
MORAR NO CENTRO.....	118
Por Maria Te reza Souza .....	118
O CENTRO DE SÃO PAULO: .....	120
PERSPECTIVAS PARA O SÉCULO XXI .....	120
Por José Eduardo de Assis Lefèvre .....	120
ARQUITETURA DE RECONVERSÃO .....	121
Por Carlos A. M. Faggin.....	121
FALEM, ARQUITETURAS .....	123
Por Hugo Segawa .....	123
O CENTRO HISTÓRICO DE SÃO.....	124
PAULO E A PARCE RIA ARTE-EMPRESA.....	124
Por Yacoff Sarcovas.....	124
RENOVAÇÃO DO CENTRO E HABITAÇÃO:.....	127
O DIREITO À CIDADE.....	127
Por Ermínia Maricato .....	127
SANTUÁRIO DOS GOURMETS.....	131
Por Jule Barre to .....	131
O PROJETO ARTE/CIDADE.....	134
HUMANIZOU O CENTRO.....	134
Por Mona Dorf .....	134
PRAÇA DA SÉ.....	135
Por Ricardo Marques de Azevedo .....	135
SÃO PAULO! .....	137
Por José Eduardo A reias.....	137
O CENTRO EM (ALGUNS) NÚMEROS .....	139
CENTROS (Distritos Sé e República) .....	139

## O CENTRO E A ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO

São Paulo assistiu ao longo das décadas de 30 e 40, no momento em que a tinha novos patamares de sua condição metropolitana, ao desdobramento e estruturação de um sistema de centros secundários.

Este processo que vinha lentamente instalando-se ganha novo impulso no momento em que São Paulo alcança, em meados dos anos 50, a condição de primeira metrópole brasileira. As transformações que o intenso processo de urbanização introduziu neste período no conjunto da metrópole, repercutiram na área central de forma aguda, alterando as suas características funcionais e espaciais. Com a descentralização de atividades e funções, a área central reorganizou-se para cumprir as exigências de sua nova condição de centro metropolitano.

A nova etapa estabeleceu novas exigências em todos os setores. Detectados como os mais evidentes problemas da área central nos anos 50 e 60, o congestionamento de veículos e a exiguidade de algumas das vias do centro velho, passam a ocupar um papel preponderante nas propostas de renovação urbana.

Um evidente esforço de melhorar as condições de circulação propiciou grandes obras viárias e alterações de uso dos espaços públicos centrais. Um diversificado e amplo rol de intervenções, tais como, abertura de vias

expressas tangenciando o centro, criação de áreas pedestrianizadas, abertura de novos logradouros públicos, instalação do metrô e suas seis estações centrais, atestam a magnitude das intervenções. A execução do projeto de renovação do Parque do Anhangabaú no final do anos 80 aponta para uma permanente ação de aperfeiçoamento funcional e espacial da área central.

Entretanto, apesar do esforço indiscutível do poder público, o centro metropolitano apresenta hoje questões urbanas de grande complexidade. Com a aproximação de uma nova etapa no desenvolvimento urbano da metrópole, que transpõe sua fase industrial, assiste à emergência de novos setores urbanos que buscam de maneira discutível abrigar funções essencialmente centrais. O deslocamento, melhor dizendo, a ameaça deste deslocamento tem ampliado a complexidade de análise e das propostas envolvendo o centro. Tornou-se indispensável manter o pleno desempenho do centro metropolitano tendo como ponto de partida suas questões contemporâneas.

A Associação Viva O Centro foi criada em Outubro de 1991 para participar desta ação. Formada por expressivas instituições da sociedade civil, a Associação Viva o Centro constitui um interlocutor reconhecido junto ao poder público e demais instituições da sociedade. Sua tese principal é que a cidade de São Paulo tem hoje um papel decisivo na reorganização social e econômica do país e que seu centro é um setor urbano estratégico. Assim sendo é essencial assumir a existência de novas centralidades urbanas sem deixar de reafirmar o caráter singular do centro metropolitano de São Paulo. Seus atributos intransferíveis – referência histórica, funcional, cultural e simbólica – associados ao seu potencial de renovação apontam para a necessidade de estabelecer novas metas e pensar o seu futuro.

## PRINCÍPIOS DE AÇÃO

A Associação Viva o Centro é uma entidade de caráter cívico e representativo, sem fins lucrativos, apolítica, mantida e dirigida por seus associados, que tem como missão a valorização e o desenvolvimento permanente do Centro de São Paulo em seus aspectos funcional, urbanístico, econômico, cultural, educacional, turístico e de lazer, estimulando o espírito de confraternização, responsabilidade e cidadania em todos os que habitam ou freqüentam o Centro, nele trabalham ou por ele transitam.

Em sua atuação, a Associação procurará sempre ser fiel aos seguintes princípios:

- Preservar os valores históricos da cidade e promover os valores éticos da cidadania.
- Valorizar o Centro como espaço emblemático da metrópole, harmonizando o seu patrimônio histórico, arquitetônico e paisagístico com as mais altas expressões da vanguarda arquitetônica e imobiliária com vistas ao século XXI.
- Fazer do Centro, não o palco da injustiça social, mas local por excelência de fruição cultural e realização dos cidadãos.
- Fazer do Centro um modelo de avanço tecnológico e imobiliário de nosso urbanismo metropolitano.
- Fazer com que o enorme potencial dos investimentos em infra-estrutura já realizados no Centro seja plenamente utilizado em favor da cidade, facilitando e estimulando os projetos privados para a região.
- Incentivar a permanente recuperação da paisagem urbana, propugnando por incentivos eficientes do poder público e participação ativa da iniciativa privada.
- Fazer com que o espaço público seja oferecido à fruição de todos os cidadãos, impedindo-se a ação abusiva de quaisquer setores que queiram se apossar do espaço público.
- Valorizar o papel da metrópole e do Centro paulistano como fatores preponderantes do desenvolvimento da nação brasileira.
- Fazer com que o Centro se torne modelo de gestão integrada do espaço e serviços públicos objetivando sua qualidade e excelência

Para a consecução de suas metas a Associação se utilizará das seguintes formas de atuação:

- Manterá um quadro de associados representativo de um amplo espectro de interesses, incluindo interesses públicos e privados.
- Promoverá fóruns para permitir troca de idéias e experiências de seus associados e dos interessados e estudiosos das questões urbanas.
- Promoverá pesquisas que antecipem temas e tendências emergentes e incentivará soluções criativas baseadas nos resultados dessas pesquisas.
- Desenvolverá e patrocinará programas educacionais e publicações para os associados, para a comunidade acadêmica e para o público.
- Contribuirá para elevar os padrões de uso do Centro pela troca de experiência e conhecimento através de painéis de consultores especializados, sessões de análise de planos, publicações, seminários e outros serviços.
- Reconhecerá e recomendará iniciativas que se destaquem no sentido da requalificação do Centro.
- Encorajará a interação entre associados para realização de metas da Associação.
- Servirá como um elo eficiente entre o poder público, as instituições e a sociedade no permanente processo de requalificação urbana do Centro de São Paulo.
- Promoverá e divulgará o Centro como local de moradia, trabalho, estudo, entretenimento, fruição cultural e desenvolvimento da cidadania.

## **O CENTRO DA METRÓPOLE COMO PROJETO**

Por Regina M. Prospero Meyer

**Arquiteta/Urbanista**

Uma das mais evidentes características da cidade contemporânea é o reconhecimento da existência de pelo menos um espaço público de alto valor simbólico. Sua localização estratégica na cidade coincide quase sempre com o próprio centro funcional. Esta relação entre símbolo e função cria o que os modernistas do VIII Congresso de Arquitetura Moderna, reunidos em Londres em 1951, denominaram “o coração da cidade”

A escolha do tema “O coração da cidade: por uma vida mais humana da comunidade”, no início dos anos 50, por um grupo composto pelos mais representativos arquitetos do Movimento Moderno, revelava a preocupação de garantir a vida comunitária no interior das cidades. Debruçar-se sobre o coração das cidades correspondia naquele momento à determinação deste grupo de profissionais inteiramente comprometidos com o futuro de enfrentar a ameaça que pairava sobre a vida social no seu interior. O urbanista José Luís Sert, trabalhando de maneira prospectiva, previa uma hegemonia das funções espaciais associadas ao trabalho. A vida social, a urbanidade para dizer a palavra justa, estava claramente iniciando um processo de irreversível diluição.

Dentro do espírito dos encontros promovidos pelo CIAM, onde a análise tinha compromisso direto com a proposta, as conclusões sobre o tema tornaram-se o mais eloqüente discurso sobre a prioridade do pedestre sobre o veículo, sobre a necessidade de garantir qualidade estética ao espaço público.

Embora ponto por ponto corretas, as conclusões dos arquitetos modernistas deixavam escapar desse “reino do pedestre” uma questão importante. Como os congressistas mesmo advertiam, a vitalidade do centro está diretamente relacionada à sua capacidade de atração. E esta, por sua vez, tem exigências claras. O vigor da vida urbana depende diretamente da capacidade de aglutinar um amplo espectro de funções e usos em seus espaços públicos e privados...com este postulado, Jane Jacobs, no seu livro “Morte e vida das grandes cidades americanas”, lançava a mais aguda observação sobre as cidades contemporâneas e

sobretudo sobre os pontos de doutrina modernistas. Colocando a diversidade de uso como o dado essencial e imprescindível da fecundidade urbana, J. Jacobs denunciava os riscos da especialização das áreas urbanas.

A preocupação internacional expressa tanto pelos arquitetos do CIAM quanto por Jane Jacobs, correspondeu à transformação funcional dos centros das cidades já consolidadas que perdiam suas antigas atribuições diante do crescimento global e, mais precisamente, do amadurecimento do processo de metropolização. A descentralização de atividades ocorria simultaneamente ao processo de metropolização, reforçando a polinucleação.

São Paulo, como as demais capitais mundiais, a despeito de sua condição periférica, isto é, fora do capitalismo central, viveu de maneira semelhante os processos urbanos relacionados às transformações de ordem econômica. Toda reflexão sobre a cidade de São Paulo, sobretudo se considerarmos o município e a metrópole, passa obrigatoriamente pela questão da sua dimensão e do seu ritmo de crescimento. A imensa expansão periférica gerou uma cidade que num período de 50 anos viu sua área urbana passar de 180 km<sup>2</sup> (1930) para 900 km<sup>2</sup> (1988). Esse enorme crescimento tem sido alvo de inúmeras análises que apontam sistematicamente para o seu caráter comprometedor. Tal ritmo de crescimento esteve necessariamente associado a uma profunda desorganização espacial. O crescimento orgulhosamente ostentado nos anos desenvolvimentistas da década de 50 mostra-se hoje uma herança complexa e sobretudo de elevado custo social e econômico.

Ao longo das cinco últimas décadas e dos 720 km<sup>2</sup> incorporados à mancha urbana contínua do município, a área central de São Paulo incorporou importantes transformações. Tendo em vista o caráter iminentemente radioconcentrico da estrutura urbana paulistana, assim como a exiguidade de sua área, não é difícil avaliar o impacto das constantes intervenções.

Os anos 20 e 30 foram fundamentais para a organização do Centro. A encomenda feita pelo prefeito Pires do Rio ao engenheiro Francisco Prestes Maia para elaborar um plano capaz de equacionar o agudo problema do tráfego na área central criou uma oportunidade decisiva de intervenção em larga escala. O "Plano de Avenidas" de Prestes Maia respondia à demanda do prefeito criando um sistema viário que, muito mais do que resolver o problema do tráfego, lançava a cidade no seu verdadeiro espaço: o território metropolitano. Assim como Haussmann, Prestes Maia buscava, através de eixos e conexões sistêmicas, integrar os bairros centrais e lançar a cidade para fora dos limites convencionais. Sem dúvida alguma, embora no cerne de sua proposta encontremos o pensamento de Ulhôa Cintra, foi ele que, através de seu "Plano de Avenidas", estabeleceu a estrutura e as características do desenvolvimento da São Paulo moderna. O "perímetro de irradiação", circundando a área central mais congestionada, estabelecia um Centro devidamente ampliado partindo da Praça da República, passando pelo Parque D. Pedro II, subindo pela Tabatinguera para alcançar a Praça João Mendes e iniciar um trecho que só seria completado nos anos 40 e percorria os viadutos Dona Paulina, Maria Paula, Jacaré, Nove de Julho e finalmente a Rua São Luiz alargada e transformada em avenida.

Esse estratégico perímetro, que por si só configurava uma iniciativa inédita na cidade, começava a estabelecer um caráter decididamente monumental para a área central. A construção do novo Viaduto do Chá, iniciada em meados dos anos 30, garantiu e acentuou a nova estética urbana.

Os equipamentos urbanos, vitais para uma proposta de inspiração haussmaniana, foram pontuando a nova organização viária. Ao longo dos anos 30 e 40 foram inaugurados o Mercado Central, a Biblioteca Municipal, o novo edifício da Faculdade de Direito e a estação da Estrada de Ferro Sorocabana. Ainda dentro do modelo francês, a loja de departamentos também estava presente: no final dos anos 30 ocupando um edifício art-déco, instala-se na praça Ramos de Azevedo a Casa Anglo Brasileira.

Prestes Maia, já na condição de prefeito, a partir de 1938, completa sua proposta para a vertente sul da cidade criando o “sistema Y”. Utilizando os vales dos córregos do Saracura e Itoioró, criou as Avenidas 9 de Julho e Itoioró (hoje 23 de Maio), conectadas ao reformulado Parque do Anhangabaú.

Concomitantemente, a determinação de construir um Centro com traços modernos levou o poder público a incorporar um novo parâmetro. No final dos anos 30, pela primeira vez na história urbana paulistana trabalhava-se com gabaritos mínimos. Os novos edifícios projetados para as Ruas Xavier de Toledo, 7 de Abril, Conselheiro Crispiniano, 24 de Maio, Marconi e Praça da República deveriam ter 10 pavimentos. Nas ruas do Centro velho, especificamente a Rua São Bento, o ato municipal de 1938 previa 6 pavimentos. Além da questão dos gabaritos, era também definido o alinhamento dos edifícios, que deveriam subordinar-se uns aos outros de maneira a criar uma continuidade construtiva. Estávamos, modestamente é verdade, experimentando uma regularidade volumétrica parisiense e uma densidade construtiva americana.

A evidente necessidade de prosseguir no enfrentamento das questões relativas ao congestionamento e tráfego na área central, assim como de articular os novos bairros que se adensavam com o Centro, levou a prefeitura a iniciar a implantação de um expressivo número de avenidas radiais. Ao terminar sua primeira gestão, em 1945, Prestes Maia havia construído, proposto e projetado 9 avenidas radiais. A Avenida 9 de Julho, ligando os bairros “jardins”, a rua da Consolação, alcançando as margens do Rio Pinheiros; a Avenida Rio Branco, anexando os bairros ao longo da via férrea rumo a oeste; a Avenida Anhangabaú Inferior, parte do “Sistema Y”, a Avenida do Estado, rumo aos bairros do ABC e, finalmente, a Avenida Rangel Pestana, solucionando a problemática travessia da estrada de ferro.

Enquanto as avenidas criavam uma nova dimensão horizontal para o Centro, o novo edifício do Banco do Estado de São Paulo estabelece, uma nova marca vertical. Com 35 pavimentos, o novo marco vertical, transcrição da arquitetura nova iorquina, passa a dominar a paisagem da área central.

Apesar da intensidade das transformações vividas pelo Centro nessas décadas, a mais eloquente transformação ocorreu gradualmente e correspondeu ao amadurecimento do processo de descentralização. Este mesmo processo que culminou com a organização de uma vigorosa “família” de centros secundários, os centros de bairro, elevou o Centro à condição de centro principal. Com características distintas das demais, a área central tornou-se um espaço diferenciado, apto a cumprir funções específicas e único. A emergência dos centros secundários favoreceu a caracterização espacial e funcional do centro metropolitano.

Na década de sessenta, dois fatos relevantes para toda a metrópole incidem de forma peculiar no destino da área central. É criada a Cia. De Metropolitano de São Paulo, com a tarefa de iniciar rapidamente os estudos e as obras da linha norte/sul, cruzando o Centro, e, na zona sudoeste, é inaugurado o “Shopping Center Iguatemi”, marcando o início de um processo de transformação radical de localização das atividades comerciais em São Paulo.

Enquanto esse duplo processo ganhava corpo, os viadutos e elevados iam envolvendo o Centro. A Radial Leste e a 23 de maio testemunharam no final da década de 60 a eficiência, sempre polêmica, das vias expressas que Robert Moses nos “prescreveu” no início dos anos 50.

Assim, num ritmo de obras que gradualmente ia buscando resolver os problemas já assinalados em 1930, configurava-se uma nova paisagem para o Centro. Distantes da estética europeizante que Prestes Maia idealizara nas suas aquarelas do Plano de Avenidas, duas obras marcam de maneira decisiva o cenário urbano paulista no: a Praça Roosevelt e a Via Elevada Presidente Costa e Silva. Nem praça e nem rua, as duas obras representaram de maneira eloquente a idéia de cidade vigente.



Paralelamente, a inauguração da linha norte-sul do metrô, em meados dos anos 70, assim como a conjugação posterior da linha leste-oeste cruzando simetricamente à área, reforçou a sua centralidade funcional. Apesar dos insuficientes 44 km da rede atual, sobretudo se comparada à proposta pelo Plano Urbanístico Básico em 1968, que assumia a necessidade de 650 km, o metrô introduziu sem dúvida uma considerável transformação na área central. As obras de reurbanização tendo em vista a localização das estações impuseram novas escalas e novos ambientes urbanos. A mais eloqüente pela alteração de escala, foi, sem dúvida, a reorganização da Praça da Sé, que incorporou a antiga Praça Clóvis Beviláqua. Obras menores, como por exemplo, a realizada no Largo São Bento, também alteraram setores consagrados historicamente.

As transformações ocorridas, de ordem funcional, espacial, simbólica e econômica, configuraram um cenário profundamente modificado. No início dos anos 80, já se mostrava com clareza que o resultado material e social do processo vivido pelo Centro havia produzido um espaço contraditório onde potencialidades e precariedades estavam presentes, convivendo de forma extremamente dinâmica.

É sempre oportuno lembrar que, enquanto espaço básico da estruturação da cidade, o Centro traduziu sempre as características básicas de sua evolução. Foi acanhado e provinciano enquanto a riqueza econômica provinha da lavoura cafeeira, dinâmico e cosmopolita quando São Paulo tornou-se um grande parque industrial. Na área central, mais do que em qualquer outro espaço, reconheceu-se nos anos 50 a marca da cidade moderna. Os 414.000 veículos a motor circulando na cidade em 1966 contrastaram com os 63.000 de 1950. O aumento significativo de 1.518% em 16 anos é um dado decisivo para que se possa entender o sentido das chamadas “questões modernas”. O congestionamento neste período, distintamente do apontado em 30, significava ao mesmo tempo uma questão comprometida e uma evidência do dinamismo econômico da metrópole.

Nos últimos 20 anos a queda do emprego industrial em favor das atividades terciárias repercutiu no conjunto do município e, ainda uma vez, de forma peculiar no seu Centro. Enquanto organiza-se a megametrópole com o afastamento dos pólos industriais para regiões distantes, entre 100 e 200 km dos limites do município, o Centro é mais uma vez a referência funcional e espacial de um corpo que se amplia em extensão e complexidade.

Gradualmente assistiu-se ao deslocamento de atividades intrinsecamente centrais para novos pólos. A Avenida Paulista, ao longo dos anos 50 e 60, absorveu atividades que exigiram edifícios mais modernos, tanto pelas dimensões quanto pelo padrão tecnológico. Foram sobretudo os bancos que migraram. Configurou-se rapidamente um perfil vigoroso para a avenida que, em uma década, assistiu de forma ambígua o desaparecimento dos antigos casarões e o surgimento de uma arquitetura bancária e explicitamente rica.

O deslocamento persistiu e a evasão foi alcançando novos espaços: primeiro a Avenida Fria Lima, depois as Marginais e, finalmente, a pantanosa área do Brooklin, onde a nova Avenida Luís Carlos Berrini marcou a emergência de um novo padrão urbano onde a ausência de infra-estrutura básica, associada ao estilo arquitetônico, traduziu um novo conceito da cidade.

Há nesta trajetória e no seu ritmo um evidente registro mercadológico. Uma análise urbanística das áreas sucessivamente ocupadas pelo deslocamento das atividades ditas centrais não comprova o esgotamento das suas potencialidades. Pelo contrário, aponta para um uso desgovernado e até mesmo perdulário das áreas onde houve um importante investimento do poder público, sendo o exemplo mais gritante o metrô, o equipamento urbano de custo mais elevado.

Admitir a emergência de novas centralidades, corolário de uma nova organização metropolitana basicamente fragmentada, é uma postura indispensável para que se possa compreender a metrópole

paulistana neste momento. No entanto, vale observar que, diferentemente da relação com centros de bairro, que formaram com o centro principal um conjunto unitário, uma constelação de centros com funções distintas e complementares, as novas centralidades não estabelecem com o Centro nenhuma relação de reciprocidade. Correspondem a uma nova etapa da organização metropolitana, na qual a auto-suficiência em relação às demais partes da cidade é a marca distintiva e valorativa deste novo setor. Quanto mais desterritorializado, melhor. Vias de acesso em abundância são a única exigência.

A questão de fundo, frente a esta nova dinâmica urbana, é sem dúvida, como evitar que o permanente processo de descentralização da área central assuma a forma de esvaziamento. Estimular ou mesmo tolerar o abandono ou o uso indevido do potencial funcional de uma área da cidade é um grave e condenável princípio de política urbana. O imenso investimento por parte do poder público na área central de São Paulo, nos últimos 20 anos, não afastou o risco do esvaziamento econômico e funcional. Obras de grande importância para a cidade, envolvendo grandes parcelas do orçamento municipal, relacionadas à instalação do metrô e suas estações centrais – a reurbanização da Praça da Sé, o Largo São Bento, a recuperação do Viaduto Santa Ifigênia, a remodelação da Praça da República e da Ladeira da Memória, e, mais recentemente, da Praça João Mendes, a imensa reurbanização do Parque Anhangabaú, e ainda, em outra escala, a pedestrianização de ruas dos anos 70, o restauro do Teatro Municipal, da Biblioteca Mário de Andrade dos anos 80 – não criaram uma efetiva e esperada reversão de perspectiva para o Centro.

O Plano Diretor 91 mostrou que já existe um consenso técnico e político a respeito da relação entre ocupação do solo e o potencial efetivo da infra-estrutura urbana instalada. Embora para muitas áreas de metrópole a proposta de dimensionar o adensamento tido como “suportável” seja assunto polêmico, no caso da área central é rigorosamente correto, sob todos os pontos de vista, incentivar a sua ampliação. A deseconomia gerada por uma dissociação entre densidade e o pleno aproveitamento da capacidade de infra-estrutura no Centro metropolitano de São Paulo representa um custo desmedido que nenhuma política urbana consistente pode desconhecer. A proposta contida na Operação Urbana Centro é em princípio uma promissora iniciativa do poder público municipal.

Assim, dando um balanço nas questões relativas ao Centro e mais especificamente na questão relativa ao seu gradual esvaziamento, é possível avançar alguns pontos para a reflexão. Primeiro, que o poder público municipal não negligenciou a área central de São Paulo ao longo das cinco últimas décadas. A rápida enumeração das obras mais representativas mostra, pelo contrário, um grande empenho em diagnosticar e solucionar problemas considerados decisivos para garantir as qualidades do Centro. Segundo, que a descentralização das atividades para os centros secundários não representou um enfraquecimento do Centro, mas, antes, reforçou os atributos que o distinguem e o tornam singular. Terceiro, que as novas centralidades representam uma ameaça na medida em que subtraem do Centro atividades que afetam sua força econômica. E quarto, para arrematar, é lícito pensar que existe, em relação ao Centro metropolitano de São Paulo, uma análise incompleta e uma ação desvinculada de um plano mais analítico e global. O fato de enorme quantidade de investimento colocado no Centro pelo poder público desde final dos anos 30 não ter propiciado transformações substanciais, pode ser visto de duas formas. Uma delas aponta para uma dinâmica específica do capital financeiro urbano, cujas decisões não são obviamente guiadas pelo desempenho da cidade, mas pela lógica do investimento financeiro. A outra, que a ausência de um plano global e eficiente de obras, melhorias e modernização produziu no Centro intervenções desarticuladas. Apesar de existir uma grande quantidade de pequenas intervenções que pelas suas características funcionais podem e devem ser pensadas e projetadas de forma parcelada, outras, pelo seu caráter sistêmico, exigem a abordagem global que só um plano integrador garante.

Assim, para alcançarmos a condição de “coração da metrópole”, tal como se desejou num momento de vivo interesse pela relação entre vida urbana e cidade, é vital estabelecer uma idéia de Centro, uma idéia de Centro de metrópole. Um passo importante nesse exercício preliminar é incorporar as teses de Jane Jacobs

que enfatizam a necessidade de garantir concentração e diversidade. E, para ela, tanto um atributo quanto o outro estão associados à incorporação da função habitacional às já consagradas funções metropolitanas do Centro. Apesar da aparente simplicidade da proposição, não é difícil perceber seu caráter desafiador. Sua incorporação implica uma profunda revisão de conceitos e, sobretudo, a determinação de estabelecer uma reflexão e um plano onde o Centro da metrópole seja assumido como objeto de intervenção e que se ultrapassem as questões estritamente viárias.

## **A RECONSTRUÇÃO PERMANENTE**

Por Marta Dora Grostein

**Arquiteta/Urbanista**

O Centro histórico da cidade de São Paulo resiste como espaço emblemático da metrópole. Espaço urbano historicamente construído, respondeu permanentemente às transformações associadas ao dinamismo da metrópole. Chegar ao Centro, circular pelo Centro e conectar novas áreas urbanizadas ao Centro foi o mote destas transformações, ainda que a cada período histórico correspondam soluções distintas associadas às tecnologias disponíveis, às opções políticas e ao volume de investimentos públicos e privados. Para isto, avenidas, ruas e praças foram projetadas e lentamente abertas para rapidamente se apinhar de gente e de bondes. Rapidamente congestionadas foram então reorganizadas, sobre nova lógica, e alargadas, abrindo passagem para que mais carros e bondes – a partir de 1924 também ônibus – circulassem e dessem caminho para mais gente. O desenvolvimento econômico impulsionava a cidade que crescia em população e em área urbana. Neste ritmo chegamos à década dos cinquenta, com a base viária do centro estruturada, e novas alterações funcionais propostas.

A capital transformou-se rapidamente. Em 1886 São Paulo era uma vila com 47.697 habitantes. Em 1900, apenas 14 anos depois, tinha 239.820 e, em 1920, esse número praticamente duplicou, passando para 579.033 habitantes, alcançando o primeiro milhão de habitantes em 1930. Em 1950, o município de São Paulo duplica sua população alcançando 2.198.000 habitantes, neste momento a área urbanizada passa de 130 km<sup>2</sup> aproximadamente. É possível avaliar as modificações que se faziam necessárias tanto no Centro quanto em outras regiões dele dependente, para que este pudesse suportar o crescimento populacional e a diversificação de funções que acompanhava o processo de urbanização e o desenvolvimento econômico e social. Estas transformações passaram pela reorganização do sistema viário e do transporte coletivo da cidade e alteraram profundamente o espaço urbano do Centro.

Nas primeiras décadas deste século, a sociedade tinha uma meta clara: construir um Centro. Na realização dessa tarefa, convergiam os interesses da classe dominante e da municipalidade. Os projetos urbanísticos tinham como modelo os padrões europeus de cidade e procurava-se reproduzi-los na conjugação de ruas, praças e edifícios que compunham o espaço cenográfico da vida urbana que se organizava.

Em 1911, já se pensava o Centro articulado a outras regiões da cidade, como podemos observar no diagrama viário produzido por Victor da Silva Freire, que conduzia a Diretoria de Obras do município. Compunha um conjunto de ligações viárias que partiam radialmente do triângulo central em direção aos novos bairros residenciais que se formavam – Campos Elíseos, Higienópolis, Angélica, Paulista, Mooca, Vila Mariana, entre outros. Estes bairros resultaram de empreendimentos imobiliários que desde as últimas décadas do século XIX vinham introduzindo e viabilizando novos programas urbanos, como os bairros burgueses higiênicos e saudáveis com casas isoladas em amplos terrenos ou os bairros operários formados por conjuntos residenciais horizontais de casas germinadas em pequenos lotes ao longo da rua ou na forma de vilas com ruas internas e pátios. A segregação espacial garantia o uso exclusivo de espaços da cidade

pelas diferentes classes sociais e colocava definitivamente o problema da circulação do transporte coletivo em novos patamares. Porém para o Centro convergiam tudo e todos.

Em complemento à função das vias radiais, este mesmo diagrama revela a importância que teriam na cidade as ligações perimetrais responsáveis pelas conexões entre bairros. A ideia de um conjunto de vias formando uma perimetral já estava esboçada desde 1897, quando o intendente municipal Pedro Augusto Gomes Cardim propôs um percurso circular que, partindo da Praça da Sé retorna ao Centro pelas Ruas da Liberdade, Vergueiro, Paulista, Itatiaia e Angélica. O diagrama de 1911 retorna esta ideia e a articula com as radiais, conforme apontamos acima, e demonstra que, embora timidamente, já estava sendo introduzido por Freire o conceito da conjugação de vias radiais e ligações perimetrais, conforme os ensinamentos do urbanismo praticado nas cidades européias a partir da segunda metade do século XIX. A municipalidade buscava assim, uma primeira estrutura para a cidade que se urbanizava, sem, no entanto, propor ainda um sistema pré-definido de vias, como fará em 1929 com o projeto urbanístico proposto pelo engenheiro Prestes Maia, o “Plano de Avenidas” para remodelar a cidade.

Paralelamente à tarefa de conectar o Centro, a municipalidade estava concentrada nas reformas internas do próprio Centro. FREIRE, em seu trabalho de 1911, “Os melhoramentos de São Paulo”, constata que o “triângulo” – assim era conhecido o Centro financeiro comercial e de negócios – composto pelas Ruas Direita, São Bento e 15 de Novembro, era exíguo e congestionado e a solução seria sua ampliação, obtida criando-se um circuito exterior formado pelo alargamento para 20 metros das Ruas Líbero Badaró, Benjamim Constant e Boa Vista. Simultaneamente projetava-se com muita polêmica a transposição do Vale do Anhangabaú em direção ao Centro novo, nesta discussão a questão estética teve presença marcante. O Plano de 1911 para o “Parque do Anhangabaú”, amplia definitivamente o Centro que, apertado entre o Vale do Anhangabaú e do Tamanduateí, não encontrava espaço para as múltiplas atividades que comportava. Transportar o Vale do Anhangabaú era a tarefa; como fazer, entretanto, gerou enorme polêmica, que foi mediada pelo famoso arquiteto parisiense Bouvard que, a caminho de Buenos Aires, foi chamado pela Prefeitura para resolver o impasse criado com relação à existência de mais de um projeto para o Anhangabaú. As diretrizes acordadas definiram que um parque articularia as duas laterais do Vale. A vertente do Centro velho, com algumas construções do lado ímpar exemplarmente localizadas e abertas para o Vale permitiria descortiná-lo; na vertente do Centro novo seria possível integrar a lateral do Teatro Municipal recém inaugurado com o parque a ser aberto, mediante desapropriações de áreas ocupadas que davam fundo para o Vale, abrindo jardins laterais ao Teatro.

Enquanto as obras de ampliação do triângulo prosseguiram na década de 20, a cidade apresentava novamente a questão do congestionamento do Centro. Faltava lugar para atividades, circulação de veículos e movimento de pedestres. Em 1915 a capital paulista possuía 1 automóvel para cada 351 habitantes, em 1920 a relação era de 1 automóvel para cada 170 habitantes e, em 1925, de 1 para 64 habitantes (FREIRE, 1927). Os problemas apontados colocaram em pauta, em meados dos anos 20, por um lado a dimensão exígua e a timidez do Centro paulistano e, por outro, a dificuldade de circulação de veículos entre o Centro novo e o velho. Ampliar o Centro significava articular definitivamente os dois lados do Vale através de uma circulação eficiente. Não se tratava aqui da questão dos anos 10 – já resolvida - da integração estética e da fruição do espaço do Vale, conforme mencionamos sobre o projeto de 1911. O processo de industrialização que ganha novas dimensões na cidade e o novo papel econômico da metrópole paulistana colocam as questões urbanas em novo patamar.

Neste contexto, a ampliação do Centro e a funcionalidade viária tornam-se fundamentais para o bom desempenho da metrópole. As dimensões da área central, a acessibilidade e a circulação no Centro eram as grandes questões que Prestes Maia procurava responder em seu projeto de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo concluído em 1929. Neste Plano retorna as ideias desenvolvidas por Ulhoa Cintra, em 1924, de constituir um Perímetro de Irradiação – isto é, um novo conjunto de vias – em contrapartida ao

circuito exterior de 1911 – que permitisse circundar o Centro novo e o velho. Esta solução urbanística procurava responder às demandas apontadas, de ampliação do Centro e da circulação de veículos. Maia, ao definir o Perímetro de Irradiação – formado pelas avenidas São Luís, Ipiranga, Senador Queiróz, Estado, Rangel Pestana, Maria Paula e São Luís – integrou definitivamente ao conjunto central uma vasta área, que, associada a avenidas radiais que partiriam de seu limite em direção aos bairros, formariam um sistema estrutural de suporte da expansão urbana, organizando e remodelando a cidade, evitando o cruzamento do Centro pelas correntes de tráfego que seriam distribuídas pelas avenidas de irradiação. Durante 40 anos São Paulo permaneceu em obras obedecendo às diretrizes do Plano de Avenidas, consolidando uma estrutura urbana rádio-concêntrica.

Entretanto, a implantação do Plano de Maia esperará uma década para começar a ser efetivamente implantado, o que ocorrerá a partir do momento em que será indicado para prefeito da cidade. Antes dele, o prefeito Fábio Prado (1934-1938) realizou várias obras na área central em praças e no viário, destacando-se a condução das Avenidas Ipiranga, Vieira de Carvalho e Senador Queiróz. A Avenida 9 de Julho encontrava-se em obras e os túneis sob a Avenida Paulista que facilitariam a ligação com os Bairros Jardins estavam sendo perfurados.

Prestes Maia será prefeito de São Paulo em duas oportunidades: em 1939-1945 e em 1961-1965. Na palestra proferida ao final de sua gestão, em 1945, reproduzida no documento “Os melhoramentos de São Paulo”, podemos ver que as obras de consolidação do traçado do Perímetro de Irradiação estavam praticamente concluídas e que algumas alterações tinham sido propostas ao Plano formulado em 1929. Maia introduziu um novo conceito que não estava presente na formulação original do plano, o da ligação diametral, isto é, a travessia diametral do Centro. O sistema “Y” – formado pela Avenida Anhangabaú Superior (atual Avenida 9 de Julho), Avenida Itororó (atual Avenida 23 de Maio) e Anhangabaú Inferior (atual Avenida Prestes Maia) atravessava o Centro no sentido norte-sul e estabelecia diametralmente a ligação entre as margens do rio Tietê e do rio Pinheiros. No sentido leste-oeste estava previsto a abertura do Túnel de São Bento que vinha sendo estudado desde a gestão anterior. Este túnel atravessaria a colina central e faria a passagem dos vales do Anhangabaú e do Tamanduateí, estabelecendo a ligação diametral no sentido leste-oeste, do Brás ao Centro Novo; este projeto apesar de sua importância estrutural não chegou a ser concretizado.

As avenidas concebidas por Maia, amplas e arborizadas criaram espaços novos no Centro, permitindo a instalação de edifícios residenciais em áreas agradáveis, amplas instalações comerciais e de escritórios, modernizando o uso e ocupação do Centro, e ao mesmo tempo permitiram um melhor desempenho do sistema viário, tornando mais eficiente a circulação dos ônibus que a esta altura estavam substituindo paulatinamente os bondes da Light, pois há décadas esta empresa não investia na ampliação de seu sistema. Maia realizou inúmeras obras além das definidoras do perímetro de irradiação. Entre elas podemos citar a ampliação e remodelação da Praça João Mendes, modificações nas Praças Patriarca, Ramos de Azevedo, Arouche, República e alargamentos importantes como o da Xavier de Toledo, Vieira de Carvalho, Liberdade e do final a Libero Badaró, prolongamento de vias como a Major Sertório, Augusta, Marconi entre outras.

Entretanto, em poucos anos, apenas conduzido o perímetro de irradiação, o volume de carros e ônibus existentes demandavam mais espaço para circular no Centro. Em parte, devido ao fato do transporte coletivo ser extremamente ineficiente, e em parte, devido ao crescimento do número de veículos em circulação, a questão é que a solução proposta foi novamente deslocar e ampliar o circuito viário em torno do Centro.

A Segunda Perimetral, que terá o traçado definido em 1954, triplica a capacidade de circulação de veículos, desafogando o tráfego na área central. Seu percurso pretende desviar as correntes diametraes e aumentar a velocidade da circulação. Neste momento, as obras da primeira perimetral ainda não estavam

totalmente concluídas e tampouco o alargamento das ruas do Centro velho como Quintino Bocaiúva, Benjamim Constant e Boa Vista, que havia sido aprovado por volta de 1915. A implantação da segunda perimetral compreendeu um círculo de 3 quilômetros e um desenvolvimento de 10.600 metros, produzindo alargamentos e aberturas viárias pelas Avenidas Amaral Gurgel, Duque de Caxias e Ruas Mauá e João Teodoro entre outras.

No decorrer dos anos 50, resolver o congestionamento de veículos nas áreas centrais continuava sendo o mote das transformações. Entretanto, o diagnóstico das causas apontava para a necessidade de introduzir novos conceitos para equacionar os problemas da circulação na área central e estes passavam pela modificação do esquema geral viário da cidade, de rádio-concêntrico para diametral e da introdução da via expressa como elemento estruturador do espaço da cidade e também para equacionar o transporte coletivo.

As soluções viárias conduziram os investimentos públicos na área central relegando para um segundo plano, até fins dos anos 60, o equacionamento de um sistema eficiente de transporte público. O atraso na implantação do metrô, viabilizada nos anos 70, representou um atraso definitivo para uma metrópole do porte de São Paulo, apesar das discussões técnicas sobre a necessidade de um metropolitano estarem presentes desde 1927, ocasião em que foi apresentado o primeiro projeto de um metropolitano para a cidade pela Light.

O Plano de Avenidas e sua implantação, isto é, as avenidas radiais, perimetrais e o cruzamento diametral do Centro no Vale – deram a estrutura física predominante do Centro até os anos 70. As principais transformações funcionais da área central, independentes das concepções contidas no Plano de Avenidas, ocorrerão a partir de então. Na primeira gestão do prefeito Paulo Maluf (1969-1971) será retomada a idéia de Maia de estabelecer uma ligação leste-oeste. Porém, o projeto proposto será desastroso. O complexo leste-oeste foi implantado de forma extremamente agressiva para a cidade e ao invés de contribuir para a requalificação de áreas produziu a sua deterioração. A construção do elevado Costa e Silva sobre parte significativa da Avenida São João destruiu as condições de vida de importante setor central da cidade, que contém um estoque significativo de edifícios residenciais. A Avenida São João, que teve sua abertura iniciada em 1915 e prolongada até o Largo Padre Pérides em 1944, encontra-se em parte submersa sob os pilares de um viaduto, apontando a necessidade de um programa de recuperação urbana. As transformações sofridas pela Praça Roosevelt, associadas ao complexo leste-oeste mencionado, criaram um espaço público que se confunde com um espaço privatizado.

Durante os anos 70 novas obras públicas introduzem elementos no equacionamento dos problemas da cidade e de seu Centro. Os investimentos públicos que resultaram na implantação do metrô, provocaram ao mesmo tempo a reorganização do transporte público por ônibus e a instalação de novos terminais no centro, que por sua vez, criaram correntes de circulação de usuários que demandam atenção. A implantação das linhas do metrô de São Paulo e a construção de estações na área central produziram uma nova Praça da Sé e introduziram o conceito de áreas desenhadas exclusivamente para pedestres, os calçadas. Os vinte anos de existência das ruas de pedestres constituem um legado que merece reflexão e aprimoramento constante.

Hoje, novamente as questões de circulação no Centro emergem como importantes; porém, o congestionamento nas áreas centrais não é mais o mote das transformações exigidas. A questão atual é conjugar e equacionar principalmente os seguintes elementos: a acessibilidade aos setores de circulação restrita; as atividades econômicas do Centro e as conquistas obtidas no âmbito da melhoria ambiental das últimas décadas com a introdução do conceito de ruas de pedestres.

O desenvolvimento econômico e o crescimento urbano da primeira metade deste século imprimiram ao Centro urbano de São Paulo qualidades espaciais indiscutíveis. Entretanto, a dinâmica metropolitana fez do Centro de São Paulo um espaço em permanente mudança, adaptando-o assim às novas demandas econômicas e sociais. A perspectiva histórica nos permite apontar que o Centro da cidade de São Paulo tem estado permanentemente em obras e em processo de transformação.

A crise econômica da última década e as modificações funcionais dos espaços da cidade, que atendem aos novos programas urbanos e às necessidades das grandes empresas, estão reservando um papel secundário ao Centro. Equívoco perigoso para uma sociedade que está se dando ao luxo de desconsiderar o setor da cidade onde existem grandes investimentos públicos em infraestrutura urbana e em transporte público. O esforço de modernização passa por modificações no Centro para evitar os riscos de seu esvaziamento econômico. Este esforço resultará da conjugação aparentemente contraditória da preservação e da transformação, da manutenção e da destruição. Cabe à sociedade zelar pela dignidade dos espaços centrais.

#### Bibliografia

- PAMPLONA, Rubens. A cidade de São Paulo – planos e realizações. In: SÃO PAULO (cidade). Coordenadoria Geral de Planejamento. O planejamento urbano da cidade de São Paulo; contribuições para recuperação de sua memória – 1900/71. São Paulo, 1980
- BERRINI JR., Luiz Carlos. A segunda perimetral da cidade de São Paulo. Revista Engenharia, São Paulo, v. 13. N. 147, pp. 263-267, fev. 1953.
- FINA, Wilson Maia. A primeira perimetral e o intendente de obras Pedro Augusto Gomes Cardim. Revista Engenharia Municipal, São Paulo, v. 1, n5, pp. 15-16, 1957
- FREIRE, Victor da Silva. Melhoramentos de São Paulo. Revista Politécnica, São Paulo. v. 6 n.33, pp. 91-145, fev.-mar., 1911
- FREIRE, Victor da Silva. A reforma do contrato de viação do município de São Paulo, Boletim do Instituto de Engenharia, São Paulo, v.8, n. 34, pp.3-38, out. 1927
- LODI, Carlos. O plano diretor de São Paulo. Revista Engenharia Municipal, São Paulo, v.1 . n.8, pp. 17-22 , dez. 1957
- REVISTA ENGENHARIA. Os melhoramentos de São Paulo. Revista Engenharia, São Paulo, v. 1, n.2, pp. 37-103, 1911.
- MAIA, Francisco Prestes – Estudo de um Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo. São Paulo, Melhoramentos, 1929.

## O CENTRO POLÍTICO DA METRÓPOLE

Por Jorge da Cunha Lima

Escritor, jornalista

Quando, durante o Governo Montoro, decidimos realizar o primeiro comício das Diretas no dia 25 de janeiro, feriado paulistano, na Praça da Sé, todo mundo manifestou uma grande incredulidade.

- Centro da Cidade, num feriado? Não vai ninguém!

-

Montoro insistiu e decidiu

- É o Marco Zero da cidade. Tem um grande efeito simbólico, quase mágico. Vai ser um sucesso.

-

No dia 25, dia de São Paulo, bem cedo já haviam chegado os governadores Tancredo, Brizola e Pedro Simon ao Palácio dos Bandeirantes. Expectativa no ar e dentro de mim que, afinal, era o coordenador do comício.

O comício ia ser às seis horas da tarde, mas ao meio-dia o governador me chamou e pediu que eu fosse até a Praça da Sé verificar se tudo estava em ordem, e que eu telefonasse para o Palácio dando informações. Fui para o Centro da cidade com o estômago apertado, como o de alguém que está casando a primeira filha.

Era também o primeiro comício da redemocratização, num feriado, na Praça da Sé, com o Figueiredo ainda aboletado no Planalto. E o Centro, tão distante dos nossos hábitos atuais...tanto é que meu filho, na véspera, me disse:

- Pai, nós vamos todos ao comício, mas onde fica mesmo essa Praça da Sé?

-

Cheguei ao local, pela Praça João Mendes, ao meio-dia e meia. Entrei pela Catedral, atravessei uma passarela que construímos para as autoridades, e caminhei até o imenso palco de madeira. Já me sentia no topo do mundo quando atravessei este palcosozinho, até o palanque avançado dos oradores. Quando olhei para a Praça da Sé, em toda a sua extensão, ela já estava repleta, como se o comício já tivesse começado. 300 mil pessoas.

Uma cortina de boas lágrimas embaçou o cenário dos meus olhos. Chorei como uma criança. E foi nessa tela de emoção que passaram tantos filmes longínquos.

- Um comício do Getúlio no Vale do Anhangabaú, com 500 mil pessoas, narrava meu pai. – E o do Luiz Carlos Prestes, o Cavaleiro da Esperança, que ainda tinha mais gente. Minha mãe, dando uma benção nas estatísticas políticas, afirmou: - O mais bonito foi a procissão do término do Congresso Eucarístico, que saiu da Sé e foi até o grande altar do Vale, na Praça das Bandeiras.

-

Minha cabeça fervia de paradas cívicas. Debruçado num andaime na esquina da Ipiranga com a São João, vendo os pracinhas passar, trazendo na mochila toda a glória da Campanha da Itália. E o dia em que meu pai me levou à Faculdade de Direito, para ver os estudantes amordaçados com os próprios lenços, em protesto contra a ditadura de Vargas. Eu era bem pequeno, mas me achei um herói ao lado deles. Meu pai sabia que era melhor me levar nessas coisas do que ao parque de diversões da Água Branca.



Depois, como prêmio, íamos ao Instituto de Engenharia, cortar os cabelos, no mesmo prédio Art Déco, da Líbero Badaró, onde anos mais tarde eu teria meu gabinete de secretário da Cultura. E mais, íamos comer coxinhas de galinha no Bar Viaduto ou no Jacinto, da Rua da Quitanda. Se fosse de tarde íamos à Leiteira Pereira tomar frapê de coco.

Bem mais tarde, quando eu próprio já era aluno de São Francisco, a multidão dilacerada, como num texto de Shakespeare, chorando o suicídio de Getúlio.

Aprendi, na ocasião, que o Centro era bem mais do que o espaço emblemático da cidade. O Centro é o espaço político da Metrópole. Cenário da cidadania, como em tantas outras cidades do mundo onde se pratica a democracia.

## **É UMA VERGONHA**

Por Edla Van Steen

Escritora

### **10 horas/Avenida São Luís esquina com a Ipiranga**

- Tem um trocado?
- Não. É contra meus princípios...Quer uma bala?
- Dá uma moeda, tia.
- Não me chame de tia. Não sou sua tia, nem sou tão velha ou solteirona. Ai que enjôo no estômago.
- Me dá uma grana, vá.
- Por que você não vai trabalhar?
- Quem ia querer um que nem eu, que não toma banho?
- E por que não toma?
- Sou menino de rua.
- Existe um serviço que cuida de gente como você, sabia?
- Já fui lá.
- E daí?
- Não gostei, não. Dá um real, ainda não tomei café.
- Não posso.
- Com esse carrão?
- É do meu marido.
- Dá na mesma.
- Esse sinal está quebrado ou o quê? O trânsito está cada vez pior.
- Desde cedo que não funciona.
- Por que não falou antes?
- A tia se meteu atrás da kombi, pensei que estava esperando alguém.
- Me ajude a sair daqui. Este lugar está muito apertado. Quem foi o sacana que estacionou atrás de mim. Devo ter comido alguma coisa que me fez mal.
- Vira tudo, tia.
- Cuidado para não ser atropelado. Ai, como esta direção é dura.
- Vai virando tia. Covardia! Tem muito espaço. Pode vir, mais..
- Este cara é maluco. Olha só. Ba ti!
- Não foi nada. Agora vira para o outro lado...Ah, tia, assim não dá.
- Pensa que sou o quê? Calma. Estou tentando.
- Vem...pode vir...Mais.. Pára. A tia é uma gata sabia?

- Você também é bonito. E não me chame de tia, já disse.
- Agora, espera que eu vou dar uma força no trânsito. É só embicar e sair. Vem. Pode vir.
- Cuidado. Olha o carro. Piroou?
- Vem, tia. Vem.
- Obrigada. Tchau.

## 12 Horas/Consolação esqui na com Ipiranga

- Você podia ter me dito antes.
- Desculpe, que rida. Pensei que podia sair dessa. Este pedacinho com banana está delicioso, não está?
- Perdi a fome. Não tem uma semana você me garantiu que ia se separar. Fizemos tantos planos juntos, ao longo destes anos. Você jurou que não gostava mais da sua mulher.
- Dois dopes, garçom. Tivemos momentos perfeitos, você e eu. Não pode negar. Nossa semana em Miami foi inesquecível.
- Mas você quer acabar tudo.
- Preciso, meu bem. Minha mulher está grávida. Imagine, há quinze anos queríamos ter uma criança – meu sogro sempre me pediu esse neto. Disse que no dia que tivéssemos uma criança, se ele não casasse, passaria todas as ações da agência para minha mulher. Não posso dar nenhuma mancada. Ela não sabe, ainda. Saiu cedo com o meu carro. Eu peguei o resultado dos exames.
- Você jurou que não tinha mais relações sexuais com ela...
- Um acidente. Estávamos realmente longe um do outro. Mas aconteceu. Se você não vai comer, me passa o prato que eu estou faminto.
- A grávida é ela.
- Você e suas piadinhas.
- Eu também tenho uma coisa para contar. Fui pedida em casamento.
- Não acredito. Quer dizer que estava me traindo?
- Não me venha falar em traição, pelo amor de Deus.
- E eu que pensei que você ia sofrer, fazer escândalo, chorar.
- Me conhece muito pouco, hein? Chorar não é comigo.
- E aceitou? Quem é o noivo? Aquele nosso reatorzinho novo? Sei muito bem que ele come você com os olhos.
- Não.
- Pode dizer. Afinal de contas somos amigos.
- Você não vai gostar.
- Fale.
- O dono da agência.
- Meu sogro?
- Exatamente. Um acidente. Daqui a pouco ele vem me buscar para irmos ao cartório providenciar os papéis.
- Aqui?
- Lá embaixo. Eu não teria coragem de complicar sua vida.
- Quer sorvete de café?
- Não, obrigada. Ele vai chegar dentro de cinco minutos.
- Um sorvete de morango para mim e mais um chope, faz favor.
- Bem, vou indo. Tudo de bom.
- Quando você tiver saudades de mim é só pedir.
- Espere sentado porque de pé cansa. Meu noivo é muito melhor do que você. Tchau.

## 16 Horas/Rua Líbero Badaró esquina com Viaduto do Chá

- Está sentindo isso? É uma arma.
- Quê? Quem é o senhor?
- Nada de perguntas, coroa. Ligue o carro e desça a ladeira.
- Eu tenho com promissos. Minha noiva..
- Quietos. Não quero conversa. Cuidado. Não pense em fazer nada errado porque eu passo chumbo em tu, entende u?
- Um assalto em plena luz do dia. Era o que me faltava.
- Olha o farol, cara. Abriu. Se pensa que vai chamar atenção está muito enganado. Porque antes que alguém se aproxime do carro isso aqui acaba com a tua raça.
- Nunca imaginei que uma pessoa tão bem vestida...
- Tu queria que eu molnasse por aí? Terno da pesada. Ou tá pensando que só tu tem direito?
- Eu? Nunca.
- Se a mercadoria é boa, ganho uma grana legal. Escuta, cara, não tá enxergando, não?
- Estousem óculos. Tirei para ler o jornal.
- Onde estão? Se tu me apronta!
- No bolso.
- Pega então, cara.
- Se você afasta essa arma, eu posso.
- Pronto. Mas não te mete a besta.
- Imagine.
- Cadê os documentos do carro?
- No porta-luvas, acho.
- Como é que se abre este troço?
- Aperte com força.
- São estes?
- Devem ser.
- Porra. Apollo 84.
- Não vale grande coisa.
- Prá mim vale. Vamos pegar a Dutra. Assim que a gente passar a fiscalização, deixo tu descer.
- Se me permite perguntar, você é de onde?
- De Pernambuco.
- Estudou a té que ano?
- O suficiente.
- E por que está nessa vida?
- Tu deve perguntar ao governo.
- Ah, não. Há muita gente por aí, passando dificuldades, que não assalta ninguém.
- Quero voltar a Palmares por cima e montar uma venda. Ô coroa, você não está dirigindo o direito. Tu não tem nada não, velho, porque eu te estouro os miolos.
- Pode deixar. Preciso viver muito ainda.
- Tu quase atropelou a criança.
- Que criança?
- Tu nem viu. Um cara uma vez tentou fazer isso com um colega meu. Atropelou um garoto e daí o trânsito parou e ele teve que fugir. O chefão acabou com ele.
- Vocês fazem parte de uma organização de ladrões de carro?
- Não amola. Pega a pista da direita. Tu tem cigarro?
- Não fumo.
- Droga.

- Tem uma viatura da política a trás de nós.
- Quê? Não te mexe, cara. Não dá bandeira.
- No semáforo eles vão empa relhar conosco.
- Fica frio. Tô acostumado. Seu guarda, a Via Dutra é prá lá?
- Que loucura. E se ele desconfiasse?
- De tu? Há, há. Na cabeça dele tu é o patrão e eu sou um empregado. Assim que a gente passar pelo posto de fiscalização deixo tu descer. Tem alguma grana?
- Pouco.
- Quanto?
- Uns trezentos.
- Só isso? E cartão de crédito?
- A carteira ficou com a minha noiva, que foi tirar dinheiro no caixa eletrônico.
- Cheque?
- Não uso.
- Relógio?
- Saí sem.
- E a gasolina?
- Tanque cheio.
- Posso rodar quanto?
- Uns quatrocentos quilômetros.
- Legal. Cuidado com a jamanta. Por pouco não bateu.
- Você é casado?
- Nem me fale. Era uma vagabunda. Deus que me perdoe. Uma rameira. Cadê a grana? Tu não tá mentindo, tá?
- Não. Mas preciso de algum dinheiro para o táxi.
- Certo, coroa. Também não quero te foder. Já vou ficar com o carro. Tá no seguro?
- Está.
- Então tu vai ganhar outro.
- Que alguém como você pode roubar. Se todo mundo tivesse educação e trabalho não ia acontecer.
- Tu é que pensa. Pau que nasce torto não endireita nunca.
- Passamos.
- Daqui a uns minutos tu desce depressa e não olha para trás. Dá queixa amanhã de manhã, viu chapa? Se não, aparece e te mato. Tu ouviu bem? Bico calado. Tchou. Gostei de tu, um homem prá lá de distinto.

### **19:45 horas/Largo do Arouche com Duque de Caxias**

- Não sei como a cidade consegue viver em meio a tanta violência, sinceramente.
- A vontade que eu tenho é de me mandar para Portugal. Podíamos abrir uma agência lá.
- É melhor acreditar que agora tudo vai dar certo.
- Eu gostaria que o nosso bebê nascesse numa cidade pequena, calma, sem essa confusão de São Paulo. Você não acha que nós merecíamos ter saúde e educação para todos?
- Deixa eu ver o noticiário.
- Para quê? Só tem barbaridade.
- Ouça.

“Assalto em joalheria na Praça da República acaba em tiroteio. Uma bala perdida causa a morte do menino de rua conhecido por JR, de onze anos.”

- Que horror. O garoto que me ajudou de manhã.

- Que garoto?
- Depois eu conto.

“Um Apollo provoca acidente na Via Dutra, originando um congestionamento de dez quilômetros, ao bater em um ônibus que transportava cinquenta crianças, atendidas no hospitais de São José dos Campos. O carro era roubado e o motorista conseguiu fugir.”

- Deve ser o automóvel do papai?
- Será?
- Que mundo é este, me diga!

“É uma vergonha”.

## **O CENTRO E A POSIÇÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO**

### **Contribuição do Plano Metropolitano da Grande São Paulo**

#### **1994/2010**

#### **Por Sérgio Zaratini**

#### **Arquiteto**

A Região Metropolitana da Grande São Paulo, que agrupa o Município da Capital e mais trinta e oito municípios ao redor deste, cumpriu vinte e um anos de sua criação formal (LFC nº 14/73, de 08/07/73) e vinte anos de sua institucionalização ao nível do Estado (LEC nº 94/74, de 29/05/74).

No entanto, se considerado o período preparatório para sua institucionalização, iniciado em 1967 (DE nº 47.863, de 29/03/67), constata-se que a Região tem acumulada uma experiência de vinte e sete anos no trato da realidade metropolitana paulistana.

Em que pese as dificuldades crônicas de carência de recursos, de condições efetivas para que suas unidades pudessem funcionar como organizações modernas, e à fragilidade do dispositivo de gestão regional instituído a partir de 1973/74, o sistema metropolitano acumulou alguns expressivos resultados. Dentre estes, merecem menção os planos metropolitanos abrangendo a totalidade do território e da problemática regionais. Foram três os planos dessa categoria elaborados ao longo dos vinte e sete anos de ação metropolitana, numa média de um plano a cada nove anos. Nada mau esse resultado, particularmente se considerada a inconsistência histórica que tem marcado os processos de planejamento no País e no Estado, como, de resto, na maior parte dos municípios brasileiros.

O primeiro plano metropolitano, o PMDI, é de 1970. O segundo, PMDI II, revisão e atualização daquele, é de 1982. E agora, no ano de 1994, acha-se em vias de colocação em seu formato final, após conclusão de processo de discussão apoiado em proposta preliminar que envolveu perto de cinquenta audiências públicas, reuniões setoriais e com segmentos da comunidade regional, a versão mais recente, PMGSP 1994/2010

Cada um dos três planos elaborados, a seu tempo, colocou ênfase num aspecto principal do planejamento da Grande São Paulo. O PMDI de 1970 foi o primeiro escrutínio rigoroso e crítico das condições de desenvolvimento dessa Região, abrangendo desde a identificação das especificidades do meio físico do Planalto Paulistano em suas inter-relações com o processo de assentamento sobre o mesmo, passando pelas condições de equipamento desse território até a pesquisa dos formatos de gestão inter-

governamental adequados ao suporte do desenvolvimento metropolitano. O PMDI II colocou em tela a experiência angariada no planejamento regional da Grande São Paulo até 1982, a serviço de políticas voltadas para o enfrentamento da crise que, em termos econômicos e sociais, se abatia sobre a região com grau inédito de violência e perversidade. O PMGSP de 1994 se destaca pelo equacionamento circunstanciado da Grande São Paulo como metrópole principal do País, inserida, por essa condição, no circuito internacional de pólos econômicos/direcionais.

É a partir dessa abordagem que uma contribuição de utilidade para a compreensão do papel atual do Centro de São Paulo (a um só tempo, centro da cidade, centro do Município e centro da Região Paulistas) pode ser extraída.

### **A Metrópole Paulista e o Contexto da Globalização da Economia e da Integração Regional**

As análises do PMGSP, apoiadas em alentado número de publicações, conferências e trabalhos teóricos, mostraram a inserção da Grande São Paulo num novo contexto internacional que tem por características essenciais a globalização da economia e a integração em conglomerados macrorregionais das economias nacionais. Nesse contexto, o papel das metrópoles assume caráter relevante, de natureza estratégica. Com efeito, na medida em que as configurações nacionais perdem poder de decisão e influência de políticas, face a uma economia mundialmente articulada, processa-se como que uma reviravolta no panorama geopolítico mundial, com as regiões, de produção ou de mercado, assumindo posição destacada no cálculo econômico, nas análises de conjuntura, na orientação dos investimentos, e, conseqüentemente, na geração de renda e empregos. A região, outrora espaço passível de delimitação ao nível da estrutura de assentamento humano e de atividades econômicas de um País, assume agora funções mundiais, só a partir das quais pode ser entendida em todo seu significado.

Os grandes pólos urbanos e as configurações metropolitanas, em especial, assumem, nesse contexto emergente, posição das mais destacadas, por ser através deles que se processam os grandes fluxos de capital e de decisões.

A tendência inevitável é de que as metrópoles principais, no plano nacional e, mesmo, continental, entrem em competição umas com as outras, disputando com forte determinação a localização dos centros decisórios e dos meios de suporte à circulação do capital.

A Grande São Paulo, nesse contexto, tem multiplicadas suas funções como metrópole. Já há mais de duas décadas, conforme evidenciaram os levantamentos sistemáticos das regiões e rede urbana brasileiras, efetuados pelo IBGE, era possível identificar-se duas metrópoles nacionais no comando da rede urbana e da estrutura regional do País, Rio de Janeiro e São Paulo. Porém, o que veio se patenteando nesse período foi a ascensão de São Paulo a posição predominante, com tendência à hegemonia, quadruplicando seus indicadores de centralidade e poder de comando.

Evidências empíricas recentes, como a mudança do Rio de Janeiro para São Paulo de sedes de algumas grandes empresas de publicidade, "marketing" e finanças, parecem corroborar a realidade desse processo e sua continuidade no presente.

Observado no panorama mundial, com suas grandes estruturas de integração (Espaço Econômico Europeu/Comunidade Européia; Nafta, APEC, Aladi, Mercosul) é fácil perceber-se a posição invulgar ocupada por São Paulo como pólo de articulação entre a economia nacional, as economias do continente em geral e os grandes conglomerados multinacionais. Privilegiada por sua localização, por seus avanços nos

modernos meios de comunicação, de gestão empresarial, de organização de eventos de interesse econômico, dotada de uma sólida base de pesquisa e tecnologia, a metrópole paulistana se apresenta bastante qualificada para disputar a posição de capital e pólo econômico continental e mundial. Se observado o mapa político mundial, fácil será perceber sua posição já hegemônica no que tange ao Hemisfério Sul. O fato de que tenha conseguido a despeito das inúmeras dificuldades de ampliação de sua infra-estrutura, montar e operar um sistema aeroportuário de primeiro nível, manter um sistema de telecomunicações atualizado e integrado mundialmente; de que disponha, hoje, de rede de hotelaria e gastronomia altamente diversificada e abundante em ofertas; de que sedie um parque cultural dotado de pelo menos duzentos centros de produção e exibição em funcionamento permanente, são apenas alguns indicadores de que a Grande São Paulo logrou preparar as bases para sua afirmação como pólo metropolitano mundial.

A vocação industrial, responsável nas primeiras etapas de sua evolução, neste século, pela ascensão da Região, é sobrepujada, agora, pelas funções terciárias, em especial pelos serviços ligados à produção, ao comando de grandes conglomerados econômicos, ao suporte de fluxos internacionalizados de formação de mercados e processos produtivos.

A dificuldade crescente de se manterem na Região os pólos industriais tradicionais, os processos de mudança física de unidades fabris para o Interior, a crescente competitividade deste em relação à metrópole quanto a novas localizações do setor, são fenômenos inerentes às mudanças apontadas, que põem em questão a formulação de novas políticas econômicas para a Grande São Paulo. Nesse sentido, a procura de uma nova estrutura de sustentação para a economia da Região, na qual terá papel dominante o setor terciário (ainda que se logre, através de políticas inteligentes e direcionadas, conservar o que seja possível da base industrial instalada) é pauta estratégica do desenvolvimento metropolitano na presente etapa. Ao se equacionar, põe ela em destaque o papel de setores como a educação, a saúde e a cultura, já não entendidos apenas como objetos de imperativos éticos de integração social e solidificação da cidadania, mas também como objeto de investimentos estratégicos para suporte ao novo perfil de qualificação da população metropolitana requerido pelo surto emergente de afirmação do pólo regional.

Outro tanto se poderia entender com relação à infra-estrutura e ao agenciamento do suporte urbano em geral. De como e com que grau de avanço se obtiverem resultados junto a essas pautas dependerá o maior ou menor êxito da Região paulistana no aproveitamento das possibilidades que para ela presentemente se desenham.

### **Cenários Previsíveis Envolvendo a Metrópole Paulistana e o Município da Capital**

O PMGSP, para fundamentar suas propostas, elaborou cenários alternativos do desenvolvimento da Região. Dois cenários entre os analisados preponderam: o cenário conservador, entendido como aquele no qual as transformações necessárias ao pleno aparelhamento de Região não lograrão superar as atuais limitações; e o cenário inovador, entendido como aquele que deva corresponder a novos patamares de organização da ação de governo e da participação da comunidade e do empresariado no esforço de desenvolvimento metropolitano. Ambos os cenários se situam no contexto de mudanças já verificadas nos comportamentos tradicionais de alguns fatores marcantes no desenvolvimento da Região: a migração, cujo valor absoluto e a participação no crescimento populacional são decrescentes; o perfil da atividade econômica, crescentemente apontando para a preponderância do setor terciário; as taxas de crescimento populacional reduzindo-se substancialmente em relação às de períodos anteriores. Colocados nesse contexto, os cenários se diferenciam sutilmente, sem a ocorrência previsível de grandes diferenciações

quantitativas, porém com apreciáveis elementos qualitativos de diferenciação. Alguns indicadores tomados do Plano ilustram essas assertivas.

No caso do cenário conservador, é previsível a perda relativa de poder de atração da Região, traduzida, em termos demográficos, pela redução continuada da migração e pela menor retenção, no espaço regional, de sua população. Partindo-se dos cerca de 15.416.000 habitantes aferidos pelo censo de 1991, a população regional deveria chegar, nos anos 2000 e 2010, respectivamente, aos valores de 16.705.000 e 17.920.000 habitantes. Desses totais, corresponderiam ao Município da Capital também respectivamente, 9.886.000 e 9.926.000 (anos 2000 e 2010).

No quadro do cenário inovador, em que, supostamente, o poder de atração da Região seria mantido e, mesmo, incrementado, os números da população regional atingiriam, nos mesmos anos de projeção, 17.470.000 e 19.560.000 habitantes, dos quais no Município de São Paulo estariam assentados, respectivamente, 10.650.000 e 11.570.000.

Se as diferenças entre os valores globais da projeção não se mostram alentadas, da ordem de 765.000 e 1.640.000 habitantes, respectivamente, para os anos 2000 e 2010, é significativo que, no cenário inovador, parte substancial dessa diferença se deva ao Município da Capital. Tal posição é compatível com o que se prenuncia para um novo ciclo econômico na Grande São Paulo, caso ocorram os pressupostos do cenário inovador: a retomada do crescimento da renda e da atividade em geral, colocando ênfase e se apoiando no papel da área enquanto principal metrópole do Hemisfério austral, pólo estratégico do Mercosul e Aladi, ponto de interlocução e negócios básicos entre a economia do continente e as economias agrupadas nos grandes complexos supranacionais.

### **Papel do Centro de São Paulo no Contexto Emergente – Sentido de sua Revitalização**

Torna-se quase que óbvio, à luz do exposto, constatar-se que, na perspectiva que se desenha para a Região Metropolitana, o Centro do Município da Capital tem papel fundamental a desempenhar. No Centro encontram sua localização alguns dos segmentos e alguns pólos da atividade econômica e correlatas que serão essenciais e estratégicos à sustentação do ciclo emergente: bolsas, sedes de grupos financeiros e empresariais, sucursais de redes bancárias do Exterior, a parte mais substancial das instalações da Justiça, sedes da administração da infra-estrutura regional e estadual, representações de outros Estados ao lado da vasta rede de comércio e serviços, em especial os de hotelaria, gastronomia, entretenimento e cultura que os complementam.

É certo que parte significativa desse conjunto de atividade, equipamentos e localizações é, hoje, compartilhada com as áreas de deslocamento de atividades centrais da Avenida Paulista e do eixo Faria Lima/Berrini. Porém, o que parece estar-se instaurando nesse processo de desdobramento é, antes, um fenômeno de complementação, que corresponde às qualificações das diferentes áreas da metrópole e às necessidades de crescimentos expressivos do seu setor terciário. Assim, pretender-se apressadamente qualificar o Centro paulistano como obsoleto e passível de substituição pelos novos pólos do sudoeste da Capital será, quando menos, grave erro teórico e de avaliação, que cumpre evitar. O que é necessário, e nesse sentido foi apontado como diretriz do Plano Metropolitano em vias de conclusão é direcionar a revitalização do Centro, a recuperação de suas áreas marcantes e de suas edificações carregadas de valor simbólico ao papel estratégico que lhe cabe desempenhar, nesta virada de século, como instrumento e afirmação do empenho paulista e nacional no rumo do desenvolvimento.



# QUANDO A CIDADE VIRA CIDADANIA

Por Gilberto Dimenstein

Jornalista

A caminho do Largo São Francisco, onde daria uma palestra a advogados, num prédio em frente à faculdade, detive-me por uns quarenta minutos na Praça da Sé. Ali vi o que todos vêem: meninos e meninas vitimizados, drogados, explorados por rufiões e até policiais. Seres ao mesmo tempo agressores e agredidos. Nada de novo.

Senti algo de novo quando já estava no auditório, rodeado por gente engravatada – ali, longe dos meninos, fui entender, de fato, o que significava o absurdo da Praça da Sé.

O assunto resvalou, como de costume, para Brasília, apontada com o a praga das pragas. Alguém queria saber por que o Governo Federal era tão incompetente e, claro, esperou a resposta de praxe.

Vieram à minha cabeça cenas que presenciara momentos antes e, ali, defendi Brasília, ao culpar todos nós – nossa mania de encontrar culpados e, assim, justificar nossas próprias incompetências.

Dei-me conta de que os meninos em estado máximo de privação estavam cercados do poder. Logo na frente, a principal igreja de São Paulo; bem próximo, vários símbolos do Judiciário, inclusive uma das mais tradicionais escolas de Direito e a OAB; para completar o cenário, bancos, muitos bancos, sorvendo a cada segundo correntes de dinheiro. Aí comentei que tínhamos ali, a poucos metros de nós, a prova de nossa omissão: não precisaríamos cruzar 1.220 quilômetros até Brasília.

Se o poder religioso, jurídico e financeiro não consegue aliviar o destino de um punhado de seres em estado de putrefação moral (e física), com o aguardar soluções mágicas do Planalto Central?

Os meninos de rua viraram paisagem urbanística obrigatória nas grandes cidades. São pontos de referência como, por exemplo, um chafariz. Eles são sinal da incapacidade de uma sociedade incluir seus cidadãos: são o termômetro que mede a febre. E uma febre que indica infecção.

A cidade perde humanidade a cada pé descalço. Não apenas pelo drama individual, mas pela tolerância com a degradação que se sobressai na cumplidade.

Aprendi que é tão fácil resolver. E tão barato: desde que não se confie demais no Estado. E, mais ainda, desde que rompamos com a cultura do impasse, uma das nossas pragas.

A cultura do impasse é municada pelas estatísticas, a maioria delas furadas ou exageradas. Durante muito tempo acreditamos (eu, inclusive) que tínhamos milhões de meninos na rua. Felizmente, não é verdade. Mas, no fundo, continuamos comodamente a acreditar nesse exagero que gera o seguinte impasse: é tanta gente que não adianta fazer nada. Não está no alcance de nossas mãos. É uma tarefa do prefeito, do governador, do presidente e ponto final.

Cidade vira, de fato, cidadania quando inverte-se a lógica do servilismo estatal. Ou seja, sinto-me dono e responsável por um determinado espaço. E posso alterá-lo. Significa coisas simples: os estudantes de Direito e a OAB conseguem amparar permanentemente as crianças ou mães contra os abusos; os bancos montarem programas educacionais que absorvam a população a seu redor. Treinar e, se possível, contratar as crianças e adolescentes.

Claro que algum profissional do ceticismo já estará, nessa altura do artigo, resmungando: mas nada disso adianta, poucos vão se entusiasmar. Tem lógica; mas a alternativa é muito pior. É morar no inferno, com medo de ser assaltado por um “pivete” a cada segundo.

A cidade só se transforma pela mão do homem: seja para puxar um gatilho, construir uma escola ou levar pelas mãos uma criança. Assim como podem os mudar a paisagem urbana através do asfalto, concreto, ferro, temos condições de alterá-la através da engenharia da solidariedade. É a grande obra que está pela frente.

## **O PATRIMÔNIO ARQUITETÔNICO E OS NOVOS PROGRAMAS**

Por Carlos A. C. Lemos

**Arquiteto**

Viva o Centro! Essa exclamação contém uma interjeição que também pode vir a ser um verbo no imperativo. Poderia ser, inclusive, Que Viva o Centro! De qualquer modo, ela não significa que o Centro da cidade tenha morrido. E se não morreu, o que estão a fazer essas pessoas de bem, empenhadas em mudanças no local? Talvez desejando alterações mais no comportamento de todos e no uso dos edifícios do que propriamente modificações no quadro físico. Um Centro prazeroso, apetecível e, antes de tudo, de digna representação da metrópole. Centro revivendo.

Querem obstaculizar uma flagrante degradação, que nos parece vir do esquecimento das antigas normas de convivência, do abandono do bom uso do espaço urbano, descuidos baseados em mil justificativas, sobretudo nas de ordem econômica. Tem-se a impressão, no entanto, de que a todos acomete uma espécie de remorso, remorso coletivo instalado na classe dominante que não previu a tempo a deterioração da área central histórica, cuja salvação ainda é possível. Nisso reside o esforço de todos; resgatar a dignidade perdida.

Primordialmente, é necessário que se observe o cenário, a paisagem urbana, a arquitetura múltipla que substituiu a cidade colonial de taipa. Enfim, o panorama construído a ser adaptado à nova programação do Centro Vivo! Assim, o Patrimônio Ambiental Urbano está à espera da atenção de todos.

Não precisamos repetir aqui que a cidade, como um todo, é um organismo vivo permanentemente às voltas com adaptações ou adequações a exigências e expectativas de programas em contínuo processo evolutivo mercê de constantes solicitações da vida cotidiana atrelada ao progresso. Esse progresso agora exige, sobretudo, além dos meios ideais de comunicação, a facilidade de transporte, a liberdade de ir e vir com desenvoltura. Transporte individual e, fundamentalmente, o transporte coletivo. Aí, o início da salvação.

Acham todos que o Centro está morrendo porque está havendo uma debandada geral e, mormente, porque, à noite, ele fica às moscas. A fuga do Centro comercial, como está visto, é devido às dificuldades de locomoção ou de acesso. Tentam facilitar a circulação de veículos através de poucas vias preferenciais, mas se esquecem da grande quantidade de calçadas pedestrianizadas que, na verdade, não facilitam aproximações imediatas. Só dificultam acessos, inclusive dos bombeiros. E o novo Anhangabaú separa nitidamente o Centro em duas metades desconectadas. E faltam estacionamentos em locais apropriados.

Percebemos, também, que o que desejam nesse movimento salvador do Centro é que ele tenha gente circulando pela suas ruas dia e noite. De dia, gente envolvida com o trabalho e com o comércio; à noite, multidões atrás do lazer. Lazer que já deixa apinhadas e profusamente iluminadas certas ruas da cidade

como a Franz Schubert, a Avenida Ibirapuera e suas travessas de Moema ou como as ruas de Vila Buarque, especialmente a Major Sertório, no próprio Centro em pauta. Lazer preferencialmente vinculado a atuações artísticas ao vivo; os cinemas, por sua vez, sofrendo a concorrência da televisão, exigem para a garantia de público certo, ao seu lado, amplos estacionamentos, restaurantes e abrigo contra as intempéries, para não falarmos de segurança. Por isso tudo é que estão no interior dos “shopping centers”. O conforto assim visto não existe no Centro. Todos sabemos do suplício que é uma ida ao Teatro Municipal, por exemplo.

Esse conforto há de ser criado no Centro dentro das possibilidades ambientais e se resume nestas providências: chegada e saída fáceis de carros; estacionamentos seguros a salvo da praga dos tomadores de conta; transportes coletivos circulando passando pelas portas das casas de diversão, restaurantes, teatros e cinemas. Hoje, o Centro, à noite, não atrai, afugenta.

O Patrimônio Arquitetônico do Centro é muito rico e está à espera de um sério esforço, inclusive, que não pode prescindir de ampla consulta popular, pois a definição que se espera não pode sair só da cabeça de duas ou três pessoas.

Tal Patrimônio, necessitando de cuidados óbvios, exige que, nesse movimento de revigoração do Centro, sejam respeitados, sempre que possível, os programas de necessidades originais dos edifícios listados como dignos de preservação. Esse “sempre que possível” atrás mencionada pode nos levar a discussões sem fim, mas a determinação de todos deverá ser aquela voltada à garantia da integridade dos edifícios importantes no momento da escolha de novos programas nos espaços edificáveis disponíveis.

“Sempre que possível”, por sua vez, os novos programas deverão justificar novas construções erguidas em áreas oriundas de conjuntos desinteressantes demolidos justamente para permitir harmoniosos visuais envolvendo os prédios ou conjuntos significativos remanescentes. Não se trata de uma cosmetização da cidade, mas valorização das construções expressivas com o preenchimento de vazios com edificações modernas de bons arquitetos, que terão a oportunidade de colaborar com o intento salvaguardador de nossa cultura urbana.

Revigorar o Centro é impedir firmemente que se aviltem edifícios históricos aptos ainda a satisfazer suas funções originais, repetimos. Nesse sentido, por exemplo, é contra-senso a permissão de se transformar o solene e tombado edifício da Eletropaulo numa nova Galeria Pagé, com o seu retalhamento em várias células comerciais. É meridianamente clara a hipótese de trabalho: valorizar e defender o que existe de bom no Centro. Essa a política a ser seguida e não como querem alguns oportunistas, agravar mais o que já está agravado.

## **A VALORIZAÇÃO DO CENTRO DA CIDADE**

Por Luis Antonio Pompéia

A constatação de que o Centro de São Paulo enfrenta um agudo e crescente processo de deterioração inquieta toda a cidade, especialmente o poder público e os proprietários de grande patrimônio imobiliário na região, como bancos e outras instituições.

São amplas as discussões que o problema incita, mas que até agora só têm gerado ações de pensamento pequeno e quase nenhuma eficácia. Ações equivocadas.

A Prefeitura já tentou emplacar uma lei de Operação Urbana, com a pretensão de “vender” o que ninguém estava interessado em comprar: um maior potencial construtivo que o permitido pelo zoneamento da região. A legislação criada “para incentivar novas obras no Centro” e aprovada na gestão anterior está

com prazo de vigência a expirar, enquanto seu impacto mantém-se nulo. A concepção da lei baseou-se na idéia de que renovar o Centro é um benefício que o poder público presta ao empresariado, e que portanto pode cobrar por isso.

A prefeitura precisa compreender que é impossível promover a revalorização e a modernização do Centro, e, ao mesmo tempo, querer que o processo lhe dê lucro. A filosofia deve ser justamente a inversa. Investe-se agora em projetos grandes e inovadores – à altura da importância que o Centro tem para São Paulo – e o maior lucro para todos advirá justamente do estancamento da decadência na região. Com uma retomada da valorização imobiliária, o poder público passa a arrecadar valores mais altos de IPTU, por exemplo. Com uma concepção equivocada, leis como a que o Executivo propôs e até mesmo ações de um movimento como o “Viva o Centro” – muito bem intencionado, é claro – não revertem o quadro lastimável da área. Algumas pessoas parecem acreditar que pequenas intervenções, como extinguir um calçadão em determinada rua ou melhorar o “eixo” Arouche-Sé, podem deter o processo de deterioração.

Inexoravelmente a região central se torna cada vez mais velha, mais em desacordo com o que as pessoas querem e precisam para instalar-se ou manter seus escritórios e lojas no local. Muitos espaços comerciais no Centro atualmente estão vazios. A maioria dos prédios são antigos, mal-dimensionados, com carga elétrica que não permite a instalação de computadores ou ar condicionado. Para atender às atuais necessidades dos espaços de trabalho, é preciso que, no mínimo, sejam feitas reformas nos edifícios. Outras alternativas seriam reconverter os ou proceder demolições para dar lugar a obras modernas.

Alguns banqueiros, que assistem à queda dos valores de seu patrimônio no Centro, poderiam estar empenhados no financiamento de planos urbanísticos com ações maciças na região, para uma reurbanização geral.

Do meu ponto de vista, está claro que o estancamento da deterioração, e a conseqüente retomada da valorização imobiliária, passa por grandes intervenções.

A idéia, compartilhada pelo amigo Fábio Penteado – experiente arquiteto que atualmente preside o IAB de São Paulo – levou-nos a fazer uma “proposta-provocação” à prefeitura: projetar um empreendimento imobiliário de grande impacto e proporções para o Centro. Fábio elaborou um projeto – ganhador de prêmio internacional este ano – capaz de provocar o início do processo de renovação urbana no Centro. A obra, que prevê a construção de dois grandes edifícios justapostos, com 68 andares e subsolos de garagem apresenta um “mix” dos três tipos de espaços de que o Centro da cidade mais necessita: modernos prédios de escritórios, lojas de varejo e hotéis.

Em tese, o empreendimento ocuparia quase toda a quadra situada atrás do Teatro Municipal. Apenas três imóveis seriam mantidos, dois deles tombados – o Hotel Esplanada (atual sede da Votorantim) e o Conservatório de Arte Dramática e Musical. O mesmo quarteirão foi usado pela Emurb para exemplificar a aplicação da lei de Operação Urbana, mostrando a hipótese de se construir pequenos prédios por toda a área.

Contrariamente a essa concepção, idealizamos um único empreendimento para a quadra, com um total de 150 mil metros quadrados de área computável. Para se provocar um processo efetivo de valorização da qualidade de vida no Centro, e a decorrente valorização imobiliária, é preciso atuar em quarteirões de forma global. Qualquer intervenção atomizada será obviamente ineficaz.

O projeto desse grande empreendimento engloba um hotel de 900 quartos, shopping center e 80 mil metros quadrados de escritórios. Os subsolos de garagem poderiam, ainda, ter integração com bolsões de estacionamento subterrâneos, a serem criados no Centro – com entradas sob o Largo do Paissandú e a

Biblioteca Municipal Mário de Andrade. A criação desses bolsões representa outra intervenção importante. A idéia não é nova.

Esse tipo de garagem subterrânea já funciona há muitos anos em muitas grandes cidades. O Centro ficou no passado. E não lhe resta futuro caso não se realize um processo perpétuo de renovação, o que implica a substituição das construções antigas. Esse processo não pode continuar sendo adiado. Quanto mais tempo se permite que a deterioração evolua, mais perversamente ela se alastra. Um foco contaminado, uma mancha no tecido urbano, compromete a vizinhança em escala progressiva.

Nova York já construiu e demoliu Manhattan várias vezes. Está na Quarta geração de prédios. E a solução para o Centro de São Paulo também deve passar por esse caminho. Refazer a região central. E estamos preparados para daqui a 30 ou 40 anos mudar novamente, se houver necessidade. São Paulo é uma cidade que se parece muito mais com o modelo americano do que com o europeu, por ter uma história recente. Ora, todas as importantes cidades americanas apresentam centros urbanos extremamente valorizados, dinâmicos e modernos, pois foram inteiramente reconstruídos ao longo do tempo.

A reurbanização de quarteirões inteiros implica desapropriações. O que significa afastamento de uma série de pessoas que moram ou trabalham nesses locais. Muitas delas hoje instaladas no Centro justamente porque a região é decadente. Em alguns casos, pode-se oferecer aos proprietários dos imóveis a serem desapropriados possibilidade de participação nos novos empreendimentos. Se a parceria não interessar, que se indenize pelos justos valores.

A falta de planejamento adequado, aliada ao processo de deterioração, acaba escondendo e destruindo os poucos pontos históricos que o Centro de São Paulo possui. A Catedral da Sé, por exemplo, ficou sem perspectiva, engolida pelos prédios vizinhos. Não tem os recuos que deveria ter para que de fato se destacasse na paisagem.

Os processos de tombamento precisam ser bastante criteriosos, atingindo somente o que realmente tem importância histórica para preservação. Muitos tombamentos acabam se tornando um estorvo à modernização da paisagem urbana. Não se justificam. Por vezes acabam provocando efeito oposto ao pretendido: há imóveis tombados na cidade que estão literalmente ruindo.

Com o Centro decadente, São Paulo perde sua identidade. Inventa "novos centros". Paulista, depois Faria Lima, Berrini... E a decadência irradiada do Centro vai se derramando e acaba atingindo também esses novos locais. É preciso reverter este quadro e fazê-lo urgentemente!

# **PATRIMÔNIO E CENTRO METROPOLITANO**

Por Nestor Goulart Reis Filho

**Arquiteto, sociólogo**

Para podermos prever o modo pelo qual o patrimônio do Centro de São Paulo será encarado e valorizado no início do próximo século, é necessário voltarmos um pouco ao passado, identificando a origem da preocupação com essas questões e observar as profundas mudanças pelas quais passaram os critérios de intervenção nesse patrimônio.

A primeira fase corresponde à da aplicação direta dos conceitos que presidiram à ação do SPHAN, desde sua criação em 1937. O interesse estava voltado para obras de valor excepcional. Com esses critérios, entre aquele ano e o presente, nenhum edifício foi considerado como digno de preservação, no Centro de São Paulo.

Com a criação do Condephaat, em 1969, os mesmos conceitos começaram a ser aplicados, com vistas ao que se considerava então como "interesse estadual". Nessa linha de atuação, foi decidida a preservação de vários edifícios isolados, como a igreja de São Gonçalo, a da Boa Morte e a Casa da Marquesa de Santos, entre as obras mais antigas e alguns edifícios da fase republicana, também isolados, como a Escola Caetano de Campos.

Em meados dos anos 70 inicia-se uma segunda fase, com adoção de critérios diversos, tanto em âmbito estadual, como no Município de São Paulo. Começavam a ser abertos processos de tombamento de conjuntos urbanos, como o da Vila Economizadora e de espaços urbanos significativos, como a Ladeira de Memória. Já não eram considerados como relevantes apenas os edifícios isolados e excepcionais mas também séries de obras mais simples, que apresentassem interesse e quanto conjuntos urbanos.

Mas outras mudanças estavam em curso. A Prefeitura de São Paulo, para orientação da SEMPLA-Secretaria Municipal de Planejamento e por iniciativa desta, encomendou uma ampla listagem dos edifícios e conjuntos urbanos de interesse, no centro e nos bairros adjacentes. ( 1)

Esse estudo criou condições para um acordo de colaboração entre a SEMPLA e o Condephaat. A SEMPLA deu início a uma ação importante de integração das questões de preservação no âmbito do Planejamento Urbano e o Condephaat ampliou significativamente a sua área de atuação, com promovendo-se pela primeira vez com políticas de preservação, sem o uso do tombamento. A preservação deixava de ser uma questão isolada, para se inserir no conjunto da metrópole.

Nos anos seguintes, as equipes da Emurb e da Secretaria Municipal de Cultura desenvolveram estudos sobre os setores de interesse, nas ruas mais significativas da área central, como a 25 de Março e a Florêncio de Abreu, definindo um perfil contínuo, a ser objeto de ações de preservação.

Havia uma inovação importante nesses procedimentos. O interesse de conservação e restauro já não se concentrava em obras isoladas, mas ampliava-se para os aspectos mais significativos do ambiente urbano. Começava-se a utilizar o conceito de Patrimônio Ambiental Urbano.

As questões referentes a esse novo universo não poderiam ser resolvidas apenas no âmbito da preservação, pois estavam referidas basicamente às questões de Planejamento Urbano.

Essas linhas de atuação foram postas em prática ao longo da década de 80. Já então havia sido criado um órgão de preservação no Município de São Paulo. A medida reforçou os poderes do órgão técnico municipal, mas permitiu um afastamento dos setores de planejamento, em relação ao problema.

Uma outra perspectiva crítica começava a se definir também nessa época, estabelecendo uma linha de continuidade entre as ações de preservação de obras mais antigas e as de passado recente. Constatando a completa ausência de uma política de conservação do patrimônio edificado, com 20 a 50 anos de existência, alguns autores procuravam mostrar que seu valor não era apenas cultural, mas também – e de forma muito relevante – econômico. A degradação e o desaparecimento desse patrimônio representaria portanto, não apenas uma perda cultural, mas também um gigantesco desperdício material (2).

Nesse mesmo período (1975-1990), com os sinais crescentes de congestionamento do Centro da Metrópole, começaram a surgir iniciativas de vários tipos, para enfrentar os problemas de correntes.

Do final da década de 70 e começo dos anos 80, devemos destacar a restauração do edifício Martelli, primeira grande obra no gênero, e a implantação das ruas de pedestres, que modificaram sensivelmente as condições de acesso aos edifícios da Área Central. A presença das obras do metrô levou à modificação de alguns dos principais logradouros, como o Largo de São Bento, a Ladeira da Memória e os conjuntos das praças da Sé e Clóvis Bevilacqua, transformadas radicalmente em sua configuração. No final dos anos 80 e início de 90 foram realizadas reformas do Vale do Anhangabaú e na Avenida São João, ampliando as áreas de interdição ao acesso por veículos e impondo mudanças significativas nas condições de uso.

Nos anos 90 esse processo sofre uma significativa mudança com a criação da Associação Viva o Centro, e a conseqüente criação de um programa Pró-Centro pela Prefeitura Municipal de São Paulo. É nesse quadro que devemos discutir as condições do patrimônio do Centro Metropolitano nas próximas décadas.

## **UMA PERSPECTIVA PARA OS PRÓXIMOS 20 ANOS**

As mudanças ocorridas no uso das edificações da Área Central nas últimas décadas representaram e representam uma ameaça significativa ao patrimônio edificado, tanto do ponto de vista cultural como material. Essas mudanças nem sempre ocorrem de maneira simples. A adaptação dos edifícios a novos usos tem um custo significativo, que deve ser absorvido pelos proprietários dos imóveis, a menos que haja uma participação mais ativa dos poderes públicos. Dificuldades desse tipo não são características apenas do velho Centro. Elas ocorrem em todas as áreas em que há inadequação ou obsolescência de edifícios. Ocorrem em bairros como Higienópolis, cujo valores imobiliários estão relativamente estabilizados, em áreas onde tem ocorrido um aumento significativo dos valores, como na região da Avenida Paulista (onde os imóveis de uso residencial estão em boa parte em processo de degradação) e em áreas onde houve queda de valores, como na Área Central. Não se pode portanto atribuir as dificuldades apenas à mudança dos valores imobiliários. Devemos reconhecer que essas decorrem sobretudo da necessidade de realização de novos investimentos sobre os imóveis velhos existentes, seja para sua conservação, seja para sua recuperação, ou para sua adaptação às novas formas de uso.

No caso da Área Central, essas dificuldades têm uma importância muito grande, para o interesse público e para interesse privado. A área é a mais bem servida em termos de qualidade de infraestrutura e equipamentos. O patrimônio ali edificado é de grande valor social e econômico. Sua degradação representaria riscos de desperdício de grandes proporções, inaceitável para a nossa economia.

De um ponto de vista macro-econômico, os bairros já consolidados são importantes. Representam investimentos de grandes proporções, que não podem ser desprezados. Na última década, o ritmo do crescimento do número de habitantes metropolitanos mostra sinais de evidente redução em seu ímpeto.

Tudo indica que nos próximos 20 anos a população global da Grande São Paulo estará estabilizada. Esse quadro deve corresponder a mudanças fundamentais no mercado imobiliário, com a diminuição de obras novas e investimentos crescentes para conservação e adaptação dos edifícios existentes.

Mas não existe ainda uma tradição local de intervenções em edifícios existentes, com caráter comercial, em contraste com a Europa e os Estados Unidos. Essa perspectiva nos obriga a uma discussão das alternativas disponíveis.

### **ALTERNATIVAS URBANÍSTICAS**

Existem basicamente duas alternativas para o enfrentamento do processo de transformação da Área Central. A primeira delas é aceitar as dificuldades como parte necessária do processo de mudança e encarar as formas de degradação como irreversíveis, devido ao custo das possíveis transformações, com intervenções públicas ou privadas. Do nosso ponto de vista, essa é uma visão com um pesado viés de determinismo geográfico, que tinha algum sentido antes da generalização do uso dos veículos privados, mas parece perder o seu sentido em épocas recentes, quando cada uma das áreas da cidade tende a passar por transformações, adaptando-se a novos usos.

Outra alternativa é o desenvolvimento de uma ação coordenada das agências públicas e privadas, com estímulos a novas atividades e a formas de adaptação dos espaços. Algumas experiências importantes já foram realizadas no Brasil, nesse sentido. As mais conhecidas são as das cidades históricas com o Salvador e São Luís, diretamente ligadas a projetos de conservação de patrimônio cultural, vinculados a programas de interesse turístico. Mas há também exemplos importantes de projetos para obras edificadas neste século, como a renovação de todo o centro de Curitiba. Nesta década, estamos assistindo a um esforço semelhante nas principais metrópoles, com a Associação Viva o Centro em São Paulo e uma entidade semelhante no Rio de Janeiro. Mas temos conhecimento de planos para implantação de outros projetos em algumas outras capitais, de menor porte mas com problemas equivalentes.

### **OS INCENTIVOS NECESSÁRIOS**

A implantação de um projeto de ação coordenada apresenta algumas questões que devem ser encaradas de forma objetiva. Em primeiro lugar, a necessidade da absorção da tecnologia norte-americana e européia, para projetos desse gênero, com objetivos comerciais. Recomenda-se um esquema financeiro para o desenvolvimento dos centros geradores de apoio técnico, sobretudo os localizados na Universidade de São Paulo e nos institutos de pesquisa.

Ao mesmo tempo, é necessário prever recursos financeiros com retorno a médio e longo prazos, de forma a viabilizar economicamente as obras. Finalmente, devemos observar que a ação coordenada deve ter como objetivo primordial a realização de um conjunto amplo de obras em prazos relativamente curtos, para assegurar o impacto, indispensável nos projetos para mudança de usos urbanos.

Existem hoje, disponíveis na cidade de São Paulo, alguns recursos financeiros para obras de restauro, na forma da Lei Mendonça. Existem projetos para aperfeiçoamento desse diploma legal, o que parece importante porque, na prática, sua utilização tem sido muito limitada. A adoção das modificações previstas (e outras eventuais) pode conduzir a uma utilização mais ampla de seus mecanismos de apoio, com resultados bastante positivos para os edifícios sob tutela estatal.

Mas do ponto de vista operacional, é importante o estudo de estímulos semelhantes, para as obras comuns, de recuperação, conservação, adaptação ou recidagem de edifícios na Área Central, com características semelhantes (ainda que não idênticas) às da Lei Mendonça. É óbvio que um esquema desse



tipo exige formas específicas de intervenção, para assegurar os resultados almejados. Mas não há dúvida de que é preciso encontrar algumas soluções de caráter social para preservação do patrimônio social e econômico tão grave quanto a preservação por razões culturais.

De outro modo, no início do próximo século, teremos problemas extremamente mais graves para serem enfrentados, na Área Central e em todos os bairros ao seu redor, em um raio de 3 a 4 quilômetros.

(2) Na mesma época, no quadro dos estudos para o projeto CURA Brás-Bresser, foram identificados os galpões industriais e as vilas de interesse, naquela área.

3 (2) Ver a propósito nossa comunicação ao Seminário sobre Barateamento da Construção Habitacional, realizado pelo BNH na Bahia, em 1978, cuja síntese foi publicada em "O Estado de São Paulo", sob o título "A importância social e econômica da recuperação e conservação do meio ambiente".

## **O FUTURO DO CENTRO HISTÓRICO**

Por Cândido Malta C. Filho

Arquiteto/Urbanista

### **O Centro Histórico tem seu futuro atado ao do Centro Expandido**

A direção predominante do crescimento da área central, a exemplo do que ocorre em todos os países de economia de mercado, se dá na direção dos bairros de moradia de média e alta renda. Em São Paulo, tem-se dado na direção oeste, com epicentro hoje na Av. Faria Lima, e na direção sul com epicentro hoje na Av. Berrini, sendo a Marginal de Pinheiros uma interligação entre essas duas áreas e eixo cada vez mais importante de comércio e serviços, de escala metropolitana.

Ao crescer assim, baseado crescentemente no uso do automóvel e suas atividades centrais misturando-se cada vez mais com a moradia verticalizada (o que em si é muito positivo, para melhor uso da infraestrutura pública instalada), como também na possibilidade de poder público ampliar o sistema viário na velocidade da demanda de carros, e ainda, devido à impossibilidade do atual sistema de transporte coletivo atrair número suficiente de automobilistas, decorre que o sistema de circulação vai se congestionando gradativamente, significando uma progressiva redução da velocidade do tráfego e conseqüente aumento do tempo de circulação, podendo-se prever um colapso em breve tempo, de poucos anos, tão mais rápido quando mais rápida for a recuperação do país.

O Movimento de revitalização do Centro Histórico, "Viva o Centro", não poderá deixar de equacionar essa questão se quiser dar-lhe novo fôlego econômico.

O Centro Expandido ficou no meio do caminho entre o Centro Histórico e a maioria dos bairros de moradia de alta e média renda de São Paulo.

Os homens de negócios e os prestadores de serviços deslocaram os seus locais de trabalho para o Centro Expandido, mais perto de suas moradias, para escapar das dificuldades de acesso ao Centro Histórico. Eu fui um deles, com escritório inicialmente na Av. Rangel Pestana, a um passo da Praça da Sé (1960-1965), depois à Rua General Jardim na Vila Buarque (1966-1972) e finalmente à Av. 9 de Julho no Jardim Paulista (1973-1994).

Se surgiu uma certa folga no sistema de circulação no Centro Histórico, ela foi anulada pelas dificuldades de se atravessar o Centro Expandido, para os que vem das zonas sul e oeste, para chegar à área central mais antiga de São Paulo.

A administração da qual participei com o Secretário de Planejamento, do Prefeito Olavo Setubal, planejou e executou a operação urbana que provavelmente trouxe o maior impacto positivo em termos de recuperação da qualidade ambiental do Centro Histórico: a implantação dos calçadões.

Comparado com outras cidades mundiais, São Paulo apresenta um volume de tráfego de pedestres em suas ruas do Centro Histórico, de uma alta densidade raramente encontrável.

A proteção da segurança contra atropelamentos desses milhões de cidadãos, de todos os níveis sociais, assim como a qualidade ambiental em termos de níveis de ruídos e de poluição do ar, ganharam um nível muito mais elevado de performance com os calçadões implantados.

Embora se deva testar, como se está fazendo, uma melhoria da acessibilidade dos automóveis em vias que por nós foram destinadas apenas para ônibus, caminhões (em certos horários) e taxis no Centro Histórico, os riscos de atropelamentos e os níveis de poluição aumentaram e terá que ser avaliado criteriosamente se terá valido a pena ampliar esses riscos, para se aumentar a atratividade para homens de negócios localizarem seus empreendimentos no centro antigo.

No nosso entender, a questão maior da qual depende o futuro do Centro Histórico, está no acesso ao mesmo, a partir dos bairros de moradia dos executivos e sua clientela.

Se não for encontrada uma solução para esse problema principal, o centro antigo continuará com pouco dinamismo econômico.

A Operação Urbana Anhangabaú aprovada por lei, criando incentivos do zoneamento, serviu de teste para o mercado imobiliário e evidenciou o pouco interesse dos incorporadores em lançar prédios novos no Centro Histórico.

Entendo que o máximo que irá se produzir com a "Operação Urbana Anhangabaú Ampliada", sendo submetida neste momento pelo Executivo ao exame da Câmara Municipal, com a oferta de maiores incentivos para empreendimentos imobiliários, será o de poucos prédios, que nada afetarão a "cara" do centro em seu conjunto, muito menos sua dinâmica econômica. O ganho especulativo de alguns (se houver, pois poderão ter dificuldade de venda) não se traduzirá na reversão de uma tendência histórica de esvaziamento das atividades de comércio e serviços mais ligados às camadas de renda mais elevada e sua conseqüente substituição pelos de menor renda.

A solução mais efetiva está em se proporcionar um sistema de transporte coletivo realmente atraente para o automobilista, que descongestione o Centro Expandido e abra caminho para se chegar ao Centro Histórico a partir das regiões sul e oeste da cidade, principalmente.

Tal sistema não poderá ser o Metrô, pela velocidade com que vem sendo construído, de menos do que 2 km por ano. Mesmo se conseguirmos multiplicar por cinco a velocidade de sua construção, demoraria 35 anos para aumentarmos os 350 km necessários para termos uma rede do tipo das existentes em Londres, Paris e Nova York, cidades do porte de São Paulo.

Uma rede de freqüentes micro-ônibus, com linhas distanciadas entre si de no máximo 1000 metros, na região do Centro Expandido, com passageiros sentados, não precisando andar mais que 500 metros para chegar a um ponto de ônibus, daria um padrão de conforto atraente para quem hoje prefere o automóvel em seus deslocamentos nessa área.

Esse sistema obviamente não poderá contar com subsídio público, o qual necessariamente deve se concentrar no sistema popular como o Metrô, como os trens suburbanos (cada vez mais operando como Metrôs) e os ônibus dos grandes corredores, que ligam o centro aos bairros da periferia.

Suas tarifas deverão ser tão altas a ponto de atrair o empresário privado na sua implantação e operação, e tão baixas que signifiquem economias para o usuário do automóvel.

A mais importante vantagem desse sistema de micro-ônibus em rede, e, que, face ao colapso iminente do tráfego, é a nosso ver decisiva, é sua possibilidade de implantação imediata, em poucos meses, pois utilizará o sistema viário existente, com ou sem reservas de faixas de tráfego.

Nenhum outro sistema, seja a ampliação da rede de metrô, seja ampliações viárias, pode em tão curto espaço de tempo, e com tão pouco dinheiro, solucionar o problema de circulação no Centro Histórico e no Centro Expandido simultaneamente.

Na impossibilidade de termos a tão sonhada por muitos, rede de Metrô cobrindo toda essa área de cerca de 200 km<sup>2</sup>, a única possibilidade passa a ser o necessário e conveniente.

Resta saber, com a ampliação da capacidade de circulação, que esse sistema de transporte coletivo nos ofereça, qual a densidade de uso do solo com ele compatível, que será possível adotar em nossa legislação urbanística (lei de zoneamento, especialmente). Tudo indica que poderá ser superior a atual, mas dependerá do grau de sua aceitação pelos automobilistas. Quanto maior for, maior poderá ser essa densidade de uso e ocupação do solo urbano.

Mas para não definir esses valores com base em interesses especulativos, os mesmos terão que ser tecnicamente e cuidadosamente calculados por métodos apropriados, tendo como ponto de partida a capacidade do sistema de circulação, levando-se em conta ainda os valores ambientais que a população cada vez mais valoriza, considerados de uma forma ampla e conjunta, o que é possível apenas de ser realizado no bojo de um Plano Diretor para a cidade de São Paulo.

Os Planos Diretores de Bairro farão a sintonia fina dos interesses macro expressos no Plano Diretor referido, com as aspirações das comunidades concretas de cada bairro, ouvidos em seus desejos e preferências, como os que estão propondo com a minha colaboração, os Movimentos Vila Olímpia Viva e Pinheiros Vivo, Itaim-Bibi, Vila Olímpia e Vila Funchal, sem substituição ao projeto de lei da Operação Urbana da Faria Lima.

Na verdade, o Movimento “Viva o Centro”, deve se transformar no “Viva a Cidade de São Paulo”, pois o eminente colapso da circulação no Centro Expandido põe em causa a base econômica da cidade, como um todo. Passando a sua economia, de uma cidade baseada fundamentalmente em um parque industrial, situado basicamente em sua periferia, para uma baseada nos serviços, situados preferencialmente em suas áreas centrais, um colapso na circulação central, porá em cheque a capacidade da sua organização do espaço urbano em dar suporte a um desenvolvimento ambientalmente sustentado.

No rastro dos congestionamentos não solucionados seguirá a degradação ambiental, econômica e social, jogando-se fora um imenso capital social acumulado nos centros principais de nossa metrópole.

Mais do que nunca São Paulo precisa que a sociedade civil organizada e seus governantes, se imbuam de uma visão estratégica, com alcance para resolver problemas de grande magnitude, como esse de circulação básica na cidade, condição geral da produção e do consumo de tudo que aqui se produz e se consome, e que se potencializa cada vez mais em seus centros.

## **A ACESSIBILIDADE AO CENTRO HISTÓRICO**

Por Sanderley Fiuza

**Engenheiro Civil**

A mobilidade de uma população é considerada fator de qualidade de vida e grau de desenvolvimento de uma comunidade. Quando tratamos de mobilidade estamos nos referindo ao conjunto de viagens que são feitas por essa população, incluindo as viagens a pé, bicicleta, moto, transporte coletivo e transporte individual.

Monitorar o crescimento ou estagnação da urbe deve ser tarefa permanente para possibilitar corrigir as falhas do processo e incluir os novos fatores não previstos ou esperados na fase inicial do programa. O caso da cidade de São Paulo é bastante crítico, uma vez que ela sofreu dois grandes impactos, um do crescimento acima dos padrões encontrados em outras cidades, como Nova York, Buenos Aires, Londres e outras, que tiveram seu crescimento mais equânime ao longo do tempo. Outro, do impacto do uso do automóvel sem ter opções nos transportes coletivos modernos de alta capacidade. Novamente podemos comparar as cidades citadas, que já tinham redes de metrô no início do século 20, o que permitiu-lhes um desenvolvimento harmônico na sua urbanização e desenvolvimento.

Mas voltando ao caso de São Paulo, encontramos aqui no início do século uma província que acelerou seu crescimento nos idos de 20/30 e até os anos 50, onde existia uma harmonia no conjunto da sua urbanização, com bom sistema de transportes sobre trilhos, o Centro bastante moderno com edifícios de alto padrão arquitetônico, seus bairros Jardins, Pacaembu, Higienópolis desenhados de acordo com os melhores padrões europeus e americanos, com densidade controlada e espaços viários suficientes para a frota de população existentes.

Nos idos de 60 a demanda por transportes passou a exigir cada vez mais infra-estrutura. Algumas cirurgias urbanas começaram a ser feitas, como a renovação do Centro, realizada por Prestes Maia, e a cidade passou a assumir a feição de metrópole. O prefeito Faria Lima abriu as Avenidas 23 de Maio e Rubem Berta, bem como a avenida que porta seu nome, e deu início à construção do metrô em 1968. Não obstante, tudo que se fazia era superado pelo crescer da cidade. Se compararmos o crescimento de Nova York com São Paulo neste século veremos que a primeira cresceu quatro vezes.

### **São Paulo 50**

O automóvel foi invadindo gradativamente nossas vias, entrar para pequenos trajetos e volumes baixos de passageiros, passou a ser o transporte universal da cidade. O metrô e os trens de subúrbio também sofreram por essa falta de interesse da sociedade e do governo em desenvolvê-los de acordo com as necessidades agudas de mobilidade da população.

A atitude imediatista do uso do automóvel e do ônibus de forma indiscriminada resultou em um descontrole do crescimento da cidade e uma extensão em sua urbanização, gerando uma conturbação com os demais municípios da Região Metropolitana.

O Centro de São Paulo foi uma das maiores vítimas desse processo, devido às restrições ao uso do automóvel somente nessa área e ao incentivo ao desenvolvimento do modo a pé, com criação de calçadas em largas extensões.

Hoje, sabe-se, não só em São Paulo, que essas restrições tão fortes à acessibilidade levam a um descontrole nos outros fatores urbanos que geram o deterioro dessas áreas. A acessibilidade deve ser garantida nos diferentes modos, para permitir que todos, democraticamente, tenham as mesmas oportunidades de uso dessa área.

Essa equação deve ser monitorada permanentemente de forma científica, para que se possa gerir o Centro de São Paulo como um patrimônio da cidade e não como um local de passagem.

### **ACESSIBILIDADE POR MODOS**

O sistema de ônibus não se adequa aos desejos de viagens da população, ocasionando a necessidade de transferir os passageiros dos diversos corredores, através do Centro, criando-se imensos terminais de ônibus, como o Parque D. Pedro, Bandeiras e outros, obrigando a população a trajetos extensos sem as mínimas condições para tal finalidade, com o abrigo, conforto, segurança e rapidez. O entorno dessas áreas deteriora-se automaticamente devido às características do veículo.

Também estão penalizados os usuários de autos que têm no Centro principalmente vias de passagem ou corredores de ligação entre pólos. Essa configuração acarreta uma grande dificuldade para o usuário do automóvel com destino final no Centro, pois essas vias não se ligam diretamente com as vias locais, obrigando-o a um grande recorrido para atingir o seu local de estacionamento.

Até o táxi tem sua operação dificultada, pois ele não pode atuar livremente na área. Somente aqueles que têm ponto privativo ou estão com passageiros podem entrar na área central. A acessibilidade do usuário do metrô é a que tem a melhor área de atendimento na zona central, permitindo conforto, rapidez e conectibilidade praticamente em toda a área. O grande inconveniente quanto ao metrô é que suas linhas são muito pouco significativas no contexto total de viagens e falta uma maior integração com o automóvel. Portanto, também nesse caso a acessibilidade fica prejudicada pela baixa densidade oferecida pelo sistema.

Por último, os usuários de trem encontram poucas estações na área central e têm que integrar-se a outro sistema, ônibus, metrô, táxi ou a pé, para chegar ao seu destino final.

Percebe-se claramente que todas essas dificuldades transformaram o Centro em uma cidadela resguardada, impedindo a circulação de forma racional, pois essa política, de tão restritiva, levou a uma reconfiguração de usos.

Como resultado houve uma fuga de contingentes expressivos da sociedade, comércio, bancos, serviços, lazer, moradia, cultura, entre outros, para áreas onde se pode recorrer livremente. A consequência é a ocupação do Centro para usos não condizentes com o que se pretendia proteger. Hoje edifícios "ilha dos" pelos calçados ou por fortes restrições veiculares estão fechados, criando áreas de abandono ou perda do valor comercial, com consequente diminuição do interesse em investir em novos empreendimentos.

## CONCLUSÕES

A recuperação de áreas degradadas só terá êxito se adotadas medidas que permitam a possibilidade de retorno dos investimentos, novos ou já realizados.

No caso em pauta, acessibilidade, é flagrante a importância de um plano que englobe todos os modos envolvidos, e que os trate globalmente e de persi. Não se pode isolar um ou outro, a gosto do administrador de plantão. Somente com uma análise criteriosa e com soluções integradas. De início uma presença tida como auspiciosa, mas tão intensa que acabou expulsando os bondes e deixando pouco espaço para os ônibus. O metrô, que seria o modo natural de transporte desta metrópole, não logrou uma grande expansão: 44 km ao longo de quase trinta anos. Um desempenho muito aquém das emergentes necessidades. Como agravante para esse cenário, a produção automobilística sobe exponencialmente, atingindo a produção de cerca de 1,3 milhão de veículos em 1993. Isso representa para a metrópole paulistana o pesadíssimo ônus de fazer circular, a mais, 1.100 veículos ao dia. A indústria automobilística se prepara para, a curto prazo, atingir a meta de 2 milhões de veículos por ano.

A generalização do uso do automóvel e o sonho de consagrá-lo como modo de transporte universal levou a algumas distorções no modo de planejar o crescimento da cidade. No caso do transporte coletivo, o proposto foi o ônibus, que se torna inadequado ao porte e necessidades de grandes deslocamentos. O que deveria ser um modo complementar se atingirá o objetivo de readaptar o Centro ao convívio de todos os segmentos da população.

Claro está que medidas restritivas sempre ocorrerão, pois é impossível atender a todos os desejos ao mesmo tempo. Assim, o monitoramento permanente do processo permitirá identificar e propor soluções gerenciais corretas. Sugere-se, como uma das medidas, que a área central tenha uma regional própria que englobe a parte interna da contra-rótula e se encarregue exclusivamente de seus problemas.

Deverão ser revistas também as atuais restrições à circulação e estacionamento, flexibilizando os fluxos de veículos e as possibilidades de acesso a garagens; incentivo à construção de garagens integradas ao metrô e corredores de ônibus em pontos ao redor de 5 km ou mais do Centro; racionalização das linhas de ônibus que atingem a área; reurbanização de terminais de ônibus; revisão dos pontos de parada de táxis, e melhoria das condições de circulação a pé, com a eliminação dos obstáculos e dificuldades nas calçadas.

## UM PLANO DIRETOR PARA O CENTRO?

Por Flávio Villaça

Arquiteto/Urbanista

A guisa de introdução, cabe esdarecer que o que aqui se chama de “Centro” é a área objeto de preocupação por parte da Associação Viva o Centro. Este texto trata do Centro de São Paulo e não de um centro. São Paulo tem sem dúvida vários centros, porém um só – como em qualquer cidade – é o centro principal. Em primeiro lugar porque ainda é a área que concentra a maior quantidade de empregos terciários da cidade; maior que a região da Avenida Paulista, embora esta – talvez – possa ter mais empregos de mais alta renda. Em segundo lugar porque é a área de melhor acessibilidade ao conjunto da região metropolitana embora a Avenida Paulista ou a Marginal do Pinheiros sejam mais acessíveis aos bairros das classes média e média alta que o Centro.

Nas últimas décadas o planejamento urbano no Brasil tem sido muito mitificado e isso tem sido muito prejudicial ao próprio planejamento urbano. Ele tem sido fetichizado e equivocadamente apresentado como tendo em si poderes milagrosos. Essa ideologia arraigou-se em muitas de nossas lideranças sociais, personalidades, organismos formadores de opinião e na classe média.

Um grave desdobramento desse equívoco – ou uma de suas facetas – é o esquecimento de que qualquer plano só pode ser conseqüente, só pode ser levado a sério, se for um instrumento político, nunca enquanto um instrumento puramente técnico. Essa última visão, recorde-se, é o que se chama de tecnocracia, e o período ditatorial teve enorme influência na sua difusão e valorização. Até hoje ainda sofremos as conseqüências dessa influência.

A título de exemplo, tomemos o pensamento de dois órgãos de imprensa bastante representativos das crenças e valores de nossas elites e de nossa classe média.

A “Folha de São Paulo” de 16 de março de 1988 publicou uma avaliação do Governo Jânio Quadros. A tônica da matéria é o planejamento e o próprio editorial o destaca. A manchete (pg. A-16) era: “Jânio administra bem a cidade mas não planeja o futuro”. Depois de comparar Jânio a um “competente administrador de empresas” o jornal afirma ser isso insuficiente. O prefeito é então criticado por não ter um “...projeto para a cidade, a curto médio e longo prazos...”, por não dispor “...de um instrumento precioso: o Plano Diretor, as linhas mestras de sua administração, voltadas para equacionar problemas criados pela expansão permanente de São Paulo.”

Chama a atenção ainda o editorial daquela mesma edição: “Prefeitura sem planejamento”. Começa afirmando que “...nada é mais necessário à administração de São Paulo do que identificar os problemas crônicos da cidade e equacioná-los com precisão dentro de uma perspectiva que transcenda os horizontes do imediatismo – tarefa que pressupõe a formulação de um conjunto de diretrizes e ações que, integrado a um imprescindível planejamento do desenvolvimento urbano, possa representar, a médio e longo prazos, soluções duradouras”. Jânio – prossegue o editorial – teria abandonado “...as modernas práticas da administração urbana ...e qualquer preocupação em ordenar as obras públicas segundo as hierarquias estabelecidas por um plano diretor ...” Note-se como a tônica é na integração, no equacionamento preciso dos problemas, no moderno, na racionalidade, na ordenação e no estabelecimento de hierarquias. É com a técnica, com as “modernas práticas da administração urbana” que se conseguirá “transcender os horizontes do imediatismo”.

Vejamos também, o que diz um outro jornal – bem mais modesto mas não menos representativo – sobre o planejamento urbano. Este já parte direto de um conflito social. Em sua edição de 4-09-93 “A Gazeta de Pinheiros”, em sua matéria de primeira página, afirma que “...os moradores reclamam que o comércio está invadindo áreas consideradas estritamente residenciais...” e que “...a falta de um Plano Diretor e uma legislação arcaica fazem com que haja muito desrespeito e confusão em torno da Lei de Zoneamento”.

Segundo a visão, o Plano Diretor teria o mágico poder de fazer com que a lei fosse cumprida (como se ele próprio não fosse uma lei) e com que terminasse a confusão em torno da Lei de Zoneamento. Por que a Lei do Plano Diretor seria – ao contrário da Lei de Zoneamento – imune a confusões?

Os exemplos acima mostram como o Plano Diretor é visto como uma espécie de Minerva que pela ciência e boa técnica enquadraria as disputas sociais. Ignora-se o aspecto fundamental de que no âmbito da sociedade a racionalidade e a “boa técnica” nada valem se não forem expostos claramente os conflitos de interesse nos quais estão envolvidas, de nada valem se não forem politicamente sancionadas. Os conflitos sociais não podem ser resolvidos por leis que derivem sua autoridade de uma suposta isenção técnica.

Nossa sociedade é muito pouco experiente em democracia em geral e em planejamento democrático em particular. O fato dela acalantar ideais como essas, mostra que, no fundo, nossas elites procuram evitar encarar de frente uma dura verdade: que o espaço urbano é fonte de inúmeros conflitos, sérios, delicados e de difícil solução, e que os planos de nada valerão se não oferecerem oportunidades e canais para o confronto transparente e sereno entre as partes conflitantes.

Essa questão traz imediatamente à baila uma polêmica que surgiu num restrito grupo de técnicos, funcionários municipais e vereadores e que debateu o Plano Diretor que a prefeita Luiza Erundina encaminhou à Câmara Municipal no final de 1992 e que – aliás – não chegou sequer a ser encaminhado ao plenário. Essa polêmica – certamente ainda não resolvida – gira em torno da questão do que deveria ser um plano diretor: deveria ele limitar-se a um conjunto de políticas e princípios gerais ou deveria ser um conjunto de propostas que avançasse mais objetivamente na fixação de objetivos ou metas (as tão faladas metas a curto, médio e longo prazos) na programação de obras e na formulação de leis auto-aplicáveis (em oposição às leis de princípios gerais que não são auto-aplicáveis), especialmente quanto ao uso do solo?

Certamente um Plano Diretor deve partir de, basear-se em, ou conter – um conjunto de princípios gerais. A verdadeira questão entretanto não é essa. A verdadeira questão é que via de regra, quando se fala de “princípios gerais” em matéria de desenvolvimento urbano, pensa-se quase sempre num conjunto de princípios muito amplos e vagos, com os quais todos concordam, ou no enudado de uma lista de boas intenções que a nada levam. Na verdade a pregação da idéia do Plano Diretor de “princípios gerais” não tem tido outra finalidade que não a de obstruir ou postergar o avanço no sentido de se encarar de frente os conflitos urbanos, especialmente nos campos da moradia, do transporte, do meio ambiente e no da justa distribuição dos ônus e das vantagens do desenvolvimento urbano.

Chega-se assim, a questão central objeto destas linhas: o Centro precisa de um “plano técnico”, que lhe fixe com clareza e precisão uma proposta de arranjo físico, incluindo o sistema viário e propostas de ocupação do solo, tudo isso mostrado em mapas e perspectivas? Qual a prioridade e a importância de um tal plano?

Ou o Centro precisa de um conjunto de diretrizes, de uma política específica que exponha com clareza seus dilemas e os conflitos neles envolvidos?

O ideal evidentemente, é ter dois ... e é preciso partir nessa direção. Entretanto, é forçoso reconhecer que o segundo não só é o prioritário como também é o mais complexo e penoso de ser conduzido.

Por isso trataremos dele.

Entra aqui em cena o papel fundamental, uma verdadeira missão histórica de uma entidade como a Associação Viva o Centro. Trata-se de uma entidade que reúne condições fundamentais para liderar um conjunto de eventos políticos que mobilizariam grupos, forças e entidades das mais variadas cores e credos para debater e formular – para posterior remessa à Câmara Municipal de São Paulo e aos governos estadual e federal – uma Política de Desenvolvimento do Centro de São Paulo.

Uma excelente oportunidade para mostrar o papel que uma ONG – Organização Não Governamental – pode assumir na democracia que o novo Brasil começa a construir a partir da década de 90 – a década da limpeza.

É fundamental – não é demais repetir – que a Política de Desenvolvimento acima mencionada fuja das generalidades inconseqüentes e encare de frente os problemas do Centro. Depois de aprovada tal política pela Câmara Municipal, aí sim, poderá ser elaborado o Plano Físico-Territorial do Centro. Não por uma questão de lógica interna da “ciência” do planejamento, mas por uma questão de justiça social ao que é



prioritário por ser mais complexo, de difícil solução e politicamente mais delicado. Pela necessidade de politização do plano.

A título de colaboração, são apresentadas a seguir algumas sugestões de tópicos que poderiam ser propostos para esse amplo debate sobre uma Política de Desenvolvimento do Centro de São Paulo.

1. Nenhum órgão governamental – municipal, estadual ou federal – deixará o Centro, a não ser por motivo prévia e amplamente fundamentado, debatido e acordado.
2. Todo esforço será feito para que órgãos públicos municipais, estaduais ou federais que saíram do Centro, retornem a ele ou a suas vizinhanças ( \* ). Que sentido tem, por exemplo, a Fundação IBGE localizar-se na Rua Urussuí, ou a Delegacia de Defesa do Consumidor localizar-se na Rua Bandeira Paulista, ambas no Itaim Bibi? Que sentido tem a EMLPLASA – Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo localizar-se no Jardim Europa?

( \* ) São considerados “vizinhanças do Centro, os bairros da Luz, Bom Retiro, Campos Elíseos, Santa Cecília, Vila Buarque, Bela Vista, Consolação e Glicério.

Nas vizinhanças do Centro – além do próprio Centro – há inúmeras áreas que podem ser renovadas de maneira a liberar espaços para novos e modernos complexos de edifícios públicos de importância municipal ou metropolitana.

Sobre essas considerações cabem os seguintes comentários:

Pode-se até compreender, mesmo lamentando, que o comércio e os serviços, que se localizam em função das posições mais lucrativas, se afastem do Centro. Entretanto, é inconcebível que os órgãos públicos, que não se localizam em função do lucro, também se afastem do Centro.

O Centro é o lugar mais acessível à maioria da população da metrópole. As regiões da Paulista ou Faria Lima são as regiões mais acessíveis à minoria de renda mais alta que se concentra no Quadrante Sudoeste. Quanto mais os órgãos governamentais se deslocam para o Quadrante Sudoeste mais eles se aproximam dos 25% mais ricos e motorizados da população, e mais se afastam dos 75% mais pobres.

Por outro lado, é também inconcebível que os órgãos públicos se instalem em terra cara (mesmo que alugando) da região Paulista-Faria Lima, abandonando a terra mais barata do Centro.

3. Os governos municipal e estadual adotarão políticas específicas de financiamento ou estímulo da construção de habitações coletivas para classe média e média baixa nas vizinhanças do Centro.
4. Nenhuma nova linha radial do metrô deixará de partir do Centro desde sua primeira etapa.
5. Nenhum novo grande equipamento público de escala municipal ou metropolitana e de natureza cultural – grandes centros culturais, salas de concerto ou teatro de ópera – será construído fora do Centro ou de seus bairros vizinhos.

Ainda alguns comentários: O Rio de Janeiro tem cinco centros culturais no seu Centro. São Paulo não tem nenhum.

São Paulo – ao contrário de toda grande metrópole – não tem uma sala de concertos, como o Rio, por exemplo tem a Sala Cecília Meirelles. A Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo usa como sede o Memorial da América Latina, sabidamente inadequado. A Orquestra Sinfônica Municipal se utiliza do Teatro Municipal, mais adequado para ópera e ballet.

Uma sala de concertos é mais urgente para São Paulo do que um teatro de ópera. Se vier a ser construída, tal sala deverá localizar-se no Centro ou nos bairros vizinhos.

Se eventualmente for construído um segundo teatro de ópera em São Paulo, ele deverá localizar-se no Centro ou nos bairros próximos.

6. Nenhum grande equipamento privado, de escala municipal ou metropolitana e de natureza cultural ou social, contará com qualquer tipo de auxílio dos governos municipal e estadual se for construído fora do Centro.
7. A Associação Viva o Centro criará e conferirá a comenda "Amigos do Centro" a todo órgão público (por que uma ONG não pode condecorar um órgão público?) ou entidade de interesse público ou instituição privada (pessoa jurídica) de importância municipal ou metropolitana, nos setores de hotelaria, gastronomia, turismo, lazer, cultura, e ainda órgãos de classe, sindicatos e outros similares, que permanecerem ou se instalem no Centro.

### **OFERTA DE INFRA ESTRUTURA E REVITALIZAÇÃO DO CENTRO: ASPECTOS DA GESTÃO E DO CONTROLE SOCIAL.**

Este artigo trata da oferta de infra-estrutura no Centro sob a ótica das vantagens competitivas das capacidades existentes e na perspectiva de possíveis vantagens que o Centro possa oferecer para a instalação de novas capacidades. Aborda a dimensão institucional do controle sobre a oferta, mostrando as limitações de uma abordagem estritamente setorial. Para isso é fundamental entender no que a infra-estrutura ofertada na zona central se distingue daquela ofertada no restante da Região Metropolitana e que instrumentos são necessários para valorizar positivamente essas distinções.

#### **Uso das capacidades existentes**

De maneira geral, o Centro de São Paulo, como a maioria das zonas centrais de grandes cidades, não apresenta maiores problemas na oferta de infra-estrutura básica. Ao contrário, a disponibilidade dessas capacidades tende a constituir-se em um fator de atração para vários usos, especialmente quando as atividades mais valorizadas se afastam para outras localizações. Trata-se, nesse caso, do aproveitamento de capacidades remanescentes importantes, que envolvem enormes investimentos enterrados e que continuam obrigatoriamente disponíveis, a despeito da mudança de uso, em função de sua vinculação com aquela parcela específica do território metropolitano.

Pode-se afirmar que esse nível de oferta básica é irreversível em função dos compromissos passados. Os grandes entroncamentos de transporte de massa e os principais nós das redes de água, de esgoto, de energia elétrica, de telefonia e de gás encanado ou estão diretamente localizados na zona central ou estão a ela vinculados de forma praticamente irreversível. Mas a zona central já não é a destinatária preferencial de suas capacidades e nem de suas conquistas tecnicamente mais avançadas, com a possível exceção do metrô.

A disponibilidade e a utilização dessa oferta básica de infra-estrutura em zona central não se tem associado, na maior parte das grandes cidades do mundo, à melhora ou à manutenção de um nível adequado de qualidade de vida. O congestionamento e a degradação ambiental são potenciados pela própria concentração de infra-estrutura, em meio a um conjunto de fatores de deterioração que tendem a neutralizar as vantagens dessa disponibilidade.

Mais que um problema de oferta básica, a infra-estrutura do Centro envolve uma necessidade de coordenação. Esta é indispensável não só no aproveitamento das capacidades atuais mas também na perspectiva de futuras ofertas. É preciso lembrar que as capacidades atuais também se deterioram e que

mesmo os serviços que hoje apresentam uma capacidade instalada superior à necessária estão sujeitos a uma acelerada obsolescência.

### **A degradação de áreas cobertas por infra-estrutura**

Uma especulação sobre as origens desse processo certamente nos conduziria à função econômica do investimento em infra-estrutura na cidade capitalista, associada muito mais à necessidade de reconversão de capitais desvalorizados do que a uma racionalidade da estrutura de demanda (Folin, 1977). São notórios os processos de deterioração de zonas centrais de cidades norte-americanas em consequência de investimentos mais valorizados em subúrbios de alta renda, que transformam áreas antes importantes da cidade em zonas de passagem ou de mero abandono. É o caso do Bronx, em Nova York, que apenas consegue romper com o círculo vicioso de degradação muito recentemente, a partir de um trabalho coordenado da comunidade, com a prefeitura e com envolvimento privado (The Livable City, 1994; NYT, 1994). Trata-se, em todo caso, de um trabalho sobre os efeitos da degradação e não sobre suas causas estruturais. É preciso ter presente esse limite para que o trabalho de revitalização utilize instrumentos realistas de intervenção.

Ao se trabalhar no plano dos efeitos, a busca de uma recomposição urbana se faz em um contexto muito mais caótico e difícil do que no plano das ações preventivas, nas zonas de expansão urbana. É essa impressão de descontrole, de desfuncionalidade, de paradoxo, é certamente muito agravada entre as cidades de Terceiro Mundo, inclusive São Paulo, em função de: i) as acentuadas carências de infra-estrutura básica em grande parte da região metropolitana, determinando uma demanda cada vez maior por capacidade de infra-estrutura, mesmo que ofertadas a níveis extremamente baixos de qualidade e em franca degradação; ii) a desconexão institucional entre os diferentes setores de infra-estrutura, na origem de inter-relações estruturais e operacionais que comprometem a eficácia do conjunto.

Esses agravantes envolvem um paradoxo importante que precisa ser levado em conta na análise da infra-estrutura, em especial nas zonas centrais. Trata-se do efeito da super-oferta de alguns componentes, em forma desproporcional com respeito a outros, que acaba gerando uma série de problemas. É o caso da concentração de terminais de transportes públicos, que pode ser funcional do ponto de vista da atividade econômica e das necessidades de deslocamento da população metropolitana como um todo, mas que certamente é desfuncional do ponto de vista das condições de habitabilidade do Centro. Isto é particularmente verdade para os terminais de ônibus a diesel, cuja independência com relação a redes fixas (de trilhos ou de cabos de alimentação de energia elétrica) permitiria soluções mais flexíveis, que aliviassem a degradação ambiental do Centro. Um outro exemplo de super-oferta com efeito de degradação é a via elevada sobre a Av. São João, que baixou dramaticamente o padrão de habitabilidade em sua zona de influência, dando origem a um círculo vicioso de deterioração física e social.

Em linguagem econômica estes impactos são chamados externalidades negativas. Como as positivas, têm a particularidade de que seus impactos recaem sobre agentes outros que não os responsáveis sobre o empreendimento que as originou. E quando esses outros são grupos socialmente mais vulneráveis, dificilmente existe qualquer compensação. A infra-estrutura é implantada principalmente em função das necessidades da atividade econômica e do consumo, e não necessariamente em benefício das comunidades residentes nas áreas por onde ela passa.

Há uma descoordenação de escala temporal, além daquela de escala territorial. Esse é um dos problemas centrais que hoje se coloca na recomposição urbana das grandes cidades européias, a partir da constatação de que "...o tempo do cidadão difere daquele do ator econômico, do homem político e do técnico" (Topol, 1993). Provavelmente com mais intensidade do que quaisquer outros componentes da cidade, a infra-estrutura se ressentida da falta de instrumentos adequados de integração no território, na

escala temporal e entre funções. A abrangência dos sistemas de infra-estrutura não corresponde à escala na qual se materializam seus efeitos e por isso a articulação se torna absolutamente fundamental.

Essa é a essência do aparente paradoxo da degradação social e ambiental em áreas cobertas por infra-estrutura. E aqui emerge uma dimensão freqüentemente negligenciada do controle social sobre o espaço urbano (e regional): é o domínio sobre a oferta de infra-estrutura na base territorial, uma vez que seus sistemas de regulação não emanam de um programa de necessidades estabelecido para o conjunto dos sistemas. A extrema setorialização da oferta faz com que o ordenamento institucional de cada sistema específico (saneamento básico, viário, energia elétrica, transporte público e outros) seja independente com relação aos demais, em cada caso encerrando diferentes formas de envolvimento privado e uma distribuição peculiar de responsabilidades formais das esferas de governo federal, estadual e municipal. Isso torna muito difícil o domínio sobre o conjunto de suas ofertas em base territorial, seja ela em escala de parte da cidade, da cidade como um todo, ou da região.

### **A gestão da infra-estrutura na perspectiva de revitalização**

A opção por um processo decisório setorializado é justificada, em geral, pela necessidade de conferir agilidade e eficiência a cada setor. Uma gestão conjunta, hoje, esbarra em uma prática já consolidada e dificilmente reversível em seus componentes estruturais. Até mesmo no que se refere ao ordenamento institucional interno de um setor são grandes as dificuldades de integração intra-setorial. Por exemplo: no caso do saneamento, há consenso entre os agentes atuantes no setor de que os serviços de abastecimento de água, esgotamento sanitário, coleta e tratamento de resíduos sólidos e drenagem urbana deveriam ser coordenados entre si e com as políticas de vigilância e educação sanitária. Isto apenas no plano das exigências de saúde pública, sem contar as implicações no plano do saneamento ambiental, que requerem uma série de outras integrações.

Apesar desse consenso, dificilmente se afiguram possibilidades de gestão comum, dado que freqüentemente cada um dos serviços é da competência de uma instância distinta de Poder Público. No Município de São Paulo, o abastecimento de água e o esgotamento sanitário são ofertados pelo Poder Público estadual, através da Sabesp, enquanto que a coleta e tratamento de resíduos sólidos são de responsabilidade municipal. A drenagem é compartilhada entre Estado e Município segundo a escala e a natureza dos problemas envolvidos. Em princípio cabe ao Município atender à demanda localizada por serviços de drenagem e ao Estado, controlar as vazões dos cursos de água intermunicipais. Os efeitos desses processos, entretanto, muitas vezes se mesclam e se confundem, dando origem a zonas obscuras de responsabilidade.

Uma saída possível para a administração integrada da oferta de infra-estrutura está na articulação entre seus sistemas de regulação e controle, mais que na tentativa de gestão unificada. Essa proposta está formulada no âmbito do Projeto de Modernização do Setor Saneamento, no módulo "Ordenamento Institucional" (Infurb-USP, 1994). Trata-se em linhas gerais, de uma articulação horizontal entre reguladores setoriais, que em cada uma de suas linhas verticais de decisão e controle, obriga-se a cumprir as exigências de integração e prestação de serviços negociadas em câmaras temáticas inter-setoriais.

A base de um sistema de regulação como o proposto está no controle social exercido pelas comunidades sobre os poderes públicos investidos de autoridade para regular. E este controle mostra-se tanto mais eficaz quanto maior for a abrangência setorial da instância de participação comunitária. Nos Estados Unidos, por exemplo, que são o país com maior tradição no exercício da regulação sobre a oferta de serviços públicos, as comissões de controle social e regulação são organizadas sobre o tema serviços de utilidade pública e não

divididos por setor. No caso brasileiro, o incipiente modelo de controle social que se tem discutido em diferentes setores tende a criar uma multiplicidade de órgãos colegiados, de discutível efetividade prática.

A Associação Viva o Centro apresenta, nesse sentido, um potencial muito positivo de vir a configurar-se como instância de controle social multi-setorial. Desnecessário dizer que, tendo como base de referência territorial uma parcela da Região Metropolitana, é absolutamente indispensável que suas ações sejam articuladas com as instâncias de abrangência metropolitana. Isso é crucial no caso da infra-estrutura, considerando a grande abrangência territorial desses sistemas e o seu caráter de vantagem competitiva entre porções específicas do território metropolitano e deste com relação a outras regiões do país (Schiffer e Silva, 1994).

Em um cenário como esse, em que a Associação se configure como instância de controle social legítimo sobre os assuntos de interesse do Centro, é possível visualizar uma série de ações comuns com o Poder Público, nas diferentes instâncias de responsabilidade sobre a oferta de infra-estrutura, com vistas a um melhor aproveitamento das capacidades existentes, à reversão dos principais processos de degradação, e à ampliação de ofertas específicas que venham a atender a demandas peculiares de um Centro revitalizado.

Nessa perspectiva, a abertura de possíveis parcerias com o setor privado para a provisão dos serviços vinculados à infra-estrutura torna-se uma possibilidade mais tangível, dado que o conjunto da oferta seria objeto de um controle social articulado com a regulação pública. É importante lembrar que a regulação sobre a infra-estrutura e os serviços públicos é uma competência constitucional do Poder Público e que este não pode ser substituído por qualquer associação privada, por mais legítima que seja do ponto de vista de sua representatividade social.

#### Referências bibliográficas

- FOLIN, M. (1977) – La ciudad del capital y otros escritos. Gustavo Gili, Mexico
- INFURB-USP – Núcleo de Pesquisas em Informações Urbanas da Universidade de São Paulo (1994) – Fundamentos do Ordenamento Institucional. Projeto de Modernização do Setor Saneamento. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA. Brasília.
- SCHIFFER, S. R.; SILVA, R. T. (1994). Globalization, infrastructure and competitive advantages in the prospect of privatization. Proceedings. XIII World Congress of Sociology. International Sociological Association. Bielefeld.
- THE LIVABLE CITY (1994, Spring) – the South Bronx is rebuilding. Municipal Art Society. New York. 18/1
- The New York Times (1994, 07-10) – A renewal plan in the Bronx advances. Section 9.
- TOPOL, Y. (1993) – A la recherche d'outils nouveaux. Urbanisme. Hors de serie nr 3 – Recomposer la Ville. 24-26.

# **ENTRE SCIENTISTAS, CONFEITARIAS, BONDES E MUITA GAROA: UM PASSEIO PELO CENTRO DE SÃO PAULO NA VIRADA DO SÉCULO XIX**

**Por Lilia Katz Moritz Schwarcz  
Antropóloga**

“É São Paulo ...dimatericamente uma cidade européia apenas com os inconvenientes das mais bruscas mudanças de temperatura e das teimosias de um renitente nevoeiro acacimbado, a que se chama aqui garoa, o que pode levar mui legitimamente um cronista amigo das novidades a chamar-lhe a cidade da garoa.” Souza Pinto (1905)

Cerca de três séculos depois de sua fundação, São Paulo não passava de uma calma aldeia colonial, estendendo-se pouco além dos estreitos limites do Tamanduaeté e do Anhangabaú. A pequena população de no máximo 20 mil pessoas dormia cedo, já que as ruas não eram iluminadas, e o local era de pouco movimento. Era essa a representação que pairava sobre São Paulo: uma vila sem graça, uma cidade de barro, ponto de entroncamento de tropas; local de partida, não de chegada. Foi o café, sobretudo na década de setenta, que tirou a pacata cidade de seu sono colonial, transformando o vilarejo em centro do comércio cafeeiro; “uma metrópole do café”.

É nesse contexto que se aparelha a região central da cidade, no sentido de lá concentrar “símbolos de riqueza e de civilização”. Com efeito, ao lado do desenvolvimento material vinham os sinais de distinção; definitivamente era hora de criar uma imagem que melhor identificasse a cidade. É então que tal qual uma noiva orgulhosa o famoso triângulo central da cidade prepara-se para receber o futuro. Vamos a ele.

É no final do século XIX, por exemplo, que passou-se a priorizar edificações que dessem a São Paulo um perfil nitidamente urbano e moderno: os critérios para a construção de prédios foram padronizados, separaram-se com maior rigidez as áreas públicas das áreas privadas, a iluminação mudou do azeite para o querosene e para a iluminação elétrica a partir de 1891. A cidade vivia um processo quase completo de embelezamento: praças, lojas, passeios e principalmente a construção acelerada de vários palacetes faziam parte do novo cotidiano. Os estilos variavam, mas a representação era uma só. Afinal, estava para ser encenado o teatro dessa nova elite paulista, tão caente de símbolos de civilização.

“Faria comprar nas vendas de Paris, por agentes entendidos, secretárias, mesinhas de legítimo Boule. Teria couros lavrados de Córdoba, tapetes da Pérsia e dos Gobelins, fukasas do Japão. Sobre os consolos, sobre os dunkerkes, em vitrinas, em armários de pau-de-ferro, rendilhado, em étagères, pelas paredes, por toda a parte semearia porcelanas profusamente, prodigamente... Procuraria vasos, pratos de pasta tenra de Sevres, ornamentos de Bouchet, por Armand, por Chavaux pae, pelos dous Sioux; contrapor-lhes-ia as porcelanas da fábrica real de Berlim e da imperial de Vienna...” (Júlio Ribeiro, A carne (1887).

Nesse ambiente chamava a atenção o animado movimento de veículos. O tráfego era tal que em 1873 a municipalidade designou locais específicos para estacionamento: Pátio do Colégio; Largo de São Gonçalo; Largo São Francisco e Largo da Luz. Essa é a época dos novos bondes movidos a tração animal, que acompanhavam a evidente expansão territorial e alteravam a pintura local. Em 1887 existiam sete linhas com 25 quilômetros de trilhos, 319 animais e 43 carros, que transportavam 1,5 milhão de passageiros por ano. De fato, a exploração dos bondes elétricos só começou na década de 1890, sem que os velhos modelos tenham sido substituídos de pronto. A grande novidade do início do século atual eram, no entanto, os

primeiros automóveis, que apesar de poucos e muito barulhentos causaram verdadeiros tumultos na cidade.

“Encontro de veículos: Homem na rua da Constituição o tilbury no 103 sofreu tão grande pancada de uma carroça que ficou estragado em diversos lugares ... O sr. Chefe de polícia tem dado ordens para que cesse o abuso de se confiar o governo de carroças velozes a indivíduos imprudentes e sem a precisa experiência. O perigo não está só na pouca idade do conductor... Os mesmos inconvenientes se dão quando o carroceiro não sabe guiar o animal em ruas onde há grande trânsito de veículos...” (Prov. de São Paulo: 6/6/1878)

Nas lojas do Centro, já em finais do século, vendia-se de tudo: charutos importados, destilarias, tecidos ingleses, roupas com corte francês, especiarias do Oriente; enfim, através do consumo, a cidade fazia de si uma extensão ligeira do Velho Mundo. Mas não era só. Ávida por luxos europeus, essa nova elite alterava o panorama local com seus novos hábitos; trocavam-se violões por pianos ingleses, modinhas pela música francesa, o rapé da Bahia pelo charuto manilha ou havana, assim como quitutes caseiros por doces vindos da Europa.

Essa é, também, a época dos grandes bailes, das confeitarias requintadas e das agitadas casas de espetáculos como o Teatro Provisório, o Ginásio Dramático, o Polytheama, e entre outros, o famoso São José. É em 1911 que terminam as construções do Teatro Municipal, considerado, a partir de então, o edifício mais importante de São Paulo e quiçá – diziam – da América. Por aqui desfilaram famosos cantores e atores vindos da Europa, assim como a musa Sarah Bernhardt, que esteve três vezes em São Paulo. Dizia-se que os estudantes acompanharam a artista em delírio até o hotel, e, estendendo suas capas para que ela pisasse, gritavam: *Pisez sur nous, Madame!*

Por outro lado a instalação, nesse momento, da Pinacoteca (1911) e do Conservatório Dramático (1907) eram sinais de novas vogas artísticas e musicais. A mania do piano era tal, que França Júnior desabafava nas páginas da Província de São Paulo: “São Paulo! És uma verdadeira Pianópolis”

Mas não é só. Acentuou-se aos poucos, neste local, uma tendência herdada de períodos anteriores: o declínio das manifestações religiosas da era colonial. Com certeza, o menor pendor da população estava ligado aos novos divertimentos que a cidade oferecia. Bem lá, no famoso triângulo paulista, pipocavam os clubes recreativos, as quermesses, os saraus musicais, a lanterna mágica e a photographia animada, o cricket e o futebol entre os ingleses, o ciclismo, as apresentações circenses, as touradas no largo dos curros e as brigas de galo, os esportes náuticos, a prática da bicicleta e o footing elegante na XV de Novembro. Os hábitos mudavam e o modelo era uma Europa divertida e refinada.

“O patinar é o exercício mais saudável, popular e fashionable de epocha, assegura um movimento necessário, fortalece os pulmões, e dá ao corpo toda uma graça e flexibilidade altamente desejáveis... Façamos tudo para que seja agora, UM SPORT PAULISTA”. (Diário de São Paulo, 20 de novembro de 1877)

Esse novo Centro ampliou os espaços sociais de convivência, até então praticamente restritos aos encontros familiares ou aos circuitos vizinhos às grandes fazendas. Com a vida urbana alteravam-se padrões e inaugurava-se uma nova arte: “o bem vestir”. Adereços – dos xales aos leques para as mulheres, bengalas e chapéus para os homens -, cremes, cortes, penteados e sobretudo uma maior variedade nos tecidos darão o contorno das novas indumentárias. A partir de então, grupos distintos de tecidos tornam-se propriedade específica de cada um dos sexos. No caso das mulheres, generaliza-se o uso de linho e seda ou lã e seda nos vestidos de rua mais simples, reservando para os trajes de gala os brocados de ouro e prata, os tules ou a gaze cristalizada. Aos homens cabiam as fazendas mais ásperas, o linho e a lã, sobretudo nos espaços

públicos. Sobreviviam, porém, na intimidade do lar, o camisolão de algodão e o velho chinelo castigado, uniforme essencial para essa sociedade pouco acostumada à novidade de uma vida social intensa.

“Vestia-se com o maior apuro, como verdadeiro parisiense que era, arrancado de fresco ao *grain-de-sable*” (Machado de Assis, Helena)

O Centro da cidade viu crescer, também, novas bibliotecas e livrarias. Em 1885, as livrarias paulistanas eram as seguintes: a Casa Eclética, na Rua São Bento, a Empresa Literária Fluminense, na Rua Direita; a Paulista, na rua São Bento e a famosa Casa Garraux, que a princípio se instalou na Rua da Imperatriz, para depois mudar-se para a XV de Novembro.

Os jornais, por outro lado, acompanharam as mudanças da cidade. De fato, a passagem do século assinala a transição da pequena para a grande imprensa. Os pequenos jornais, de estrutura simples, cedem lugar à imprensa jornalística e aos almanaques literários, dotados de equipamentos gráficos até então desconhecidos. Não é fato acidental que na principal rua do Centro de São Paulo, a XV de Novembro, onde estavam localizadas as sedes do London River Plate Bank, do Banco Alemão, do Club Internacional, do Jockey Club, da importante livraria Garroux, funcionavam as redações dos principais jornais paulistanos: o Correio Paulistano e a Província de S. Paulo (futuro O Estado de S. Paulo). Delineava-se a partir de então o fenômeno da grande imprensa – nos termos de Lima Barreto o quarto poder fora da Constituição – que, frente à falta de fatos nunca se furtou a criá-los.

“Quanto ao progresso intelectual é bastante dizer que aí se encontram o maior número de leitores e de homens de estudo, as livrarias, jornais de fora e da terra à venda nas ruas e nas agências; é aí onde se publicam a Gazeta do Povo, o Diário da Manhã, o Correio Paulistano, a Província de São Paulo”. (Junius, 1882)

São Paulo nos anos 1870 era uma cidade carente de atividades científicas e educacionais e, paradoxalmente, almejava ver-se representada como tal. O ambiente era, portanto, adequado para a criação acelerada de escolas e instituições de pesquisa. Essa é a época dos “homens de ciência” (que percorriam orgulhosos o Centro de São Paulo); do fortalecimento e aparelhamento da Faculdade de Direito; o momento da abertura do Museu Paulista (1885), do Observatório Astronômico (1894), do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo (1894) e da estruturação de uma série de escolas privadas. Nos últimos anos do século passado foram fundadas nos arredores da região central a Escola Politécnica e a Mackenzie College, assim como a Escola Normal transferiu-se para um edifício de proporções maiores. Na década de 1880 foram estabelecidos o Externato São José, o Instituto Artístico, o Externato Araújo, entre vários outros. Nesse panorama, os pequenos alunos ganhavam as ruas e os estudantes universitários passavam a expor seus costumes boêmios. É a era das “repúblicas”, das noitadas entre acadêmicos que, como observava um viajante da época, transformavam a cidade com seu monótono uniforme: óculos, monóculos ou o elegante *pince-nez*.

“Famílias modestas geralmente alugavam para rapazes solteiros os cômodos de suas casas cujas janelas davam para a rua a fim de gozarem a devida liberdade. Em descompensação ficam eles a seco devido à falta de banhos.” Pereira de Souza. (1886-1891)

Enfim, aí estava o novo Centro de São Paulo; um Centro de muitas faces. Era nesse local que se concentravam o luxo, a diversão e a representação de uma metrópole que, bem no meio dos trópicos, mais se imaginava como uma pequena Paris (circundada pela pobreza dos bairros operários). Lá no centro de tudo, vivia-se a ilusão de que o futuro estava mesmo perto. Talvez sejam os estudantes a melhor tradução desse novo local. Na fala intimista de Castro Alves percebe-se o tamanho do sonho, um pouco da dura realidade e muita garoa.



“Eis-me em São Paulo, na terra de Azevedo, na bela cidade das névoas e das mantilhas... Nós os filhos do Norte...sonhamos São Paulo o oásis da liberdade e da poesia plantado em plenas campinas do Ypiranga... Pois o nosso sonho é realidade e não realidade... Se a poesia está no envergar do poncho escuro e largar-se no campo fóra a divagar perdido nestes geraes limpos e infinitos como um oceano de juncos; se a poesia está no esfumaçar do quarto com o cigarro dássico, enquanto lá fora o vento esfumaça o espaço com a garoa... ainda mais clássica; se a poesia está no espreitar dos olhos negros, ou através das rendas que encobrem as formas das moças, então a Paulicéia é a terra da poesia.”

#### Bibliografia:

Bruno, Ernani da Silva. História e tradições da cidade de São Paulo. 2ª ed. Rio de Janeiro, José Olympio, 1954.

Morse, Richard. Formação histórica de São Paulo. São Paulo, Difel, 1977.

Sampaio, Theodoro. “São Paulo no século XIX” in Suplemento Centenário no 23 de O Estado de São Paulo, 1975.

Schwarcz, Lilia K. Moritz. Retrato em branco e negro São Paulo, Companhia das Letras, 1987.

Schwarcz, Lilia K. Moritz. O espetáculo das raças São Paulo, Companhia das Letras, 1983.

Silva, Janice Theodoro da. São Paulo, 1554-1880. São Paulo, Moderna, 1984.

Souza, Gilda de Mello e. O espírito das roupas. São Paulo, Companhia das Letras, 1987.

1Esse ensaio está baseado em um texto mais abrangente por mim elaborado por ocasião da exposição “Virando Vinte” (novembro de 1994, Sec. da Cult. Do Estado de S. P.)

## **POLUIÇÃO VISUAL OU SIGNOFOBIA**

Por Francisco Inácio Homem de Mello

**Arquiteto/Designer Gráfico**

Quando o assunto é a paisagem urbana da região central da cidade de São Paulo, arquitetos e urbanistas já têm o discurso pronto: todos condenam a poluição visual. Essa postura é colocada sempre em termos muito genéricos: eliminemos os sinais e defendamos a arquitetura, ela sim capaz de recuperar a qualidade ambiental urbana, dizem os arquitetos, quase em uníssono. No entanto, essa condenação genérica permanece na superfície do problema, perpetuando crenças que acabam ficando sem discussão. Caberia então a pergunta: o que significa condenar generalizadamente a dita poluição visual, e quais são as certezas arquitetônicas que estão sendo reafirmadas subliminarmente nesse discurso?

A poluição visual seria, grosso modo, o excesso de sinais comerciais – placas, letreiros, luminosos –, justapostos ou superpostos à arquitetura. Eles proliferam pela cidade, ocupando os espaços visuais disponíveis, na ausência destes, cobrindo a arquitetura existente. Dessa forma, a informação arquitetônica estaria sendo engolida pela voracidade da informação comercial. Como consequência, a qualidade ambiental urbana, supostamente garantida pela arquitetura, sucumbiria ante o processo de anulação operado pelos sinais comerciais.

De início, lembremos o Robert Venturi de Aprendendo de Las Vegas, da década de 70. Quais foram as lições aprendidas por ele, e tão pouco assimiladas pelos arquitetos, mesmo anos depois? As lições nos falam dos sinais como fonte de vitalidade ambiental, de abundância de estímulos, de significados explicitados, de semantização do ambiente urbano. Em outras palavras, essas lições nos falam de complexidade ambiental urbana.

Esse é o conceito-chave: complexidade ambiental. O grau de conforto e de satisfação ambiental do usuário está ligado ao grau de complexidade ambiental. O gráfico que representa essa relação tem a forma de sino: baixa complexidade implica baixa satisfação; maior complexidade implica maior satisfação; e, no limite, excesso de complexidade volta a gerar baixa satisfação ambiental. Não estamos aqui trabalhando com dados absolutos, mas com dados eminentemente relativos, ligados ao repertório cultural do cidadão. Isso quer dizer: para um habitante de uma cidade pequena, o ambiente urbano de uma cidade média pode ter alta complexidade, enquanto para um morador de uma metrópole, uma cidade média pode ser pouco estimulante. Para complicar ainda mais as coisas, não se trata de simplesmente atribuir à metrópole a complexidade máxima: uma floresta, aos olhos de um biólogo, pode ser um ambiente fantásticamente estimulante, enquanto o centro de uma grande cidade pode ser repetitivo e enfadonho.

Quando falamos da cidade de São Paulo e de sua paisagem, temos necessariamente que considerar que existe uma cultura ambiental do cidadão paulistano, moldada tanto pelo ambiente urbano quanto por todos os outros meios de assimilação de informações. Os mesmos arquitetos que repudiam a dita poluição visual frequentam ambientes tomados por sinais, desde ruas comerciais e shoppings, até seus restaurantes prediletos. Da mesma forma, os moradores de todas as camadas da população encontravam-se e convivem em ambientes cercados de sinais – e se assim não fossem não seriam pontos de encontro. O habitante das grandes cidades tem fome de sinais. O sinal é a marca do espaço público, ele dá identidade às atividades coletivas. O ambiente urbano contemporâneo exige estruturas ambientais mais complexas que aquelas geradas exclusivamente pelos edifícios, ele exige a presença de sinais capazes de atribuir-lhe vitalidade, significado, identidade, complexidade.

Ma os edifícios não são capazes disso? Sozinhos, não. Numa cultura de fluxos intensivos de informação como a cultura contemporânea, os edifícios não bastam para construir as mensagens ambientais de que precisamos para nossa satisfação. Os edifícios são uma informação sutil, abstrata, cuja fruição exige um distanciamento que o ritmo ditado pelo uso cotidiano da cidade nos impede de realizar. Os edifícios exigem uma sofisticada educação do olhar para serem vistos enquanto mensagens ambientais. Sua principal mensagem é o uso, mas sua forma visual não é capaz de construir o signo desse uso. Os sinais são os signos do uso, estão colados nele, lhe dão forma visual perceptível e assimilável. O McDonald's é o McDonald's por causa de seu sinal, da mesma forma que uma fábrica ou uma igreja.

Uma das explicações possíveis para esse horror dos arquitetos à poluição visual é o que poderíamos chamar de nostalgia de Paris. É como se quiséssemos que se São Paulo fosse Paris, onde o discurso arquitetônico é hegemônico e caracterizado por uma homogeneidade que nunca se torna monótona: a cada esquina uma surpresa, uma maneira nova de articular a mensagem ambiental. Paris é um exemplo definitivo de complexidade aliada à homogeneidade. Não é essa nossa história, assim como não é esse nosso destino.

Mas essa nostalgia de Paris ainda não explica tudo. Existe um mal interior, que penetrou sorrateiramente na cultura arquitetônica no decorrer deste século e permaneceu escondido entre as trevas das crenças não explicadas. É a signofobia. Arquitetos têm horror a signos explicitamente afirmados enquanto tal. Uma placa indicando onde é o banheiro é o máximo tolerado – e mesmo assim ela deve ser discreta até o limite da invisibilidade. Que pensar então de um texto com o nome da instituição que funciona no edifício? Nesse caso, só se admite se for escrito no capacho da porta de entrada – do lado de baixo, é claro. Afinal, a única informação que deve ser afirmada continua sendo o jogo sábio, correto e magnífico do volumes reunidos sob a luz, mesmo que seja a luz do neón. Na verdade, se continuarmos a repetir mecanicamente o discurso condenatório da poluição visual, estaremos – sem nos darmos conta – condenando todo e qualquer tipo de sinal que se relacione com a arquitetura. Esse é o substrato último do pensamento arquitetônico vigente. Por trás do slogan Morte à poluição visual! esconde-se o slogan Morte ao sinal!

A questão imperativa que se coloca para os arquitetos e para todos que estão envolvidos com o projeto dos ambientes urbanos é a preocupação não só em desenhar os edifícios, mas em desenhar também os sinais relacionados a eles. Isso não é demérito para os arquitetos, mas é a essência mesma de seu trabalho. A poluição visual não se resolve eliminando os sinais – ou reduzindo-os ao mínimo, como aceitam os mais tolerantes – mas desenhando sinais de qualidade.

A arquitetura de qualidade aliada a sinais de qualidade, esse é o desafio que se coloca aos arquitetos.

Vamos limpar as fachadas? Vamos, mas vamos também redesenhar os sinais, pois eles são nutrientes indispensáveis para a qualidade ambiental urbana. Vamos revelar a arquitetura escondida atrás dos sinais? Vamos, mas desde que ela valha a pena ser vista. Afinal de contas, que tal falarmos um pouco de poluição arquitetônica, para variar?

## **A QUALIDADE AMBIENTAL DO CENTRO E O EFEITO DE PEQUENAS INTERVENÇÕES**

Por Maria Helena Lobo de Queiroz

**Arquiteta**

“O homem é a um só tempo, resultado e artífice do meio que o circunda, o qual lhe dá o sustento material e o brinda com a oportunidade de desenvolver-se intelectual, moral, social e espiritualmente. Na longa e tortuosa evolução da raça humana neste planeta chegou-se a uma etapa na qual, em virtude de uma rápida aceleração da ciência e da tecnologia, o homem adquiriu o poder de transformar, por inúmeras maneiras e numa escala sem precedentes, tudo quanto o rodeia. Os dois aspectos do meio humano, o natural e o artificial, são essenciais para o bem estar do homem e para que ele goze de todos os direitos humanos fundamentais, inclusive o direito à vida mesma” Declaração da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Humano (Estocolmo, 1972).

Para a maioria dos paulistanos, especialmente os frequentadores da área central da cidade, pode parecer estranho tratar do meio ambiente de um espaço tão densamente construído.

Os mais informados, com frequência, despertam para as questões ambientais mais distantes de seu cotidiano. Muitos até militam em movimentos de defesa da Amazônia, do Pantanal, das baleias ou do mico-leão-dourado. Estas pessoas, que convivem com incômodos e desconfortos, decorrentes de uma qualidade ambiental comprometida, não se mobilizam contra os riscos que enfrentam no seu cotidiano, especialmente quanto aos efeitos sobre a saúde física e mental.

Trata-se aqui, ainda que de forma sumária, de abordar as causas principais dos comprometimento dessa qualidade ambiental.

Assim como em outras cidades brasileiras, o processo de ocupação da área central de São Paulo foi fortemente marcado pela potencialidade econômica, no qual os rios Tamanduateí e Anhangabaú foram considerados empecilhos a serem vencidos. Neste sentido, o rio Anhangabaú foi confinado em uma canalização subterrânea, deixando como testemunho um vale urbanizado, suspenso sobre um fluxo intenso de automóveis, atravessado por viadutos que marcam significativamente a paisagem do Centro.

Esse processo de ocupação resultou em quadras edificadas nos alinhamentos, onde a maioria dos edifícios tem em média altura de 30 metros, grande extensão de áreas pavimentadas necessárias à circulação de veículos e apenas 3% da área vegetada, determinando forte carência de espaços arborizados.

Esse quadro, associado à grande quantidade de veículos automotores em circulação, determina interferência nas condições climáticas.

Além do calor e dos poluentes liberados pelos veículos, a condutibilidade térmica dos materiais de construção causam reflexão e interação com o ambiente, aquecendo grandes volumes de ar. A ausência de recuos e a altura das edificações formam muralhas que constituem obstáculo à ventilação, o que dificulta ainda mais a dissipação do calor.

Acrescente-se a esses aspectos a redução da evaporação pela carência de áreas verdes, pela canalização subterrânea dos rios e córregos e pelo excesso de área pavimentada, e tem-se como resultado a formação de ilhas de calor, podendo ocorrer aumento de precipitação e maior incidência de granizo, tornando essa região da cidade mais sujeita a enchentes.

Comprovadamente, as temperaturas apresentadas na área central são mais elevadas em até 10<sup>0</sup> C em relação àquelas que ocorrem em bairros residenciais periféricos de baixa densidade de ocupação, onde a presença da vegetação é dominante, como a Cantareira e a região das represas.

Recentemente, outras áreas de cidade passaram a apresentar também um forte poder de atração, como a Paulista, Faria Lima, Berrini e Marginal Pinheiros, diminuindo o ritmo de adensamento do Centro. No entanto, o Centro atrai, diariamente, um contingente significativo de população trabalhadora no setor terciário. São pessoas que chegam todas as manhãs, passam aí o dia e partem no final da tarde, além dos usuários dos serviços e repartições públicas ainda sediadas na área central e dos poucos residentes, cujo cotidiano é marcado por níveis de poluição do ar e de ruído altos, chuvas intensas, temperaturas mais elevadas e inundações.

No sentido de evitar situações críticas quanto à poluição do ar, muito se tem discutido sobre a necessidade de vetar a circulação de automóveis particulares na área central. Esta medida, no entanto, é controversa quanto a sua eficácia, visto que grande parte da poluição deve-se à circulação dos ônibus. Por outro lado, a rede de metrô que atende a área central, ainda é muito restrita, não se estendendo a todos os quadrantes do Município de São Paulo, obrigando parte de seus usuários a inúmeros transbordos, o que faz com que parcela significativa opte por uma única viagem de ônibus, em linhas tipo bairro-Centro. Portanto, medidas radicais visando à diminuição dos níveis de poluição do ar e ruído neste setor da cidade devem estar associadas à existência de uma ampla e eficiente rede de transporte coletivo não poluente como metrô e trólebus, o que requer altos investimentos públicos.

Felizmente, embora a frota de veículos em circulação na Região Metropolitana tenha aumentado cerca de 50% nos últimos 12 anos, os níveis de poluição do ar vêm caindo, em função do Programa de Controle de Poluição por Veículos Automotores que se encontra em implantação pela Cetesb.

A falta de vegetação em praças e ruas contribui para tornar os espaços arborizados, que resistiram aos empreendedores imobiliários e administradores públicos, como a Praça da República, o Largo do Arouche e o Parque da Luz, verdadeiros oásis.

O que se assistiu ao longo do tempo foi a diminuição desses espaços verdes, como ocorreu com o Parque D. Pedro, além da supressão de canteiros centrais e de suas árvores para dar espaço ao tráfego de veículos como foi visto na Avenida São Luiz.

No momento em que se discute a revitalização da área central da cidade, a melhoria da qualidade ambiental e conseqüentemente das condições de conforto de seus usuários deve, sem dúvida, contribuir para a sua redescoberta e revalorização.

Pensando numa solução ideal para os problemas ambientais da área central, além do eqüacionamento da questão da circulação dos veículos, o ideal seria a criação de grandes praças, parques e vias fortemente arborizadas. Sem dúvida, estas intervenções envolvem investimentos de vulto em desapropriações, mas se este procedimento é válido para a ampliação do sistema viário, talvez fosse chegada a hora de abrir espaço para a melhoria da qualidade ambiental da cidade.

De qualquer modo, pequenas intervenções localizadas nos interstícios da área edificada podem surtir um efeito significativo nas condições ambientais atuais da região central da cidade, a introdução de pequenas praças, de alamedas atravessando os grandes quarteirões, de jardins suspensos e interligados entre os edifícios, são algumas das medidas que garantem a existência de áreas livres de tráfego e amenizam os problemas do ambiente urbano.

A abertura desses pequenos espaços arborizados em meio a essa área densamente construída exerce múltipla função: oferecer ao usuário da área central um local sombreado para descanso no intervalo do almoço, abrandar a paisagem rígida e sem cor dos edifícios comerciais e criar condições climáticas mais satisfatórias, ainda que em pequena escala.

Além disso, a recomposição dos canteiros centrais com arborização adequada torna mais suave a paisagem, menos penosa a caminhada do pedestre e mais suportável a permanência das pessoas nos veículos que circulam por vezes lentamente.

Talvez por apresentar essas condições o trecho mais agradável do Centro da cidade seja o conjunto formado pelo Largo do Arouche e Avenida Vieira de Carvalho, arborizada com seus elegantes paus-ferro.

Maiores informações sobre o assunto podem ser adquiridas através da leitura de "Ilhas de Calor nas Metrôpoles – O Exemplo de São Paulo", Lombardo, Magda Adelaide; "A Terra do Homem", Barbara Ward, "Earthscape", Simonds, John Ormsbee; "Ecologia e Poluição", Ferri, Mário Guimarães; "Desenvolvimento e Ecologia", Nusdeo, Fábio; "L'Homme et son Environnement" sob direção de Samuel, P.; Guatier, Y., Sachs, I.

## **OS BLOCOS DO PARQUE ANHANGABAÚ**

Por Benedito Lima de Toledo

**Arquiteto**

Os parques centrais conheceram experiências bem sucedidas em diversas metrôpoles, no século XIX. Haussmann criou ou replanejou mais de 1800 hectares dos bosques, jardins e praças, em Paris. Em Londres, a população foi contemplada com o Regent's. Berlim recebeu o Tiergarten. Nova York, o Central Park.

Uma das características de um parque bem projetado, segundo Bernard Oudin, é que não venha a constituir uma interrupção, uma lacuna no tecido urbano, ou, ainda, uma peça pouco relacionada com a área envoltória.

O Anhangabaú, até a implantação do Plano Bouvard, era um hiato, uma reserva de espaço, entre os dois núcleos que compunham a "Cidade", tendo como traço de união o Viaduto do Chá.

O destino desse espaço foi objeto de debates pela imprensa e na Câmara Municipal. Dava-se continuidade, de certa forma, ao procedimento de Jules Martin ao colocar em sua vitrine uma idéia que acabou ganhando os jornais e a Câmara Municipal.

O Parque, igualmente, nasceu com diferentes propostas, originadas da iniciativa particular, na Câmara Municipal e em Secretarias de Estado, incluindo-se a participação de professores do Curso de Arquitetura da Escola Politécnica.

Ao contrário de seu colega de Paris, o Barão de Duprat não se erigiu em juiz da questão. Ao solicitar a presença de Bouvard, procurava, com isenção, uma solução à altura das grandes capitais.

Pela leitura do Relatório Bouvard, percebe-se que não foi sem constrangimento que aceitou a idéia da inclusão de dois blocos no Parque, conforme previsto na proposta de Samuel das Neves.

A expressão bloco deixa claro que os novos edifícios seriam volumes bem definidos no Parque, subordinados à ordenação da área. Quando se tem em mente a preocupação do vereador Silva Telles de que novos edifícios na Rua Líbero Badaró deveriam ter frente para o Vale, ou de propostas ulteriores, que falavam em frente para “os dois lados”, isto é, para a Rua e para o Vale, a idéia de bloco vinculava-se a um conceito de volume, uma concepção espacial, portanto. Era o que a população já aprendera a admirar no Teatro Municipal, aquele elegante volume desfrutando ampla vista sobre o Vale, assentado em sua esplanada.

A fórmula foi tão bem aceita que o Conde Prates resolveu mandar projetar uma residência formando um terceiro bloco na cabeceira do Viaduto do Chá, do lado da Rua Dr. Falcão.

Enquanto em todos esses edifícios a arquitetura vinculava-se estreitamente à sua posição no nascente parque, já o programa configurava-se como secundário.

Se a própria razão de ser desses edifícios não fica muito clara, o programa menos ainda.

Inicialmente, os prédios seriam destinados a receber comércio no térreo e escritórios nos diversos pavimentos. Ou seja, um investimento na área central em edifícios de arquitetura bem complexa, ao gosto do ecletismo europeu da passagem do século.

O bloco 1 (o mais afastado do viaduto) chegou a merecer um estudo com vistas à sua transformação em hotel, como se constata pela análise das plantas. Sua utilização, porém, foi de lojas comerciais na face voltada à Rua Líbero Badaró e o “Grande Restaurante Café-Bar” na face voltada ao Vale. Os demais pavimentos foram destinados a escritório. Posteriormente, abrigou a Prefeitura e a Câmara Municipal, o que fez sem grandes dificuldades, dado que o edifício contava com instalações de excelente qualidade e grande desafogo nas áreas comuns.

O bloco 2, situado ao lado do Viaduto do Chá, projetado em 1911, com programa semelhante ao outro, foi adaptado, em 1913, para abrigar o Automóvel Club.

A clientela, a essa época, apreciava inovações que significassem conforto, progresso e afinidade com a arquitetura européia, a qual, como se sabe, comprazia-se em compor e recompor temas extraídos do vocabulário de diversas épocas e regiões.

A aspiração ao conforto e à ostentação transpõe na descrição do Palacete destinado a residência do Conde Prates publicada na Revista Politécnica, em 1913, de responsabilidade do “Escritório Técnico do Eng.º Samuel das Neves”: “O andar nobre 2m30 acima do nível da rua tem a entrada principal situada no ângulo formado pelas ruas Direita e Líbero Badaró. O vestíbulo, por meio de uma escada, dá diretamente ao grande hall que serve de comunicação aos aposentos importantes. No fundo deste hall acham-se as escadas

e o ascensor elétrico para os andares superiores. À esquerda estão colocados o escritório do proprietário, sala de espera diretamente com o vestíbulo, assim também a sala para senhoras. À direita do hall temos uma sala de visitas e sala de jantar. Entre estas duas salas há uma passagem que conduz ao jardim de inverno nos extremos do qual acham-se o fumoir e a sala de músicas. A sala de jantar comunica-se também com um terraço para o jardim. A cozinha e dependências contíguas estão situadas no fundo do edifício.”

No entanto, o texto conclui com a frase: “Toda a arquitetura e decoração interna será simples conforme desejo do proprietário”, surpreendente simplicidade!

Apesar de todo o requinte de sua construção, o edifício acabou sendo destinado a comércio. Aí funcionou “Rotisserie Sportsman” e, posteriormente, “O Diária da Noite” e “A Gazeta”.

Esses três edifícios foram construídos com estrutura metálica importada da Inglaterra da firma Vaughan & Dymond Engineers e a caixilharia foi executada por Henry Hope & Sons Ltd. , de Birmingham e por P. T. Wessel and Co. O mesmo escritório foi responsável por uma quarta edificação na mesma Rua Líbero Badaró. Ali existiam as instalações de Weiszflog & Irmãos, ampliadas em 1910. Após a consequência do alargamento dessa rua, foi construído novo prédio, ampliando o anterior, com face voltada à Rua Líbero Badaró. Mais uma vez foi utilizada a estrutura metálica da Vaughan & Dymond Engineers.

Quando os blocos foram demolidos, poucas vezes se ergueram em sua defesa. Os modernistas condenavam a sobrecarga ornamental dessas obras, ridicularizavam suas características. Não percebiam seu valor quase escultural, em meio ao Parque.

Hoje, a crítica já percebe que obras como “Ópera de Paris”, com seus estuques, figuras em relevo e outros ornatos “parasitas” que mascaram a “pureza estrutural”, são os edifícios que contam com boa acústica e visibilidade e são ambientes adequados às suas funções, que não podem ser recriados fora do quadro que os gerou. A demolição dos palacetes, e sua substituição por grandes volumes, foi o último ato na destruição do Parque.

Texto e imagens extraídos do livro:

TOLEDO, Benedito Lima de – Anhangabahú. São Paulo, Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, 1989.

## **REVENDO O CORAÇÃO DE SÃO PAULO**

**Por Marcelo Laurino**

**Arquiteto**

Parece consenso entre arquitetos, e tantas vezes já foi dito, que o bom projeto está puxando a corda – como em cabo de força – na ponta oposta à do bom cliente. A harmonia entre as partes torna-se rigorosamente mais difícil quando em um só lado soma-se todo o conjunto da sociedade.

Projetos que pretendem intevir nas zonas centrais das cidades, de maneira a adequá-las às novas diversidades, tanto funcionais como valores, defrontam-se com este conflituoso jogo de forças.

Somente com a participação responsável de gestões governamentais que consigam visualizar e promover projetos que afetem a vida cívica da cidade, como um todo, viabiliza-se esta complexa tarefa.

Inversamente ao que sucede há muitos anos com São Paulo, a não descaracterização do Centro histórico da cidade, como o instrumento didático da formação cultural e figurativa da cidadania, exige que se prorrogue a existência da qualidade do que é antigo, sem “congelá-lo”, mas promovendo desenvolvimento que permita seu constante resgate ao momento histórico. Parece-me que a questão é fundamentalmente promover uma articulação funcional, que assegure a afirmação de suas particularidades, compatibilizando-as com o dinamismo de todo o tecido urbano.

As idéias que aqui seguem foram lançadas no meu trabalho de graduação desenvolvido no ano de 1990 na FAU-USP. São Paulo uma reflexão inicial que pretende, a partir de delimitação do seu conjunto mais significativo, visualizar uma nova organização físico-funcional do Centro de São Paulo, transformando-o em um lugar dramaticamente mais humano para se viver e trabalhar, recuperando no sentido mais amplo o coração da cidade.

## **UMA NOVA ESTRATÉGIA**

Quaisquer que sejam as pontas escolhidas para desembaralhar o emaranhado de problemas acerca da questão central, todas deverão conduzir a um mesmo cruzamento. Pronto, estabelecemos um congestionamento, parceiro diário de todo aquele que, como eu, sobrevive em uma metrópole como a nossa. São Paulo é um exemplo com requintes do que um crescimento desordenado pode causar.

Sua malha viária radioconcentrica corte e retalha o coração da cidade, ocasionando inúmeros problemas em todos os aspectos e comprometendo de maneira preocupante a qualidade ambiental.

A reordenação desse sistema deve perseguir dois pontos básicos:

- conciliar a contradição entre os aspectos individuais e coletivos;
- e requalificar o espaço livre em concordância com o novo, mas instrumentando-se nas memórias e nos símbolos coletivos da própria cidade.

O primeiro passo é estabelecer uma nova hierarquia, sobretudo mais humana, na interação dos diversos sistemas de deslocamentos da região de interesse, priorizando o pedestre e compatibilizando os diferentes meios de transporte com a escala individual.

Não se trata de converter todas as vias em calçada, o que resultaria em óbvio desastre, mas qualificar cada rua, largo ou praça, ressaltando seu aspecto local, como que domesticando o tráfego. Os motoristas que penetrem nessas áreas reconhecerão, na hierarquia dos pavimentos, na sinalização adequada e na própria escassez de veículos, que se trata de um território específico, induzindo-os a uma conduta mais cuidadosa, não comum na batalha campal do trânsito urbano. Exemplos positivos dessa domesticação podem ser reconhecidos em um número significativo de cidades mundialmente expressivas.

Desafogando a malha viária interna rompemos com a necessidade de destinar quase que exclusivamente à circulação de veículos a grande maioria dos espaços livres. Assim podemos operar grande quantidade de reurbanizações, readequando essas áreas ao fazer, à cultura e ao ócio.

## **AS PORTAS URBANAS**

Sendo a circulação ferramenta básica na nova organização a ser constituída, delimitou-se aquele que em linhas gerais é o conjunto mais significativo da região central, a partir das principais vias de acesso e comunicação com o tecido urbano como um todo. Assim temos, a oeste, o Elevado Costa e Silva, unindo-se ao sul com a Via Elevada Leste-Oeste, à qual se liga a leste com a Avenida do Estado. Finalizando o contorno ao norte as Ruas Bandeirantes, Três Rios e Alameda Nothmann.



Seria estabelecido, então, ao longo desse perímetro, um conjunto de praças de trocas onde, identificando-se pontos já reconhecidamente estratégicos, seja reafirmado seu caráter convergente (acesso à área central), dando-lhe condições de se transformar numa espécie de filtro nos deslocamentos da cidade para o interior de seu coração. Esses pontos seriam conhecidos como as Portas Urbanas.

Catalisando-se, de um lado, os veículos particulares em estacionamentos nos próprios bolsões ou em áreas contíguas, e os coletivos que desembarcariam em terminais confortáveis, dotados de serviços de comodidade, seus usuários seriam conectados a um sistema de transporte circular restrito à área interna, operado por veículos leves conduzidos sobre trilhos, bondes modernos, que se adequariam melhor à escala do pedestre. As estações de trens metropolitanos e suburbanos também estariam operando conjuntamente a esse sistema.

A partir de uma das Portas Urbanas o usuário estaria em conexão com todas as demais e em condições de ter acesso a qualquer ponto desejado na área interna, de maneira eficiente.

Cada Porta Urbana atenderia às suas especificidades e escala. O Parque Dom Pedro, em conjunto com o Largo da Concórdia, deveria assumir sua condição de intermediário para todo o imenso contingente da zona leste. Por ali, hoje existe um fluxo que se compõe para ao de uma grande estação rodoviária, sem contudo reunir condições para tal. Aquela seria uma unidade, em termos de escala, certamente diferente da Praça Roosevelt ou do Largo Santa Cecília, mas nem tanto, se pensarmos na Praça Princesa Isabel ou no conjunto Praça João Mendes/Praça da Sé. Do mesmo modo, podemos imaginar que o tipo de ligação estabelecida pela Praça da Bandeira, em razão de sua localização e proximidade com a área pedestrizada, seria mais objetiva, mais física.

Conformada essa nova geografia, a área interna seria desafogada do fluxo de coletivos e conjuntos de espaços livres recuperariam suas características essenciais. Os Largos do Paissandu, do Arouche e São Francisco, as Praças da República, do Patriarca e Pedro Lessa, livres da incômoda situação de rotatória e terminal de ônibus, poderiam ter suas pavimentações reformuladas com flexibilidade e ganhar elementos próprios de uma metrópole mais moderna e mais humana.

A criatividade de arquitetos e artistas plásticos seria posta a serviço da elaboração de novos signos. Cada Porta Urbana, com sua cara específica, expressaria, através de um ou mais elementos, uma linguagem que identificassem as partes de uma nova geografia urbana humanitária e que oferecesse qualidade de maneira democrática.

# **A ÁREA CENTRAL DA CIDADE DE SÃO PAULO E SEU METRÔ**

Por Andreína Nigriello

**Arquiteta**

Como raízes novas para uma árvore centenária, as linhas de metrô têm alimentado a vida da área central da cidade de São Paulo, recompondo o movimento da produção e do consumo de bens e serviços, antes atraído por outros pólos da metrópole, mais acessíveis que o antigo Centro.

Com o metrô, ou seja, com um melhor serviço de transporte, traduzido em menores tempos de viagens, com maior conforto e segurança, voltou-se a incluir a área central – já favorecida pelo leque de alternativas que oferece e pela tradição de suas empresas – no conjunto dos espaços destinados ao consumo.

A revigoração dessa área, que se seguiu à implantação das Linhas Norte-Sul (linha 1) e Leste-Oeste (linha 3), deverá intensificar-se até o ano 2000 com a construção da nova linha Vila Sônia-Luz (linha 4). Nessa data prevê-se o acesso ao Centro pelas linhas 1 e 3, de cerca de 455 mil pessoas. Outras 280 mil chegarão pela Linha 4, a cada dia.

Mas não foi apenas o maior fluxo de pessoas transportado pelo metrô até a área central que viabilizou sua renovação urbana. Com esse serviço de transporte chegou ao Centro melhor qualidade de vida. A redução de ônibus e automóveis decorrente da implantação do metrô trouxe melhorias no desempenho do tráfego local, aumentando a velocidade dos veículos e reduzindo os gastos de combustível, a emissão de poluentes e o nível de ruído – além dos benefícios resultantes da economia de combustível, de menores custos operacionais no sistema ônibus e na manutenção das vias públicas.

No caso da Linha 4, sua implantação entre a Paulista e a Luz irá atender à demanda de viagens hoje realizada em parte pelas Linhas Norte-Sul e Leste-Oeste, pela linha Leste de trem (Mogi-Roosevelt), por 25 linhas de ônibus que passam pela Rua da Consolação (cerca de 200 ônibus por hora), provenientes das regiões Oeste e Sudoeste, e por 63 linhas ligando a região Nordeste ao Centro.

As articulações que serão criadas na integração da Linha 4 com as Linhas 2 (na Estação Paulista) e 1 (na Estação Luz) de metrô, com as linhas Leste, Noroeste-Sudeste e Oeste (na Estação da Luz) da ferrovia, facilitarão os deslocamentos internos à área central. Assim, a nova linha de metrô formará um primeiro anel envolvendo o núcleo histórico com as estações Sé e República (do metrô) e Luz (do metrô e da ferrovia). Outro anel, contendo a anterior, será composto pelas estações Sé e República (do metrô), Luz e Brás (do metrô e da ferrovia). Um terceiro circuito envoltório ao Centro passará pelas estações de metrô Luz, República, Paulista-Consolação, Paraíso e Sé. Quando a Linha 2 do metrô, Vila Madalena-Vila Prudente for construída até o Rio Tamanduaí será possível transitar num anel maior ainda, entre as estações República, Paulista-Consolação e Paraíso (do metrô), Tamanduaí, Brás-Roosevelt e Luz (comuns ao metrô e à ferrovia).

As demais integrações da Linha 4, Vila Sônia-Luz, facilitarão o acesso ao Centro para bairros localizados a Sudoeste da cidade, onde se destacam os pólos Pinheiros-Faria Lima e Paulista. Essa linha de metrô, em conjunto com as linhas ferroviárias Noroeste-Sudeste, Sul e Leste (estendida até Barra Funda) formará um anel peri-central articulando as estações Presidente Altino (em Osasco), Barra Funda, Luz e Pinheiros. Esse sistema de linhas reduzirá significativamente o tempo de viagem ao Centro para bairros como Campo Limpo, Ferreira, Caxingui, Rio Pequeno, Educandário, Santo Amaro, Socorro, Interlagos, Capão Redondo,

Jaguará, Parque Continental, Ceasa e Lapa e para os municípios de Taboão da Serra, Embu, Itapeperica da Serra, Cotia, Osasco e Carapicuíba.

Outro fator de renovação urbana introduzido com a implantação de linhas de metrô é a valorização dos espaços localizados ao redor de suas estações. No caso da linha 4, a área central da cidade será acessível pelas estações República, Rio Branco (nova) e Luz (nova estação ao lado da já existente), colocando em evidência bens culturais que compõem o acervo de exemplares significativos de nossa arquitetura como o Mosteiro, o Jardim e a Estação da Luz; a Igreja de São Cristovão; a Vila Economizadora e a Vila Inglesa; a Estação Júlio Prestes; o Santuário, o Liceu e o Largo Coração de Jesus; os Campos Elíseos; as residências das ruas Carlos Nazaré, Com. Afonso Kherlakian, Florêncio de Abreu e Santa Ifigênia (com seu viaduto) e aquelas das alamedas Barão de Limeira, Barão de Campinas e do Largo do Arouche; a Igreja Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos; o antigo prédio dos Correios e Telégrafos; o Teatro Municipal; a Praça da República e seus modernos edifícios.

A proximidade a estações de metrô é importante fator nas decisões de localização de atividades econômicas e de empreendimento de atividades econômicas e de empreendimento imobiliários, pois garante usufruir melhor das condições vantajosas de acessibilidade e do fluxo de pessoas assim criados. É desejável que este mecanismo reflita-se na correta recuperação dos imóveis próximos às estações centrais da nova linha e no estabelecimento de funções compatíveis com sua rara localização. Esse processo de valorização deverá também motivar a ocupação dos terrenos ali estocados. Cogita-se edificar até em áreas remanescentes à construção das linhas de metrô. É o caso de terrenos situados junto à Av. Prestes Maia. Nele estão projetados os futuros acessos à nova Estação Luz da Linha 4, conjuntamente a edifícios comerciais. Nesse tipo de empreendimento prevê-se o engajamento da iniciativa privada para viabilizar novos recursos destinados à expansão, sempre mais prioritária, desse modo de transporte <sup>1</sup>. Afinal, melhorar qualidade de vida da área central também depende dos investimentos aplicados em linhas de metrô.

1 SÃO PAULO-METRÔ – O METRÔ DE SÃO PAULO – 1987-1991. Tecnologia e Humanização, São Paulo, Metrô, 1991. p. 75-76.

## **CENTRO VIVO E MONITORADO**

Por Roberto S. Scaringella

Passados quase vinte anos do fechamento do “Centro Velho” ao livre acesso dos veículos em geral e da instalação do calçadão, o movimento Viva o Centro coloca em foco o programa de recuperação desta área.

É sem dúvida discutir e propor um verdadeiro programa de melhoria de qualidade do ambiente urbano central de uma das três maiores cidades do planeta.

Esta ação deve compatibilizar o trânsito de veículos e pedestres, o transporte coletivo e de carga, o uso do solo, ou melhor, a recidagem de uso das edificações em muitos casos. Não se deve esquecer que certamente conta muito o tratamento visual (este Centro precisa de um “banho de loja”). Além disso, da mesma forma que num centro comercial, empresarial ou cultural, deve existir um eficiente sistema de segurança pública.

A concentração de pessoas, veículos e atividades que se verifica na área requer claramente uma grande central de operação, manutenção e vigilância de cada rua, de cada quarteirão e de cada estabelecimento.

O monitoramento da área central, como se fosse um único organismo urbano vivo, o que realmente é, pode gerar uma série de condições altamente facilitadoras da renovação e melhoria de qualidade.

É preciso não esquecer o processo participativo vigoroso que deve existir na tomada de decisões onde o governo da cidade deve ser apenas uma importante voz e não o dono absoluto de todas as decisões.

É preciso abrir uma discussão não preconceituosa de alternativas, algumas das que o administrador público muitas vezes evita e não coloca em debate.

Por exemplo: o acesso controlado e pago de veículos comerciais e/ou particulares.

Vale discutir?

- Que tipos de atividades e lazer, cultural, comercial e de serviços devem ser estimulados ou dificultados.
- Estabelecer a presença de agentes auxiliares de campo com função de orientação, informação e vigilância auxiliar, evidentemente sem nenhuma função policial, apenas podendo acionar de forma mais pronta o agente de segurança pública
- Não se pode dispensar nestes casos uma central informatizada, rádio-comunicação e um dimensionamento adequado de agentes públicos, devidamente equipados e treinados para enfrentar este tipo de realidade específica.

A central de monitoramento poderia sugerir a substituição de algumas regras gerais para toda a área. Exemplo: carga e descarga em toda a área em determinado período. O monitoramento informatizado pode flexibilizar esses regulamentos sem criar confusão e congestionamentos. A rádio-comunicação com tais veículos pode ajudar muito. Outros exemplos poderiam ser lembrados; entretanto, a idéia de assimilar o gerenciamento de uma área tão especial como o Centro de São Paulo a um organismo vivo, respeitando suas características de escala e peculiaridades, poderá resultar em um verdadeiro renascimento.

## **ROTEIRO DAS IGREJAS – PROCENTRO**

Por Helena Saia

**Arquiteta**

Quem caminha pelo agitado Centro da metrópole de São Paulo talvez não se aperceba da existência de um rico e raro patrimônio cultural constituído pelas antigas igrejas paulistanas ali localizadas. Inestimáveis registros históricos e arquitetônicos da cidade, algumas delas constituem-se em remanescentes dos primeiros séculos da formação de São Paulo.

No cenário complexo do Centro paulistano, onde as áreas edificadas avançaram em extensão e altura, algumas dessas igrejas estão como que camufladas. Para localizá-las somente através de indicações precisas. Para conhecê-las, e atentar para seu valor cultural, somente a pesquisa em documentos e bibliografia especializada.

Esse Roteiro das igrejas propõe-se auxiliar na identificação e divulgação desse valioso patrimônio, adotando o perímetro definido pelo ProCentro – Programa de Requalificação Urbana e Funcional do Centro de São Paulo, da Prefeitura de São Paulo.

Alguns desses testemunhos físicos da religiosidade paulistana, que até o presente mantém suas funções básicas de templos e locais de meditação, não se encontram em boas condições de conservação, tanto por sua antiguidade como pelas dificuldades naturais de manutenção e restauração de edifícios tão grandes e complexos como geralmente são essas igrejas e conventos. Obras como as que ocorrem atualmente no Mosteiro de São Bento são fundamentais e urgentes em outras igrejas para que o processo de deterioração não se agrave ainda mais.

A divulgação, portanto, desse conjunto de edifícios com suas belas e austeras fachadas, imponentes torres, altares, alfaias, tetos decorados, antigos adros e demais detalhes que merecem o conhecimento e a atenção dos cidadãos pretende auxiliar na constituição de um esforço coletivo dos paulistas visando à recuperação e preservação desse patrimônio cultural.

O Roteiro não se ateve somente aos bens culturais mais antigos – as igrejas católicas, em geral – mas incorporou templos de outras religiões. Propõe-se tanto a divulgação desse acervo quanto uma orientação para um circuito que possa ser percorrido a pé.

### **As igrejas e a São Paulo colonial**

Esses templos originaram-se, em sua maioria, na São Paulo colonial, cuja vida urbana estava impregnada pelas posturas religiosas católicas que definiam o modo de agir, viver, portar-se e influenciavam até na paisagem da própria cidade.

Nesse cotidiano monótono e sem grandes novidades, as altas torres das igrejas sobre telhados e frontões revelavam o poder e a presença inexorável dos religiosos sobre a pacatez e conformismo dos cidadãos do acanhado núcleo urbano paulistano. A vida era controlada pelo soar dos sinos que replicavam nas horas de rotina estabelecidas pelos religiosos.

Essas foram, provavelmente, as primeiras imagens e sons percebidos pelos viajantes que se aproximavam da cidade de São Paulo até meados do século passado.

Se a própria cidade já se destacava por sua localização no alto da colina do Triângulo onde foi fundada, dominando a paisagem dos campos que margeavam os rios Tamanduateí e Tietê, as igrejas impunham-se sobre o modesto e acanhado perfil do conjunto e edificado, definido pelo casario homogêneo da cidade ainda colonial.

Esse destaque das igrejas na paisagem paulistana inicia-se com a própria fundação da cidade, em 1554, quando numa simbiose incomum, mas culturalmente muito rica, tivemos a construção da capela e colégio primitivos dos jesuítas, centralizando uma idéia de índios guaianazes.

Em poucas décadas, já no início do século XVII, além da igreja jesuítica, conhecida como Jesus do Colégio, outras surgiram, trazendo um número maior de religiosos e demonstrando a marcante influência da Igreja no início da formação da cidade. Construíram-se nesses primeiros anos: a antiga Sé (1588), em posição diversa, a próxima da atual; a capela de Santo Antonio (1592); o conjunto da igreja e convento dos Carmelitas (1592), além do mosteiro dos beneditinos (1598).

Todos seriam, certamente, construções modestas com a função de abrigar com parco conforto os religiosos e alguns poucos irmãos leigos e, quase com exclusividade, a educação formal e o saber, como únicos locais de ensino da cidade durante muitos anos.

A situação desses edifícios religiosos no espaço da cidade definiu aspectos importantes da estrutura urbana de São Paulo: muitas quadras configuraram-se em função da localização dos mosteiros e conventos; primitivos caminhos que interligavam os edifícios religiosos formaram a maioria das ruas atuais; seus adros formaram largos fronteiros que se tornaram espaços abertos e generosos de encontro.

Ao longo do século XVIII e início do século XIX consolidou-se o conjunto de edificações religiosas que marcaram a colina central da cidade e arredores com as seguintes construções: conjunto edificado dos franciscanos (1642-1647); Igrejas de São Gonçalo (1757), a primeira do Rosário dos Homens Pretos (cerca de 1737, demolida em 1903), de Santa Ifigênia (cerca de 1795), da Misericórdia (1709), dos Remédios (1724), de São Pedro (1740, demolida em 1911), da Consolação (1800), Ordem Terceira do Carmo (1804), da Boa Morte (1810) e do recolhimento de Santa Tereza.

Essas igrejas, por sua localização e destaque, isoladamente ou em conjunto, foram comentadas e registradas por diversos viajantes, em geral europeus, que conheceram a cidade no início do século XIX – artistas, botânicos, estudiosos como Saint-Hillaire, Spix, Martius, Debret, Rugendas, Burchell, Landseer, entre outros.

### **Novos tempos e novos templos**

A partir de meados do século XIX a cidade passará por intensas transformações e despontam, ainda que timidamente, as chaminés das primeiras fábricas localizadas próximas às várzeas ribeirinhas. Além dessas, a alta torre do segundo edifício da Estação da Luz, podem ser consideradas as primeiras intromissões “leigas” a transformar o primitivo perfil paulista no, dominado até então somente pelas altas torres das igrejas.

Além de alterar o horizonte urbano, essas novas construções anunciavam novos ritos e poderes, temporais e espirituais, e uma nova e avassaladora forma de viver e de organização social: a industrialização, o crescimento e as transformações urbanas, o comércio e o consumo modernos.

As velhas igrejas foram atingidas diretamente por esse processo, algumas demolidas, outras substituídas por templos maiores e modernos; poucos resistiram com suas feições originais.

A nova Catedral da Sé simboliza esse momento: elevando-se lentamente ao longo de quatro décadas, procurava impor-se ao conjunto de “arranha-céus” que envolviam as acanhadas ruas e praças do velho Centro.

A partir da década de vinte, com o domínio do concreto armado, a cidade explode em altura e população, o ritmo da vida urbana acelera-se. Neste novo cenário, a serena e altiva posição das igrejas na paisagem da cidade é abalada, a ponto de passarem desapercebidas na rotina diária de seus habitantes.

A recuperação da qualidade de vida e das referências históricas e culturais do Centro paulistano passa necessariamente pela valorização e redescoberta, pelo conjunto dos cidadãos, desses preciosos exemplos de arquitetura religiosa. Conhecer-los, apreender seus símbolos e elementos artísticos, usufruir de sua quietude meditativa contribui para essa recuperação.

Como referiu Leonardo Arroyo, o sensível cronista das igrejas de São Paulo, “...essas visitas fazem bem aos olhos e ao coração.”

## **ROTEIRO DAS IGREJAS**

### **ROTEIRO CENTRO VELHO** **Acesso Principal: Estação Metrô Sé**

#### **1 – CATEDRAL DA SÉ**

Praça da Sé – Centro – telefone: 607-6832.

Da construção original da primeira Igreja da Sé nada restou. O atual edifício foi projetado pelo engenheiro-arquiteto alemão Maximilian E. Hehl, em 1911, com linhas de um eclético neogótico.

Levando mais de quatro décadas para ser erguida, principalmente pelas dificuldades criadas pelas enormes dimensões do templo., com nave central de mais de 1600 m2, a Sé tem duas torres frontais com 97 metros de altura e uma grande cúpula reforçada por contrafortes aparentes com elementos decorativos. A magnitude da Sé é de tal monta que sua nave central, acrescida das laterais, pode abrigar cerca de oito mil fiéis.

Destacam-se na Catedral: as poucas imagens que restaram da primeira Sé, hoje aí expostas; um grande órgão de fabricação italiana, inaugurado em 1954; como elemento decorativo marcante, o grande conjunto de vitrais com passagens da vida religiosa no Brasil; e a cripta sob a capela-mor com câmaras mortuárias, mausoléus e conjuntos escultóricos de valor artístico.

#### **2 – CONJUNTO FRANCISCANO – Ordens Primeira e Terceira**

Largo de São Francisco, 133 – Centro – Telefone: 606-0081

O altar da Imaculada Conceição, trabalho precioso em talha e rico douramento, consiste no único elemento decorativo sacro que restou da primitiva capela do Conjunto Franciscano, remanescente do século XVIII. Apesar de ter sido muito reformado, o conjunto ainda preserva paredes de taipa e frontispícios originais.

Durante a década de trinta, a construção do edifício da Faculdade de Direito interferiu bastante no conjunto arquitetônico original, principalmente na igreja da Ordem Primeira, mas ainda é possível identificar, tanto através da leitura arquitetônica, como da análise do acervo religioso e leigo, elementos originais que foram resguardados do período setecentista.

Esse conjunto, mesmo considerando suas precárias condições de conservação, constitui-se numa das relíquias arquitetônicas da cidade, que, além de merecer visita, precisa ser recuperado com urgência.

#### **3 – IGREJA DE SANTO ANTÔNIO**

Praça do Patriarca, 49 – Centro – Telefone: 602-2414.

No final do século XVI e início do XVII, foi considerada a ermida de maior importância para o núcleo colonial da cidade.

Apesar das reformas ocorridas ao longo dos séculos, a igreja mantém sua estrutura básica original, com largas paredes de taipa, além de possuir alguns ornamentos remanescentes do século XVIII, destacando-se dos dois altares rococós dos mais valiosos de São Paulo.

A fachada atual foi executada no final do século XIX.

#### **4 – BASÍLICA DESÃO BENTO**

Largo de São Bento – Centro – Telefone: 228=3633.

O velho conjunto de taipa que abrigou a igreja e o mosteiro dos beneditinos, que remontava ao século XVII, foi substituído por nova construção neste século. Edificada entre 1910 e 1922, atendendo projeto de Richard Berdl, mesclando traços bizantinos e góticos. Destacam-se os excepcionais elementos decorativos (pinturas, ornatos e esculturas) executados pelo monge Adalberto Gresnigt e pelo irmão clemente Firschauf.

Recentemente, as pinturas e ornatos da Basílica passaram por restauro cuidadoso e, atualmente, suas fachadas estão sendo recuperadas através de limpeza e restauro de elementos decorativos.

Além da beleza arquitetônica desse templo, as missas e cerimônias acompanhadas por cantos gregorianos levam muitos paulistanos a frequentá-lo.

#### **5 – CAPELA DE ANCHIETA**

Pátio do Colégio, 84 – Centro – telefone: 605-6899.

A primitiva igreja jesuítica em taipa, erigida no local de fundação da cidade, desabou em 1896.

A edificação atual pretende ser uma réplica da construção original, num procedimento polêmico em relação às diretrizes adotadas na recuperação de sítios históricos.

#### **6 – IGREJA DA ORDEM TERCEIRA DO CARMO**

Avenida Rangel Pestana, 230 – Centro – Telefone: 606-9542.

Remanescente do conjunto dos carmelitas, que foi profundamente alterado com a demolição nos anos 20 do convento e da igreja da Ordem Primeira. Além dos elementos arquitetônicos do final do século XVIII e início do XIX, esta igreja apresenta um dos acervos artísticos mais importantes de São Paulo com pinturas do Frei Jesuíno do Monte Carmelo, forros e tetos decorados, alfares e documentos preciosos para a história religiosa paulistana.

Seu altar-mor, em traços barrocos, tem mais de dois séculos; muitas das peças que compõem seu acervo foram trazidas de Portugal.

#### **7 – IGREJA DE NOSSA SENHORA DA BOA MORTE**

Rua do Carmo, 202 – Centro – Telefone: 604-0055.

Sede do Bispado da Cidade, quando da construção da nova Catedral da Sé, mantém as características originais de sua construção, em taipa de pilão, da primeira década do século XIX. Seus detalhes decorativos, inclusive altares, sugerem, pela rusticidade observada, a tipologia dos primeiros templos católicos implantados na cidade.

Para a instalação do prelado, foi necessária a construção de uma residência vizinha, projetada por Jorge Krug, que existe até nossos dias, abrigando um cortiço. Apesar do incêndio que atingiu essa residência nos anos 80, há evidências dos elementos decorativos, arquitetônicos e da riqueza da antiga casa que abrigou o Bispo durante quatro décadas.

#### **8 – CAPELA DO MENINO JESUS E DE SANTA LUZIA**

Rua Tabatinguera, 104 – Centro – Telefone: 604-8032.



Construída em 1901, a partir do projeto elaborado pelo arquiteto italiano Domingos Delpiano. Erguida a pedido da devota Ana Maria de Almeida Machado, bisneta do Conde de Sarzedas, apresenta naves definidas por arcos ogivais. Destacam-se as pinturas artísticas e decorativas executadas pelo artista italiano Oreste Sercelli, que também decorou a Capela do Colégio Santa Inês.

#### **9 – IGREJA DE SÃO GONÇALO**

Praça João Mendes – Centro – Telefone: 606-8110

Remanescente do século XVIII, construída em taipa de pilão, sendo que a sua fachada foi bastante alterada em fins do século passado.

Nesta igreja, encontram-se depositadas alfaias e imagens da primitiva igreja jesuítica do Pátio do Colégio.

### **ROTEIRO CENTRO NOVO**

#### **Acesso principal: Estação Metrô São Bento**

#### **10 – IGREJA DE SANTA IFIGÊNIA**

Largo de Santa Ifigênia – Santa Ifigênia – Telefone: 229-6706

A construção original do século XVIII foi demolida em 1911 para a edificação da nova igreja. Esta apresenta um estilo eclético românico, com projeto do alemão João Lourenço Madein. Durante a construção da Catedral da Sé funcionou como catedral provisória de São Paulo.

#### **11 – IGREJA EVANGÉLICA LUTERANA DE SÃO PAULO**

Avenida Rio Branco, 34 – Santa Ifigênia – Telefone: 223-2097

Igreja construída em 1908, com elementos arquitetônicos típicos das edificações do rito protestante, encontra-se visualmente prejudicada pela proximidade de edifícios muito altos.

Destacam-se os vitrais decorativos e o grande órgão utilizado nas cerimônias religiosas.

#### **12 – IGREJA NOSSA SENHORA DO ROSÁRIO DOS HOMENS PRETOS**

Largo do Paissandú – Centro – Telefone: 223-3611.

A primitiva igreja, construída no século XVIII pela Irmandade do Rosário, composta por negros pobres, foi demolida no início deste século para a abertura da atual Praça Antônio Prado.

Mesmo vivendo em regime de escravidão, os negros africanos construíram a primeira igreja num local onde já se praticavam cultos próprios das religiões africanas. Nesta igreja as regras da religião católica fundiram-se com os ritos africanos, resultado em cerimônias, procissões e outras manifestações de sincretismo religioso que foram marcantes na São Paulo do século XIX.

A nova igreja do Largo do Paissandú foi inaugurada em 1906, com estilo eclético, e guarda algumas peças do velho templo, como a própria imagem da padroeira.

#### **13 – IGREJA DE NOSSA SENHORA DA CONSOLAÇÃO**

Rua da Consolação, 585 – Consolação – Telefone: 256-5356

Junto ao caminho que levava para Pinheiros iniciou-se a construção da primeira igreja em 1799. Foi importante estímulo para a ocupação daquela região, tendo sediado uma imandade que cuidava de leprosos em meados do século passado.

Em 1907 foi demolida dando lugar ao templo atual, com projeto do alemão Maximilian e. Hehl, que a definiu em traços neo-góticos.

Seu interior contém riquíssima decoração de autoria de Edmundo Cagni, destacando-se também as telas de Benedito Calixto e de Oscar Pereira da Silva.

#### **14 – IGREJA PRESBITERIANA INDEPENDENTE DO BRASIL**

Rua Nestor Pestana, 106 – Consolação – Telefone: 257-4877.

Com a crescente instalação de moradias de profissionais liberais e comerciantes de origem protestante ou judaica para as bandas da Consolação no século XIX, surgem alguns templos não-católicos nessa área.

O culto presbiteriano em São Paulo foi introduzido em 1863, através do reverendo Alexandre Latimer Bickford, e as primeiras igrejas localizaram-se na antiga Rua de São José e de pois na Rua 24 de Maio (1881).

A atual Catedral Evangélica de São Paulo, como também é denominada foi edificada entre 1949 e 1955, com projeto do arquiteto Bruno Simões Magro e construção dirigida pelo engenheiro Benedito Novaes Garcez.

#### **15 – SINAGOGA BET-EL – CONGREGAÇÃO ISRAELITA ASHKENAZI**

Rua Avanhandava, 137 – Consolação – Telefone: 256-1246.

A comunidade judaica ashkenazi passa a se radicar em São Paulo, com maior presença, a partir dos anos 30. Apesar das dificuldades para obtenção de informações sobre esse edifício, este constitui-se numa das mais antigas sinagogas da Capital.

Localizada na encosta que ladeia a Avenida Nove de Julho, sua construção apresenta estilo arquitetônico peculiar, destacando-se a grande cúpula principal e os elementos decorativos e simbólicos das fachadas.

# AVENIDA SÃO LUÍS

Por Fernando de Mello Franco  
Arquiteto

“Os homens que pela primeira vez traçaram um caminho entre dois lugares, levaram a cabo uma das maiores realizações humanas. Devem haver percorrido amiúde a distância entre um ponto e outro e, através dele, os uniram subjetivamente. Somente ao assinalarem o caminho de forma visível sobre a superfície da terra é que foram ligados objetivamente dois lugares... A construção de um caminho é, por assim dizer, uma realização puramente humana. Também o animal supera continuamente, e amiúde da forma mais habilidosa e difícil uma distância, mas cujo começo e fim permanecem desligados. Não produzem a maravilha de um caminho: fazer cristalizar o movimento em uma figura fixa que o precede e no qual fica suprimido.”

George Simmel

A Avenida São Luís desenhou-se como um caminho que apontava São Paulo rumo à modernidade. Intervenções urbanísticas e arquitetônicas materializaram, conjuntamente, a imagem de uma sociedade que fazia manifestos na cidade os símbolos de sua condição metropolitana emergente.

Em 1930, Francisco Prestes Maia lançava as bases do que viria a gerar um dos espaços mais emblemáticos de São Paulo. Ao elaborar o seu Plano de Avenidas, propunha um modelo abstrato a ser sobreposto e acomodado à cidade existente. Calçado em um sistema de vias perimetrais e radiais, visava ordenar os fluxos, descongestionando a área central. Ao extrapolar os limites do Centro histórico, voltava-se à cidade em sua totalidade, alinhando e atando à sua estrutura os fragmentos de uma expansão veloz. Ao redistribuir os movimentos na possibilidade infinita da propagação de um sistema anelar, conferia, como reação decorrente, uma importância inquestionável ao seu epicentro.

As impossibilidades de implantação imediata do plano estavam incorporadas, constituindo-se, fundamentalmente como um norte a indicar uma direção desejada. Oito anos foram necessários para que Prestes Maia, uma vez à frente da prefeitura paulistana, iniciasse as ações que viriam a formalizar o seu projeto.

Em 1942, começado o Plano de Melhoramentos, a então Rua São Luís seria regularizada, nivelada e prolongada entre a Avenida Ipiranga e a Rua da Consolação. Com a finalização das obras do Viaduto Nove de Julho, em 1948, dava-se prosseguimento ao seu eixo possibilitando, através da transposição do Vale do Anhangabaú, a ligação com a Bela Vista e o triângulo histórico. Integrava-se a São Luís ao Perímetro de Irradiação, primeiro a nel idealizado a circundar o Centro de São Paulo. Realizavam-se as condições que levariam à transformação de um dos espaços significativos da modernização que tanto caracterizou os anos 50.

Os antigos casarões residenciais da aristocracia cafeeira começavam a ser substituídos por edificações que assimilavam o novo referencial em relação aos usos, desenvolvimento das técnicas construtivas, aspectos formais e modos de empreendimento, seguindo o impulso inicial dado pelo surgimento da Biblioteca Municipal e da praça Dom José Gaspar, ainda na década de 30.

Diversos arquitetos, sobretudo estrangeiros, participavam ativamente de sua construção, informados pelas lições do modernismo filtrado pela transferência da esfera da influência européia para a americana. O

arranha-céu passava a ser o paradigma com o qual enfrentar a nova escala da metrópole. Possibilitava a multiplicação de um solo excessivamente valorizado e continha as múltiplas funções da cidade. Requeria a liberação de seus espaços circundantes e contemplava a individualização exigida por cada uma das diversas instituições que se faziam representar no seu conjunto.

Conseqüentemente, a São Luís, se conformou no embate entre os pressupostos arquitetônicos, muitas vezes opostos à estrutura preexistente da cidade, e a convivência sugerida por Prestes Maia. Associada a uma estrutura fundiária recortada e um código de obras direcionado à visão de cidade como blocos contínuos, esta determinação apriorística permitiu criar o pano de fundo necessário à relevância dos edifícios que se fizeram enquanto monumentos.

Perante a inevitável incorporação das condicionantes urbanísticas presentes, operações de projeto foram realizadas indicando olhares que buscavam extrair da circunstância dada os argumentos de sua ação.

Baseando-se nestas imposições, o Edifício Itália escava o seu próprio território e insere-se como um totem presente a indicar o início da avenida e a tomar presente a imigração estrangeira, anunciando o cosmopolitismo da metrópole. Cria, através dos volumes limítrofes ao lote, um anteparo amplificador da soberania de sua torre, símbolo das possibilidades técnicas do concreto armado no Brasil.

Sua monumentalidade desmedida dialoga apenas com o Copan. Cidade de 5000 habitantes contida dentro da própria cidade, implanta-se sinuoso e dissonante na dimensão abrangente da paisagem.

Cerca de 600 metros distante, na margem oposta do Vale, a simetria do Edifício Viadutos, rebatida a partir do eixo da avenida, estabelece o limite. O painel publicitário situado no seu topo estava integrado ao projeto desde o início, a pretexto de se amortizar os custos do sistema condominial recém-implantado.

Ainda que com propósitos diferentes, o Edifício O Estado de São Paulo, no cruzamento com a Consolação, reafirma a arquitetura como suporte de comunicação. Sua forma côncava delinea o vazio adjacente, ao mesmo tempo que atrai os olhares ao relógio, ao posterior painel de notícias e aos murais de Di Cavalcanti e Clóvis Graciano. Ofertados à cidade, colocavam a informação, a arte e a cultura como conquistas urbanas imprescindíveis.

Entre estas fronteiras, pontos referenciais e focais, edifícios e espaço público estavam desenhados como decorrências mútuas, unindo seus elementos de forma que caminho, urbanidade e modernidade estivessem conjuntamente presentes.

A predominância da continuidade volumétrica conteve e moldou o espaço aberto para, posteriormente, conduzi-lo ou extravasá-lo com precisão. As inúmeras galerias e passagens existentes em praticamente todos os edifícios operam como válvulas de escape que permitem a criação de uma trama extensa de vasos comunicantes que englobam a São Luís, a Vila Normanda, as galerias do Copan, a Rua Basílio da Gama, as galerias da Sete de Abril e suas continuações.

A convergência dos interesses empresariais de multiplicação das áreas comerciais, com a utopia dos arquitetos de se buscar a apropriação coletiva do solo, tornavam tênues os limites entre os domínios público e privado, devolvendo à cidade o interior de seus lotes.

Seria, entretanto, o Viaduto Nove de Julho a intervenção a congregar os elementos fundamentais para Prestes Maia. Entendido, como equipamento público por excelência contém intrinsecamente a idéia da conexão. "Superando a resistência passiva da distância espacial, simboliza a extensão da nossa esfera de

desejo sobre o espaço” 2. Aproximando-se do Edifício Viadutos que lhe toma emprestado o nome, avenida, ponte e arranha-céu se reúnem coroando a São Luís. 3

Seu projeto original prevê a passagem do metrô por entre sua estrutura, assim como a criação de “salões urbanos” de espera e estar em seus embasamentos. Curiosamente, a circulação de automóveis, motivo aparente de sua construção, não aparece em nenhum dos desenhos, indicando a existência de outros sentidos no Plano de Prestes Maia.

Um cartão postal já foi realizado e provavelmente desgastado perante as transformações processadas em São Paulo. Permanece, contudo, a notícia de um saber que, ao olhar à cidade e ao eleger seus elementos, possibilita construir novas associações e assinalar novos caminhos.

1 e 2 Simmel, G. – Puente y porta. In El individuo y la libertad. Ensayos de la crítica de la cultura. Barcelona, Ediciones Península, 1986.

3 – A idéia de que avenida, viaduto e arranha-céu são os símbolos principais da modernidade para Prestes Maia encontra-se desenvolvido em Kruchin, S – Prestes Maia. O sentido do Urbano. In Revista *Óculum* n<sup>o</sup> 4

#### ILUSTRAÇÕES:

1. Cartão postal de São Paulo

2. Viaduto Nove de Julho

Fonte: Prestes Maia. Melhoramentos de São Paulo. Acervo FAU-USP.

3. Edifício Estado de São Paulo/

Painel Di Cavalcanti

Fonte: Acervo Viva o Centro.

## PROCURANDO A NATUREZA DO CENTRO DE SÃO PAULO

Por Catharina Pinheiro Cordeiros dos Santos Lima  
Arquiteta/Paisagista

Um dos lugares mais instigantes para se discutir em São Paulo, a questão da Natureza da Cidade é o seu Centro Velho – gênese do urbano e consolidação de um pensar que dicotomiza cidade-natureza como tese-antítese; de uma postura que ignora a cidade como parte da Natureza, como expressão da interação entre complexos processos naturais e sócio-culturais.

O Centro de São Paulo é um palco extremamente interessante para o rebatimento dessas questões porque é na disputa por territórios, no adensamento dos fluxos e funções que o “conflito” cidade-natureza aparece com avassaladora evidência – uma preterindo a outra como se fossem excludentes, conflituosas, incompatíveis; porque é ponto de partida de uma visão disseminada de cidade que encara a Natureza como PROBLEMA e não como RECURSO de projeto – os rios serão esgotos e, criado o impasse, canalizados e depois cobertos; a vegetação minimizada a fim de se obter espaço para acomodar as inovações funcionais; o sítio cortado, aterrado e impermeabilizado pelos mesmos motivos.

Dessa percepção de Natureza como problema, consolidou-se o problema – ilhas de calor, áreas de drenagem problemática, falta de amenidade, entre outros. É igualmente de corrente dessa visão a impressão de que há pouca Natureza em São Paulo, como um todo.

Mas. Afinal onde encontrá-la no Centro da cidade?

Goethe, poeta, responde:

“a Natureza! Estamos cercados e abraçados por ela; incapazes de nos separarmos...vívemos em meio a ela e não a conhecemos”.

A natureza no Centro da Cidade está em toda parte, mais ou menos processada, evidente, estropiada, reclusa ... nos pombos que nos despertam sentimentos ambíguos de candura e repulsa, repositórios que são de simbologias terras e ao mesmo tempo de zoonoses perigosas; nas árvores estressadas pelas condições adversas do ambiente – luz insuficiente, solo impermeável, sobrecarga de poluentes – ou de copas assimétricas para passagem de fiação; nas árvores prodigiosas que oferecem sombra generosa e estendem no chão da cidade luminosos tapetes sazonais; no belo sítio de colinas e vales, de expressiva hidrografia, desaparecida nas paisagens superpostas; no subjacente suporte geológico que se permite aflorar como testemunho; nos ciclos hidrológicos, nas chuvas, nas estações do não, no ar mais ou menos particulado, no pôr-do-sol, na abóbada celeste que aparece radiante depois das chuvas de primavera, nos materiais que construíram o lugar, na dinâmica, enfim, da paisagem; nas trocas de energia e matéria das quais todos fazemos parte e, em última análise, desculpem a redundância, na própria natureza humana que tudo isso conformou.

Assim sendo, a pergunta subsequente inevitável é: que Natureza queremos para o Centro da cidade? Aquela que demanda para a sua apreensão e seu usufruto um imenso esforço digno de um Marcovaldo de Calvino, cuja promoção se restringe quase que ao plantio de vegetação nas “ilhas” que são as praças, parques, largos e áreas residuais, ou uma Natureza clara, evidenciada com o forma e processo, no conjunto de suas manifestações – o Genius Loci enfim redimido – uma que não se contraponha mas enriqueça a experiência sensorial do urbano?

Qualquer um que seriamente se debruce sobre o tema saberá da complexidade da tarefa. Estamos aqui falando de um processo que passa pelo reeducar da nossa percepção e pela criatividade nas respostas de desenho. Precisamos compreender em primeiro lugar que NATUREZA SELVAGEM E CIDADE são entidades, expressões distintas da mesma fonte, em diferentes graus de processamento. Depois, admitir que posicionamentos ecológicos radicais não respondem às complexidades do urbano; dentro dessa perspectiva tem-se que é próprio da NATUREZA HUMANA o contínuo operar de transformações, que o ser humano está biologicamente preparado para mudar e adequar o seu habitat às suas necessidades e desejos materiais e espirituais; dessa forma, é a própria ESSÊNCIA, NATUREZA da cidade enquanto diversidade que dá a dica para a intervenção: cabem os edifícios e o passeio público; as vias e as várzeas, o chã cívico e o boulevard, a ebulição da cultura e a poética da natureza, juntos ou alternados no desenho, mas nunca antagônicos.

Em tempo, entre as novas intenções e a concretude do projeto há um caminho difícil, mas se, dentre as várias leituras que fizermos do Centro (e de resto de toda a Cidade) pudermos ENTENDÊ-LO como ECOSISTEMA e VÊ-LO como PAISAGEM, já será um bom começo.

## **AQUI NO CENTRO**

Por Jean Claude Bernardet  
Crítico de cinema, escritor

Assim que deixei a residência de meus pais e após um périplo de casas que nos levou da Vila Mariana ao Ibirapuera passando por Nossa Senhora do Socorro, perto de represa, fui morar no Centro: plantei a bandeira da liberdade no Largo General Osório. Ao sabor dos alugueis, dos namorados e das namoradas, fui mudando da Avenida Ipiranga para a 9 de Julho ou Rua Major Quedinho – com uma breve incursão nos Jardins, quando Maurice Capovilla e eu encontramos um quarto de empregada no fundo de uma mansão senhorial. O casamento com Lucila me trouxe de volta ao Centro, ao qual voltamos após uma estada em Brasília. O acaso fez com que anos de circulação pela Europa, África e pelo Rio de Janeiro acabassem com uma permanência de onze anos novamente nos Jardins. Era demais, não agüentei e voltei para o centro de São Paulo, que exerce sobre mim indiscutível atração.

Que o Centro não seja mais aquele, não resta dúvida, de quando minha mãe nos levava tomar sorvete na Leitaria Americana da Xavier de Toledo, ver as vitrines elegantes da Barão de Itapetininga, assistir a filmes franceses na Dom José de Barros – ou ver Edith Piaf na Nestor Pestana. Nessa época o mundo era nitidamente dividido em duas partes: para cá do Túnel 9 de Julho, onde ficavam Socorro, a Vila Mariana e a Vila Clementino, espaço do Liceu Pasteur onde meu irmão e eu estudávamos – e para lá. O túnel e suas luzes tinham algo de mágico, eram um ritual de passagem para o deslumbramento.

Talvez nem seja mais um Centro. A expansão e novos pontos de condensação, como a Paulista ou a Faria Lima, poderão tê-lo desprovido de seus status. No entanto, para mim, a Praça da República e suas imediações continuam tradicionalmente, sendo o Centro.

O atributo central que parece ter esse efeito de imantação sobre mim é o anonimato. Ligo anonimato a não ser reconhecido, o que me deixa à vontade, à heterogeneidade das pessoas – em contraste com a homogeneidade das dondocas e seus cachorros que fazem compras no Santa Luzia e aos filhos de papai que bloqueiam o trânsito da Rua Augusta. Anonimato não quer dizer despersonalização. Dentro do anonimato se tecem redes íntimas. Gosto muito dos dois jornaleiros, o da manhã e o da tarde, que têm banca na esquina da Vieira de Carvalho com a Praça da República – nunca consegui convencer a mocinha da Folha de São Paulo que não quero renovar a minha assinatura porque me privaria do contato diário com eles. Da Vieira à Rua Gravataí e à Rua das Palmeiras, onde moram amigos, ativa-se um constante vaivém telefônico e pessoal. Bares, na Vieira, no Largo do Arouche, na Praça Roosevelt, criam pequenos pontos de condensação; raros são aqueles que permanecem, sua população se desloca, eles se transformam, fecham. É tudo muito instável. Mesmo na Rua Gravataí, tudo é instável: durante um tempo, a atração da Gravataí era um amigo atualmente residente em Berlim, hoje é um professor de história que não tardará em mudar.

Anonimato liga-se a trânsito, a passagem, a transição, o que me identifica com o Centro. Sinto-me em trânsito, não sei para onde. Sinto meu corpo como um lugar de passagem, de circulação, principalmente de líquidos. Essa hidráulica espelha-se na circulação dos ônibus, dos carros, dos transeuntes que passam, cruzam o Centro, passam e não ficam.

Três vezes fui assaltado na Praça da República e o Largo do Arouche, e duas tentativas na Avenida Ipiranga não resultaram em perdas, apenas no susto. Aventurar-se à noite para lá de Avenida São João é correr riscos. O perigo central não me afasta daqui, além do que é sempre possível encontrar bandidinhos que nos protejam. Nem me afastam a sujeira, a degradação das ruas, das praças, dos prédios, das gentes. Relacionar-se com um menino de rua, carente e simpático, pode ter conseqüências nefastas. Esse roçar o

perigo, essa miséria palpável das coisas e das pessoas fazem parte do instável, da fronteira. Viver aqui é estar no Centro e à margem simultaneamente. Meus sobrinhos que se aproximam dos 30, poucas vezes arriscaram-se até aqui. Para eles, a Praça da República tem algo de exótico, o cruzamento da São João com a Ipiranga é um mistério.

## UM NOVO CENTRO PARA SÃO PAULO

Por Joaquim Guedes

Arquiteto/Urbanista

Jane Jacobs, casada com um jovem arquiteto de Nova York, era secretária da grande revista americana "Architectural Forum". Seu livro "Death and life of great american cities" é considerado a mais importante referência teórica dos anos 60, marco inicial da crítica ao modernismo e ao urbanismo racionalista e detonador do interesse pelos bairros populares mais consolidados e sua preservação por suas qualidades ambientais e humanas. Foi à época uma revolução. Na comemoração do trigésimo aniversário da primeira edição, lamentava-se que ele teria sido o estopim dos movimentos de preservação e valorização dos bairros velhos em todo o mundo, com a expulsão dos antigos ocupantes de baixa renda e a "gentrification", ou a elitização dos ambientes tratados à antiga. Transformadas as qualidades ambientais originais nos cenários "kitsch", que se tornaram típicos desse processo, e substituídos os habitantes pela especulação, a autora expiava responsabilidade pela degradação do lugar.

O Centro de São Paulo será menos versátil. Mesmo assim, é rigorosamente impossível prever ou controlar o futuro de uma cidade, sua vida e sua forma. A realidade será outra coisa, inimaginável, surpreendente em sua complexidade, muito mais rica que a nossa imaginação.

A não ser a curto prazo e superficialmente, é impossível prever a organização do espaço construído, as características do sistema viário e dos transportes, as formas particulares de morar, trabalhar e lazer.

Tudo é transformado e realizado a cada momento sob a lei de necessidades e interesses que atuam em espaço e tempo inatingíveis. É a vida. Parece não haver argumentos objetivos ou grandes verdades que justifiquem a mão pesada do Estado, estimulando ou impondo comportamentos e investimentos, em determinada direção. Imposição de normas de desenho, gabaritos ou mesmo critérios de uso do solo que determinam o que pode e o que não pode, e distribuam vantagens e penalidades, serão decisões pessoais, subjetivas e indemonstráveis, de custos sociais elevados e os resultados conhecidos. O que precisa ser feito, ruas, infraestrutura, implantação de serviços e edificações, é conveniente que atenda a prioridades sociais presentes, que são muitas, ao invés de "princípios" ou "estética" indefensáveis.

Venho, há muito, trabalhando a idéia de que a base consistente para a compreensão dos fenômenos urbanos, a tomada de decisões e a elaboração de projetos é a vida cotidiana. Nem o passado, nem o futuro, mas o presente (GUEDES, 1968). Porque ele exhibe a grande estrutura em que se inscreve; reflete o passado e a cultura que lhe dão origem; e concentra e gesta o futuro. É o ambiente completo e único para pensá-las.

A vida cotidiana vai preservando naturalmente, em seu processo, incontáveis relíquias, em estágios diversos de vitalidade. Porém, a estetização dos espaços contemporâneos com elementos antigos, verdadeiros ou falsos, atinge fundo a liberdade e, em seus fundamentos elitistas, é apanágio do fascismo. Como lógico e genuíno produto de sua história, a cidade deverá assumir os mecanismos, metabolismos e cultura da vida cotidiana, com seus conflitos e contradições, como os únicos canais legítimos e éticos de reprodução, desenvolvimento e aperfeiçoamento do tecido urbano.



Novos acontecimentos marcarão a gênese da cidade futura: a ampliação do conhecimento e ciência do ambiente humano; a explosão tecnológica e informática; o crescimento das populações, inclusive as de objetos e dejetos, a um só tempo assustador e necessário e, como corolário, a eclosão dos movimentos populares de opinião e a complexidade política e econômica crescente da sobrevivência sobre a Terra. Nesse contexto os governos tenderão a ser muito sensíveis às necessidades sociais objetivas, tanto quanto às aspirações, ao supérfluo e às fantasias. Porém, sendo os recursos escassos, serão aplicados preferencialmente no atendimento aos problemas mais graves da população, com ênfase nas questões estruturais e de interesse geral, como circulação e transporte, saúde, educação e cultura. Estimular comportamentos e investimentos vai desequilibrar a genética sutil das preferências, desejos e atividades que organizam a construção do espaço urbanodial a dia. O favorecimento ou financiamento de atividades de serviço, atendimento social e mesmo produtivas privadas exigirão retorno com pensador e garantias sólidas. O Estado não pode dar a ninguém o que não pode dar a todos.

Começa a se expandir pela América Latina a prática de trocar a liberação de impostos ou “direitos de construir” adicionais aos empresários por obras consideradas “sociais” ou serviços. Aparentemente justa, exige melhor análise: empresa obtém aquelas vantagens, “oferecendo em contrapartida à comunidade” a construção e manutenção de centro cultural e jardins à frente de sua sede. Argumenta-se que impostos se perderiam nos labirintos da burocracia e desta forma servirão à sociedade, sem perdas. O problema, neste caso, liga-se ao fato de que recursos públicos escassos saem do circuito social prioritário, para circular como subsídio à economia privada, sem contrapartida à altura. Também não é razoável que “casas populares” implantadas muitas vezes com evidente finalidade eleitoral e outros interesses igualmente excusos, sejam custeados pela população restrita que compra apartamento ou escritório em determinado terreno superadensado. A utilização adicional do solo antecipará e acirrará problemas graves de toda ordem no local, enquanto o “imposto” cobrado diretamente à “operação casada” não se destina em nada a compensá-los. Políticas públicas são de responsabilidade geral e devem ser claramente assumidas pelo conjunto da sociedade. Não podem penalizar e onerar segmentos restritos de população indefesa, com acertos obscuros de bastidores.

Prefeito e Câmara precisarão de assessoria técnica experiente e sensível para integrar as solicitações sociais setorizadas aos altos interesses da cidade e da população como um todo, raramente compreendidos pelas lideranças e associações locais. Estas quase sempre confundem o exercício da cidadania, não como a defesa elevada dos valores da cidade, da cultura e solução dos gravíssimos problemas urbanos, mas como luta por pequenos interesses de grupos e mesmo pessoais.

Os planos diretores e o planejamento urbano abrangentes nunca funcionaram bem e, como eram feitos, acabavam provocando confusão maior. Seu ensino foi substituído nas grandes escolas por novos estudos e práticas. A legislação de uso do solo deve ser concebida para apoiar as pequenas como as grandes transformações urbanas indicadas pela sociedade, segundo estritos critérios de justiça e, portanto, de cultura. A criação de zonas com direito de construir privilegiado margeando grandes projetos viários cria escassez perversa das áreas edificáveis, no interesse exclusivo da especulação imobiliária.

Os novos adivinhos, mais perguntadores que adivinhos, se regalam com as instigantes questões emergentes da informática: o desemprego estrutural, em escala mundial, que assombra os países avançados; a desurbanização motivada pela contração, fragmentação e deslocalização das atividades produtivas; o espectro da mão de obra itinerante, vagando sem fronteiras, turista laboral, nomadismo insolúvel de populações inempregáveis, o fim da cidade como o lugar da casa e do trabalho (VIRILIO, P., 1992).

Vejo nesse tipo de investigação intelectual um certo descompromisso em relação às questões urgentes das cidades reais. Penso que a observação e análise a tenta dos problemas do Centro é o único caminho para compreender que ele envelheceu de velhice natural, que está frágil e despreparado para dar conta das sobrecargas atuais, que pedimos respeitá-lo e apredá-lo como está e assistir à lenta refuncionalização de suas impregnadas estruturas, em reciclagem e integração adaptativa à metrópole.

O arquiteto não falará de um projeto para o Centro histórico de São Paulo, a não ser em termos normativos. Como não falaria de um projeto para o centro de Paris, Roma ou Veneza. Pontualmente, as condições concretas irão indicando o que fazer, por meio de um processo de reinvenção que assuma o existente e o valorize em cada caso, total ou parcialmente, respeitando ruínas, reaproveitando restos, mas também destruindo e construindo, quando for o melhor, desejado e consentido. Temos que agir com grande coragem e liberdade, se de fato o amamos. É oportuno lembrarmos o brilhante paradoxo romano. (PURINI, F. 1980-89): Não há civilização sem construção; assim, a museificação da cidade é a sua morte, é inaceitável; a edificação nos espaços vazios, "in-fill", é medíocre, neste caso, e claramente insuficiente; portanto, é preciso amar Roma e destruir Roma! Obviamente, ninguém a destruirá. Mas só assim, prontos a destruí-la, a salvaremos.

## **BOUVARD: UM URBANISTA FRANCÊS EM SÃO PAULO**

Por José Geraldo Simões Junior

**Arquiteto**

Há exatamente cem anos atrás, São Paulo era ainda uma cidade com características que lembravam muito os tempos coloniais.

Apesar da presença marcante da grande número de imigrantes italianos recém-chegados, trazendo consigo novas técnicas construtivas, a fisionomia da cidade mantinha ainda muitos traços provenientes dos primeiros tempos de sua existência: casas de taipa, ruas estreitas, becos escuros, várzeas inundáveis, e uma presença ainda significativa de elementos ligados à vida rural: termos sem cerca, galinheiros, animais soltos etc.

Todo esse cenário passa a se alterar significativamente com o início do período republicano e com a presença das oligarquias ligadas ao café no comando da administração da cidade.

Antônio Prado, o primeiro prefeito, permanece durante quase onze anos neste cargo (entre 1899 e 1910), quando então introduz importantes medidas modernizadoras na cidade. Além da implantação da iluminação elétrica nas ruas e da substituição dos tradicionais bondes puxados por burros por bondes tracionados a energia elétrica, Prado realiza inúmeros melhoramentos e embelezamentos na área central da cidade. Ruas são alargadas e pavimentadas, praças são ajardinadas e milhares de árvores são plantadas ao longo das principais avenidas.

Na área do Centro Velho, dentro do tradicional triângulo histórico formado pelas ruas São Bento, Direita e 15 de Novembro, passam a ser incentivados uma série de usos comerciais e de serviços considerados "chiques" para os padrões da época, como as confeitarias, os cafés, as livrarias e casas vinícolas, as lojas de produtos importados, as casas de moda, enfim, todas aquelas atividades que favorecessem o footing, as promenades, que haviam se tornado a coqueluche dos paulistanos da época. Mais um hábito que a sociedade da qui copiava dos parisienses.

Esse fenômeno foi tão forte que em 1910, quando se encerra o governo de Prado, a área central da cidade já assumia a fisionomia de uma metrópole europeia. Esse processo foi continuado e consolidado pelo prefeito seguinte, Raymundo Duprat, que governou a cidade até 1914.

A transição de um governo para outro foi marcada por uma série de circunstâncias políticas que culminaram com a vinda do urbanista Bouvard para São Paulo.

Uma das grandes realizações de Antônio Prado tinha sido a construção do Teatro Municipal, o mais importante símbolo desses novos padrões ligados à cultura francesa. A sua construção demorou quase nove anos, foi realizada toda com materiais importados da Europa e seu elevadíssimo custo abalou profundamente os cofres da municipalidade. Não era então possível que uma obra tão grandiosa e colocada em um ponto tão estratégico na cidade - em posição dominante sobre o Vale do Anhangabaú e ao lado do elegante Viaduto do chá - não merecesse um tratamento de conjunto para todo o seu entorno.

É preciso lembrar que nessa época o Vale do Anhangabaú ainda não estava urbanizado. O ribeirão que por ali passava a céu aberto era muito poluído e as encostas eram entremeadas por pequenas hortas e pelos fundos dos cortiços situados nas Ruas Líbero Badaró e Formosa. Um cenário que não era condizente com a imagem de modernidade que se queria produzir quando o teatro ficasse concluído.

É por esse motivo que, ao encerrar o seu mandato, Prado apresenta um completo plano de melhorias para a região, solicitando um auxílio financeiro ao governo estadual para a realização das obras. Esse plano havia sido elaborado de forma bastante criteriosa pelo urbanista Victor Freire, diretor de obras da Prefeitura.

O governador, por sua vez, resolve também apresentar uma outra proposta de intervenção e contrata o engenheiro Samuel das Neves para elaborar um novo estudo.

O plano que Neves apresenta para o Vale do Anhangabaú é inteiramente contraditório àquele que havia sido proposto por Freire.

Enquanto a idéia de Freire era a de transformar esse espaço da cidade em uma grande área verde entremeadada por algumas alamedas, a proposta de Neves já previa a construção de uma imensa avenida cortando o fundo do vale e se estendendo até a região da Paulista, de um lado, e até o rio Tietê do outro.

Em face a esse impasse criado, o diretor de obras, Victor Freire, sugere que se contrate um especialista estrangeiro de notório reconhecimento, para que elabore um novo projeto para o Anhangabaú.

Esse especialista seria Joseph Antoine Bouvard, um arquiteto e urbanista francês que era o diretor-geral do departamento de parques da prefeitura de Paris.

Bouvard iniciara sua carreira trabalhando nos projetos dos grandes parques de Paris, na época em que o prefeito Haussmann realizava a remodelação da cidade. Havia se notabilizado também nas Exposições Universais de 1878 e 1889.

Nesse momento, inícios de 1911, Bouvard encontrava-se em Buenos Aires, acompanhando a execução de um plano de melhoramentos que concebera para essa cidade em 1907.

Assim, foi fácil contratá-lo para uma temporada de dois meses em São Paulo, ocasião em que ele deveria apresentar uma nova proposta de intervenção.

O seu parecer é concluído em maio de 1911 e nele Bouvard planeja uma série de melhoramentos para toda a parte central da cidade, como a abertura de diversas ruas e novas avenidas visando à facilidade da circulação dos automóveis (personagens recentes das ruas, exigindo para tanto inúmeras adaptações várias). Propõe também projetos específicos para a ocupação do Vale do Anhangabaú e da várzea do Tamanduateí.

O seu plano para o Anhangabaú é finalmente aceito por todos, pois incorpora elementos das propostas de Freire e de Neves e concilia os interesses dos grandes proprietários de imóveis do local.

Dessa forma, o Vale do Anhangabaú passa a ser inteiramente remodelado e em 1914 já estava transformado num grande passeio público ajardinado e entrecortado por alamedas. Obtinha-se assim a perfeita integração entre os jardins do Teatro Municipal com o belvedere situado no lado oposto, na Libero Badaró, onde também se localizavam os dois grandes palacetes do conde de Prates.

A presença de Bouvard não ficaria restrita só a esse projeto. A sua permanência aqui na cidade em 1911 e as observações que realizara nessa capital de intenso crescimento permitiram a ele perceber o grande potencial que a cidade possuía em termos de mercado imobiliário.

Assim, ele se associaria a um banqueiro francês, amigo seu, e a diversos capitalistas paulistas e fundaria a Companhia City.

Essa companhia, sob sua orientação urbanística, compraria grandes extensões de terra na cidade de São Paulo, que posteriormente seriam loteadas sob a forma de bairros-jardim (Jardim América, Pacaembu, City Lapa etc.)

O primeiro plano de ocupação do Vale do Pacaembu, em 1912, foi concebido por Bouvard. O projeto acabaria não sendo aprovado, pois o código de obras da época não permitia que se construíssem ruas curvas, ao estilo das existentes nos bairros-jardim.

Nessa ocasião, ele realiza também o projeto paisagístico da Praça Buenos Aires, em Higienópolis.

A grande importância atribuída à passagem de Bouvard por São Paulo residiu, sem dúvida, no plano de melhoramentos que deixou para o Centro da cidade.

Pela primeira vez, São Paulo recebia uma obra que valorizava a sua topografia natural e a sua ocupação histórica. O perfeito equilíbrio entre espaços livres e áreas construídas, obtido a partir da consolidação dos parques do Anhangabaú e D. Pedro II, jamais foi suplantado.

Foi a marca de um período onde os valores estéticos eram importantes, e onde a qualidade de vida urbana ainda não havia sido comprometida com a presença dominante do automóvel.

Até os anos 30, essa paisagem central se tornaria a mais marcante da Paulicéia. Ela seria o símbolo definitivo de uma cidade europeizada, de uma cidade que havia totalmente se transformado para desempenhar o papel econômico que lhe havia sido designado: o de “capital mundial do café”.

# QUANDO O CÉU ERA O LIMITE

Nadia Somekh

Arquiteta

Os primeiros arranha-céus de São Paulo localizavam-se principalmente na área central e simbolizaram durante muito tempo a pujança e o progresso da nossa cidade.

A emergência da verticalização em São Paulo resulta da conjunção de uma série de condicionantes. A cidade passa a concentrar população e atividades, requerendo novas configurações espaciais. A atividade industrial em processo de expansão amplia sua divisão do trabalho necessitando de novos espaços de gerenciamento: os escritórios. O conseqüente desenvolvimento tecnológico decorre das novas necessidades; surgem as estruturas de concreto em substituição às de aço, mais caras. Surgem as bombas de elevação e de água, principalmente surgem os elevadores que permitem a corrida às alturas.

A divisão social do trabalho requer novos agentes. O capital imobiliário, em processo de constituição, passa a exigir a intensificação do solo urbano que é possibilitado pelo elevador. Os primeiros edifícios altos de São Paulo surgem nos anos 10 e se disseminam enquanto processo nos anos 20. O arranha-céu é um fenômeno típico da cidade norte-americana. Seu aparecimento em São Paulo denota a expansão cultural coincidente com a expansão econômica dos Estados Unidos. A influência econômica norte-americana é sentida a partir dos anos 20 e é disseminada do ponto de vista cultural, através do cinema, do arranha-céu e principalmente do automóvel. A associação de dois símbolos de progresso, o automóvel e o arranha-céu, se manifesta claramente na mídia da época (fig. 1) como mostra o anúncio do jornal "O Estado de São Paulo".

A legislação urbanística do começo do século incentivava o crescimento vertical, exigindo a altura máxima de 3 ou 4 pavimentos para novas construções. Isso resultava num efeito cenográfico e numa homogeneidade das ruas que fazia São Paulo parecer européia (Fig. 2). O rompimento de escala produzido pelos edifícios altos e depois pelos arranha-céus introduzia essa mistura cultural característica da identidade paulistana.

Um marco da verticalização de São Paulo que pode ser apontado é a Casa Médici de 1912. Localizada na esquina da Rua Líbero Badaró com a Ladeira Dr. Falcão Filho, foi o primeiro edifício de escritório e o primeiro com estrutura de concreto armado, calculada e executada para permitir vários pavimentos como confirmou em entrevista Christiano Stockkler das Neves, do escritório de arquitetura Samuel das Neves, responsável pelo projeto.

O edifício Guinle, de oito pavimentos, na rua Direita, tem construção datada de 1913, com estrutura de concreto armado. Foi projetado pelo engenheiro Hyppolito Paulo Jr., diretor do Gabinete de Resistência dos Materiais da Escola Politécnica de São Paulo, que deu origem, depois de reorganizado, ao Instituto de Pesquisas Tecnológicas – IPT. O edifício do London and River Plate Bank, de Ramos de Azevedo, localizado na Rua Quinze de Novembro é o terceiro exemplo pioneiro na utilização de estruturas de concreto.

O engenheiro Christiano Stockkler das Neves reivindicava para o edifício Sampaio Moreira, construído em 1924, o título de primeiro arranha-céu de São Paulo (Fig. 3). No entanto, foi o edifício Martinelli que transmitiu com mais eloqüência as novas possibilidades de crescimento às alturas (Fig. 4).

O edifício Sampaio Moreira tem aproximadamente oito mil metros quadrados, construídos numa base fundiária de 17 x 40 m ou 680 m<sup>2</sup>, que redundam num coeficiente de aproveitamento igual a 12. O Martinelli, construído em 1929 com mais de 25 andares, tem 45 mil metros quadrados numa base fundiária

de dois mil metros quadrados, com um coeficiente de aproveitamento aproximado de 22 vezes a área do terreno.

A legislação urbanística dos anos 20 procurava restringir o crescimento vertical no triângulo central, estimulando-a no entanto no chamado Centro novo. Com essa expansão o uso predominante, que era terciário até então, vai se transformando. Na Praça da República, próximo à Rua Barão, nos pisos térreos dos edifícios existiam lojas e restaurantes e os andares superiores eram ocupados por residências. Também era predominante o uso residencial nas Ruas Conselheiro Crispiniano e Dom José de Barros.

A verticalização até os anos 40 é caracterizada pela predominância do uso terciário e pela transformação do estilo arquitetônico, do ecletismo para o art déco num primeiro momento e depois para um derivativo do modernismo consubstanciado numa perda de ornamentação.

A partir dos anos 40, com a disseminação do uso do concreto e a estruturação da cidade para o automóvel através do Plano de Avenidas de Prestes Maia, o prédio de apartamento mostra-se definitivamente como solução de moradia coletiva, até então refletida pelo gosto popular que a associava aos cortiços dos pobres. A corrida às alturas era incentivada em alguns lugares da cidade, principalmente o uso terciário como mostram as figs. 5 e 6, que apontam a modificação do projeto do Banco do Estado de São Paulo, que passa a incluir sua torre que o identifica com o Empire State Building.

Em 1957 a lei 5.261 por Anhaia Mello limitava pela primeira vez a verticalização através do estabelecimento de coeficientes de aproveitamento máximo de 6 para o uso de escritórios e 4 para o uso residencial. Além disso, estabelecendo uma cota de 35 m<sup>2</sup> por unidade, condicionou a produção de apartamentos grandes, eliminando definitivamente o acesso da população de baixa renda aos apartamentos.

Em 1972, a lei de zoneamento reduziu mais ainda a corrida para o céu, limitando a apenas 10% da área da cidade o CA de 4. Hoje, 90% da área da cidade tem coeficiente de aproveitamento de no máximo até 2 vezes a área do terreno. Nas cidades norte-americanas os CAs chegam a atingir 18, 20 vezes a área do terreno.

Tratando-se especificamente da área central da cidade, seria mais saudável a legislação urbanística, ao invés de limitar os usos, as alturas e coeficientes de aproveitamento, incentivar a diversificação de uso. Recuperar o uso residencial que existiu no Centro em outras épocas, principalmente para a população de baixa renda, viabilizando assim a produção de edifícios habitacionais de interesse social através de estímulos criados pelo poder público. O céu poderá voltar a ser o limite quando a terra estiver melhor organizada.

Fig. 1. Associação de dois símbolos de progresso: o automóvel e o arranha-céu.

Fonte: Jornal "O Estado de São Paulo", de 24/10/1928.

Fig. 2. A legislação urbanística produzia espaços homogêneos.

Fonte: DPH-PMSP.

Fig. 3. Edifício Sampaio Moreira. O primeiro arranha-céu de São Paulo

Fonte: DPH-PMSP.

Fig. 4. As maiores construções de São Paulo: o Martinelli à esquerda.

Fig. 5. Projeto do Banco do Estado de São Paulo.

Fonte: Revista Politécnica, 1939.

Fig. 6. A torre acrescentada ao projeto do Banco do Estado de São Paulo.

Fonte: Prestes Maia, 1945.

Fig. 7. Quando o céu era o limite.

Fonte: Prestes Maia, 1945.

# UM ARQUÉTIPO METROPOLITANO

Por Samuel Kruchin

Arquiteto

1924. PRÉDIO SAMPAIO MOREIRA. Por mais que evitássemos a conhecida atitude sacralizadora em relação às obras importantes do passado a fim de que a ação projetual não se visse inibida, não há como negar uma enfática reverência face ao velho edifício bem como o reconhecimento de que ali encontra-se a tensão simbólica de um momento inaugural: não apenas por ser o primeiro dos milhares de arranha-céus construídos em São Paulo ou pela ousadia estrutural na utilização, até então inédita, do concreto armado em edifícios de grandes proporções, mas pela idéia de Metrópole que se inaugura, a idéia da “grande cidade”, que ali se vê representada, que se projeta e ergue com o próprio edifício.

É o que pode ser exemplarmente percebido num filme produzido em 1929 – São Paulo, A Sinfonia da Metrópole – onde sua imagem mais especificamente o seu plano frontal, é o protagonista maior. Fragmentados por lentes caleidoscópicas buscando efeitos de movimento e multiplicação ou envolto por aeroplanos velozes e pela noite com suas novas luzes elétricas, sintetiza as imagens fundamentais da Metrópole em gestação.

Se esta era a perspectiva encontrada nos anos 20, os anos 80 mostravam uma realidade bem mais dura: um volume enegrecido, de contornos indefinidos, pontilhado em toda sua volta por grandes fraturas, por feridas abertas no revestimento ornamentado que, descolando-se da alvenaria, projetava-se sobre as calçadas e telhados vizinhos. Um volume a mais em um centro depreciado para o qual poucos olhares se dirigiam.

Este, portanto, era o trabalho a ser feito: atender à consolidação de seus planos externos e reconquistar, simultaneamente, sua imagem, devolvendo-a à cidade como presentificação de sua origem, de sua gênese, de seu “centro”.

Do ponto de vista estritamente técnico, o esforço inicial concentrou-se na identificação da natureza do processo de descolamento de sua película externa e, para tanto, era preciso compreender minuciosamente todos os procedimentos adotados na sua execução, desde a presença nova do concreto até as características microscópicas de sua argamassa de revestimento. De início, percebemos o recobrimento extremamente superficial da armadura do concreto favorecendo a sua corrosão (e natural expansão), abrindo fissuras para penetração de água, descolando as placas de superfície e mostrando, com isso, as primeiras consequências da aplicação de uma nova técnica associada aos procedimentos tradicionais dos revestimentos e da ornamentação edéfica numa quase metáfora do confronto moderno entre estrutura e ornamento.

Um grande número de ensaios preliminares desenvolvidos durante cerca de três meses, permitiu-nos resolver as questões de composição, aderência mas sobretudo cor e textura. Simultaneamente, procurávamos as pistas de possíveis alterações formais que teria sofrido num trabalho de prospecção local e pesquisa iconográfica associado a um projeto dirigido à sua recriação plástica envolvendo cor, textura, ornamentos, sombras, transparências, e tudo que estivesse relacionado à expressividade de sua imagem.

Para as lacunas ornamentais valemo-nos das informações que sua simetria permitiu, já que o projeto original, pleno de hesitações quanto ao programa e a forma, próprias de uma circunstância inaugural, não coincide exatamente com o que está executado, especialmente no que se refere à ornamentação.

Ultrapassadas as etapas de avaliação, análise e definidos os procedimentos técnicos a serem adotados, restava o que, desde o primeiro instante, constituiu-se preocupação central: a imagem resultante. Temia pelo recobrimento do tempo, da expressividade que nos remete à história e que confere uma dignidade especial à forma. Temia pelos resultados de cor que poderiam levar a uma variação imprevisível, a uma colcha de retalhos, temia, enfim, por quase tudo já que se tratava, também este projeto de um projeto inaugural, de uma experiência de restauro sobre a arquitetura eclética paulistana até aquele momento não realizada.

Retiramos integralmente os panos lisos mais danificados, e com isso definimos um acento vertical mais pronunciado pela pequena variação de cor, o que permite maior visibilidade a um arranjo-céu que já não reina isolado sobre a área central. Consolidamos os detalhes ornamentais que pontuavam essa verticalidade e mantivemos sombreamento irregular na base dos balcões e capitéis através de um controle de pátina, dando leveza e distinção às colunatas e colaborando com a marcação de sua projeção para fora do plano definindo um contraponto compositivo a uma linha ascensional contínua.

Se no sentido de sua consolidação o tempo trabalhava contra o edifício, no sentido de sua reconsideração plástica era um poderoso aliado, já que a expressividade produzida por tudo que ali se havia impregnado – fuligem, poeira, manchas de umidade, dejetos de pássaros – gerava novos sombreamentos que revolumetrizavam o plano principal, que poderia e deveria ser trabalhado sob a ótica de uma nova leitura compositiva e, portanto, a própria “limpeza” deveria sim, considerar um efeito plástico diverso de sua intenção construtiva inicial.

Tratava-se, portanto, de um problema formal, de um equacionamento plástico, arquitetural, expressivo, a exigir rigor conceitual e a recriação de uma difícil unidade entre três personagens do processo: a intenção compositiva original, as exigências técnicas do restauro e a expressividade desejada pelo projeto.

Todo esforço de desenvolvimento técnico, de reinvenção de soluções que permitiu a recomposição dos planos está, em última análise, a serviço dessa expressividade desejada, de uma formulação plástica cuja síntese não se limita à força original dos relevos, enegrecidos e homogeneizados, mas exige um resculpir sutil onde o acentuar algumas áreas, o reduzir-se de outras, produz um jogo novo de sombras e texturas, uma película nova cujo sentido essencial não está na argamassa reconsolidada, mas sim em uma volumetria recriada a partir de luzes, sombras e texturas, sutilmente, com o convém a quem permanece.

Por fim quero dizer que todas estas observações têm, como objetivo, retirar o restauro de uma tão vulgar identificação com a técnica e lançá-lo numa dimensão de projeto contemporâneo com uma complexidade plástica e expressiva particulares, que devem ser compreendidas em cada caso mesmo quando o intento é de natureza conservativa, quando não se estabelecem formas e espaços distintos do existente, quando não se torna visível, explícita uma “intervenção” no sentido mais radical do termo, mas quando esta é extraída da matéria mesma assolada pelo tempo e de seus resíduos re-desenhadas em nova arquitetura.



## **ARTE/CIDADE**

### **A CIDADE E SEUS FLUXOS**

Por Nelson Brissac Peixoto

Ao contrário do primeiro bloco de Arte/Cidade – Cidade sem janelas – que ocorria numa área circunscrita, embate com muros, com o peso de estruturas e materiais – este grupo não se propôs um lugar. A situação aqui não é uma localização, mas um deslocamento, um transitar entre as coisas.

Uma via expressa construída sobre o rio, recoberta por um jardim, os viadutos e os grandes edifícios acrescentando outras camadas a este verdadeiro palimpsesto urbano. Extraordinária complexidade num recorde da cidade. Uma nebulosa na qual pode-se apenas fincar pontos de referência – três edifícios – o teatro de operações situando-se neste extenso campo. Pontos que jamais superam a fragmentação da cidade: inúmeros caminhos são possíveis, não se pode estabelecer um itinerário privilegiado, um guia para visita. Não há qualquer expectativa de converter este local de trânsito numa praça, num lugar de convivência. A questão é a distância e a tensão entre os locais.

Uma cidade vista das janelas, do topo dos edifícios: tudo se volta para fora, dá para a rua, lança-se para longe. Daí o domínio do princípio da projeção: a apresentação do filme de Carlos Reichenbach nos muros e no chão da cidade, o teatro de sombras de Tadeu Knudsen, o cinema interativo de Wagner Garcia e a câmera obscura de Arthur Lescher. O tema do ofuscamento atravessa todas as obras: a luz frontal, desfazendo as figuras, prismando a paisagem.

Toda inscrição neste amplo espaço urbano passa, em parte, necessariamente despercebida. Impossível construir um marco que se faça inequivocadamente ler num campo tão saturado. No deserto urbano não há como deixar trilhas contínuas. Os indícios deixados neste lugar arriscam perder-se, confundidos com o resto da cidade. As obras podem apenas sugerir uma articulação, aludindo ao mesmo tempo à ruptura das comunicações, ao insuperável esgarçamento do tecido urbano.

Este horizonte colocaria aos artistas um problema de escala. Os feixes de luz dos refletores (Rubens Mano), o periscópio (Guto Lacaz) e a grande tela suspensa por balões (Knudsen) operam uma releitura do espaço urbano. Assim como as colunatas de lote de Freitas e o dispositivo de anamorfose de Regina Silveira discutem a arquitetura dos edifícios. Redimensionaram a disposição dos prédios e o sentido do trânsito de automóveis e pedestres. Toda a topografia da área é assim evidenciada.

Não se tem mais por pressuposto a cidade baudelairiana, típica do séc. XIX, campo da experiência, do trajeto, do olhar. Hoje não é mais possível fazer esta itinerância como um passeio. Há muito que o deslocamento leva o transeunte a perder-se no caos urbano. Domínio do desmedido – o horror e o sublime do urbano. A questão aqui é estar à medida dos prédios, na proporção destes grandes espaços. Defrontar-se com o descomunal, um horizonte urbano para o qual não se tem parâmetros. Um confronto com algo que vai ser sempre infinitamente maior. Impossível desconhecer a distância que separa as coisas, tentar obliterar as inalcançáveis dimensões do que nos cerca. Impõe-se trabalhar com grandezas que não podemos mais dar conta.

Vários trabalhos são comentários sobre a condição do indivíduo na grande cidade, sobre a incomunicabilidade e a impossibilidade de deixar marcas nestes lugares. Como a luz sobre o viaduto que ilumina apenas por um instante o passante, detectando apenas ausências. Ou o espetáculo de sombras que exhibe os transeuntes no anonimato da silhueta e a reconstrução fragmentada do itinerário de um suicida

por Anna Muylaert. Ou ainda a antropologia urbana de Fujocka, revelando a descartabilidade e a desvalorização das coisas na circulação da cidade.

A questão da percepção – do olhar, da apreensão, da interação – é central neste Arte/Cidade. Os aspectos lúdicos dos trabalhos são contrabalançados por essa evidência o permanente do deslocamento dos indivíduos, pela problematização do olhar habitado. Ocorre uma dissolução da metrópole como palco do espetáculo, impossibilitando percorrer os espaços e articulá-los pela visão. Não há um escalonamento destes lugares pela posição do observador. O retrato deles é atemporal, desligado da experiência, feito maquinalmente por aparelhos automáticos. Não por acaso estes dispositivos óticos assemelham-se mais a câmeras de segurança, fotos de satélites, objetivas computadorizadas e de controle remoto.

Grande parte dos artistas reunidos nesta ocupação da cidade prepararam também trabalhos para um CD-ROOM, o primeiro feito no Brasil com obras artísticas especialmente concebidas para esta nova mídia. Artistas de diferentes linguagens foram instigados a conhecer os modos de processamento deste veículo e a desenvolverem, com acompanhamento técnico, projetos em linguagem interativa. Todos tiveram que se deslocar dos suportes habituais para pesquisar sistemas de navegação e interatividade, abordagens alternativas do movimento, do ponto de vista da luz e utilizações da palavra e do som num suporte multimídia.

Trabalhos desenvolvidos no espaço arquitetônico encontram outras soluções neste campo virtual. Artistas que criaram obras para aquele lugar imenso são levados a trabalhar num ambiente eletrônico. Muitas vezes, os mesmos conceitos e imagens são desenvolvidos nos dois planos, nos dois níveis de materialidade. Intervenções concebidas para grandes proporções são simultaneamente configuradas para uma outra escala. A cidade aparece assim, ao mesmo tempo, como uma rede de ruas e um circuito eletrônico. A abolição da localização, resultado da dispersão das obras num espaço ilimitado, é reforçada pela introdução de outro parâmetro espacial. Tudo é transparência e trânsito: a cidade e seus fluxos.

## **ANHANGABAÚ: UMA ARQUEOLOGIA DO FUTURO**

**Por Angelo Bucci  
Arquiteto**

“Disse:

‘É tudo inútil, se o último porto só pode ser a cidade infernal, que está no fundo e que nos suga num vórtice cada vez mais estreito.’

E Polo:

‘O inferno dos vivos não é algo que será; se existe, é aquele que já está aqui, o inferno no qual vivemos todos os dias, que formamos estando juntos. Existem duas maneiras de não sofrer. A primeira é fácil para a maioria das pessoas: aceita o inferno e tornar-se parte deste até o ponto de deixar perceber-lo. A segunda é arriscada e exige atenção e aprendizagem contínuas: tentar perceber quem e o que, no meio do inferno, não é inferno, e preservá-lo, e abrir espaço.’

(Ítalo Calvino, As cidades invisíveis)

O que está em questão hoje é a própria permanência ou não do Centro ou, talvez, ainda mais, está em jogo a permanência da própria cidade como “Instituição histórica e como realidade social”. Se havia, antes, um suposto acordo acerca da sua sustentação ele hoje parece não mais se sustentar 2.

Nos últimos 20 anos, a população de São Paulo aumentou além do dobro 3; nesse mesmo período, o Centro sofreu evasão de sua população residente 4.

Abandono e vitalidade são características da área central.

Não é apenas o abandono noturno que a degrada, a sua vitalidade durante o dia também. É como se fosse uma vitalidade degradada. A crise que ameaça a permanência da cidade com o instituição é a mesma que ameaça a permanência da sociedade. A impossibilidade do convívio público transforma os espaços públicos da cidade em espaços de tensão e conflito e são esses os espaços preponderantes no Centro.

Trabalhar nessa perspectiva, como se costuma dizer, é pautar-se pela “realidade”. O problema é que nos parece que nela a possibilidade de cidade que se anuncia é trágica, uma tragédia já ensaiada algumas vezes, hoje real e presente. (Basta ver o cenário de guerra civil instaurado nas favelas do Rio de Janeiro 5). Por esse caminho, onde o convívio é inviável e a sociedade se desarticula, a existência da cidade fica ameaçada. Então a cidade que é o lugar do encontro, de concentração de idéias, de troca de experiências e de produção de conhecimento dá lugar às relações opostas: transforma-se na não-cidade, esta do isolamento dos condomínios fechados, das praças cercadas, dos “shoppings centers” etc 6. Hoje a não-cidade é esta, o futuro a exagera.

Reforçar essa degradação, tensão e conflito e justificar-se pela imposição da “realidade” é uma atitude possível e, sem dúvida, a predominante. É a atitude que resulta conformada pela ordem vigente, que obedece a um projeto estabelecido e amadurecido ao longo da história e registrado nas regras que regem a produção do espaço urbano.

Apesar disso tudo, e dispensando qualquer pré-condição, surgem alguns projetos para a cidade, que trabalham numa outra direção, são como manifestos de outras possibilidades. Alguns pequenos projetos, insensatos e inconformados, são capazes de revelar novos arranjos e projetar velhas estruturas degradadas para uma nova relação de valores.

São os insensatos os que nos interessam, os que carregam no seu inconformismo a angústia diante da perspectiva de um futuro trágico e introduzem no jogo o inesperado: um arranjo imprevisto, um futuro possível.

Estes projetos (insensatos) e aqueles (conformados) extraem o seu saber da mesma fonte: a mesma “realidade”. O saber dos projetos é afinal sempre a própria cidade, as suas construções é que contém toda a memória do conhecimento do homem e nele por sua vez estão contidas todas as possibilidades de cidade. É uma memória em sucessão, que extrapola as fronteiras espaciais e também as fronteiras do tempo. As cidades se referendam indefinidamente tanto para o passado quanto para o futuro. É como se pudéssemos dizer que há em Brasília milhares de anos de história, há em Brasília Roma e Atenas, Rio de Janeiro e Salvador. Há em São Paulo a memória de Lisboa e há em Lisboa a origem de São Paulo. Há cidades miseráveis que não são nada e há aquelas grandiosas que são todas as cidades.

O Vale do Anhangabaú tem sido um excelente pretexto para alguns ensaios. A oportunidade do tema multiplica o número de projetos de intervenção na área.

O Viaduto do Chá, sua obra mais emblemática, é passagem confortável para mais de um milhão de pessoas diariamente e, mais do que isso, é referência e identidade para a metrópole inteira. É uma obra de evidência increditável, une os dois platôs de cotas limitricas idênticas, Centro velho e Centro novo, sobre a depressão íngreme cavada pelo córrego do Anhangabaú. Com mais de cem anos de existência 7, a idéia desse projeto parece que sempre esteve ali presente, com o se sempre tivesse existido e como se o Vale

nunca tivesse existido sem ele. Na década de 30, sua arquitetura precisou ser refeita. Substituir um viaduto por outro de mesmíssima função é um requinte sem luxo nenhum, é prova de um admirável acordo social pois, se sua necessidade era indiscutível, por alguma razão, a forma como havia sido feito tornou-se inadequada ou insuficiente. Assim, refaz-se com o caráter desejado a mesma obra. Convocaram-se os arquitetos, que se reuniram em concurso público para propor um outro viaduto. Aquele projetado pelo arquiteto Eliziário Bahiana foi escolhido e inaugurado quatro anos depois<sup>8</sup>.

A capacidade é similar o que ocorre com o caso da cobertura da galeria Prestes Maia na Praça do Patriarca.

Tudo lá está: a galeria, a escadaria, a cobertura, a praça, os edifícios, o vale e o viaduto.

O que se propõe é substituir a atual cobertura, mesquinha e inadequada, por uma nova feita de tal forma pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha que a sua simples construção esta belece com todo o conjunto existente um arranjo novo. Tudo o que lá é precário e desconexo ganha qualidade e sentido. O efeito dessa obra é desproporcional ao seu porte. Essa pequena lâmina reconstrói os enormes edifícios à sua volta porque desvenda e revela possibilidades, até então ocultas e latentes, de apropriação daquela praça que não se podiam ver.

O projeto do arquiteto Paulo Mendes da Rocha é prenúncio de um Centro da cidade de São Paulo no século XXI maravilhoso. Para a cidade que queremos construir é imprescindível. O que nos encanta sobretudo é que ele nos demonstra pelo seu processo, um processo quase arqueológico, mas uma arqueologia do futuro: identifica nos fragmentos da “realidade”, ou nas construções que compõem a cidade, um caminho possível e sabe “preservá-lo, e abrir espaço”, sem nenhum lamento e, sem exigir qualquer pré-condição, sabe mobilizá-lo para registrar nesta pequena intervenção o testemunho de uma outra possibilidade de cidade.

De minha parte, eu me inclino a acreditar que esse e todos os outros projetos que desejamos são possíveis desde já, é simplesmente uma questão de despertarmos para a direção que interessa. E despertar não exige tempo, nem acúmulo de coisa nenhuma, basta o desejo. Despertar é um gesto instantâneo, exatamente como abrir os olhos de manhã.

1 Editora Companhia das Letras, 1990, página 150

2 “todos estão de acordo acerca da não eliminação da cidade como instituição histórica e com a realidade social; todos reconhecem que se deve assegurar à cidade uma dimensão humana, todos argumentam que um novo “boom” demográfico e a passagem de uma metrópole de poucos milhões de habitantes para várias dezenas de milhões seria uma catástrofe não apenas urbanísticas mas também ecológica.”

(Giulio Carlo Argan – Arquitetura e Cultura 1980 – Storia Dell’arte come storia della città – Editor Riuniti, 1984 – pág. 254)

3 A população do município de São Paulo era, em 1970, de 5.924.615.

Em 1993 passa para aproximadamente 13.000.000 (dados do IBGE)

4 Consolação, em 1985 possuía 75.299 habitantes; em 1990, 73371 habitantes

Santa Ifigênia, em 1985, 42.935; em 1990, 40.531 Sé, em 1985, 8014; em 1990, 7310 (Dados do SEADE – Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados)

5 O Rio de Janeiro é o Traller do Brasil, Arnaldo Jabor, Folha de São Paulo, outubro, 1994

6 A cidade atrás das grades, Alvaro Puntoni, Folha de São Paulo, novembro, 1994

7 Projetado pelo litógrafo Jules Martin em 1888, foi inaugurado em 1892.

8 O arquiteto Eliziário Bahiana vence o concurso em 1934. O novo viaduto do Chá é inaugurado em 1938.

# TERRITÓRIOS DA NOITE

Por Sarah Feldman

Arquiteta

## A mistura controlada

Uma das características marcantes do Centro de São Paulo, desde sua constituição no contexto de arranque da indústria paulista, é a presença, em suas imediações, de territórios depositários de um campo de práticas ilegais que se organizam em torno da exploração da prostituição feminina.

Até o início da década de 1970, prevalece uma organização de territórios claramente demarcados e reconhecidos na paisagem urbana – a “zona” – e sua localização se dá predominantemente na área central.

No âmbito da mistura de funções, etnias e grupos sociais que usam e ocupam o Centro, o que permite apontá-lo como contraponto ao modelo funcionalista e segregacionista de cidade que se consolida em São Paulo, a partir dos anos 40, os territórios de prostituição feminina assumem um papel muito particular. Suas atividades, diferentemente das demais que se instalam no Centro, estão desde o início do século ao controle policial.

Este controle vem como resposta ao crescimento da prostituição feminina e à visibilidade que ganham as mulheres prostitutas no espaço público quando, no final do século XIX, momento de constituição do mercado de trabalho livre no Brasil, a prostituição revela sua natureza comercial.

Institucionalizado nos anos 20, o controle policial atua em dois sentidos: garantindo a distância destes territórios das elites, e mantendo sua visibilidade para o aparelho policial. Não se controla a exploração da prostituição, mas os movimentos das mulheres no espaço público e no âmbito de suas vidas privadas. Determina-se, enfim, seu lugar na cidade e os limites de sua circulação.

Nesse sentido, não podemos simplesmente considerar os territórios de prostituição como um componente a mais da mistura que o Centro contém, pois, ao se consolidarem como organizações de domínio de polícia, estão sujeitos a regras diferenciadas, que determinam parâmetros de convivência bastante particulares com as demais atividades centrais.

## Boca do Lixo e Boca do Luxo

A constituição dos territórios de prostituição ocorre através de uma complexa trama de mecanismos que envolve tanto interesses econômicos como fatores culturais que transformam o seu significado social, além de articulações com processos mais gerais de produção da cidade.

A estreita relação Centro/território de prostituição feminina, que perdura até os anos 70, vai originar duas modalidades de territórios, que estão relacionados ao importante papel que o Centro desempenhou enquanto centro de diversões: a Boca do Lixo e a Boca do Luxo. A constituição desses dois territórios explica as formas de territorialização da prostituição que se mantém até hoje no Centro.

Boca do Lixo e Boca do Luxo são termos que surgem nos anos 50 para qualificar territórios de prostituição que passam a se diferenciar em função dos estratos sociais a que se destinam.

A Boca do Luxo se caracteriza como um espaço marcado pela delinquência, onde se efetiva o confinamento velado da prostituição feminina. Pensões, hotéis e apartamentos funcionam articulados ao “trottoir” e desempenham o duplo papel de local de moradia e local de trabalho das mulheres. Os estabelecimentos de prostituição têm organização análoga à dos cortiços, o que possibilita uma combinação da exploração da prostituição ao esquema de exploração dos cortiços.

As atividades ligadas à prostituição dominam a Boca do Lixo e interferem na estrutura funcional dos bairros que a compõem. As famílias se mudam e o transformações, adaptando-se às novas demandas. A permanência das mulheres no espaço público é garantida pelo pagamento de uma taxa aos “malandros”, que servem de intermediários junto à polícia.

A Boca do Luxo se estrutura em torno das boates, espaços fechados que funcionam como ante-sala de hotéis e apartamentos. Instala-se em Vila Buarque, bairro que desde o início da década de 50 se configura como um centro de vida noturna intensa frequentado pelas elites.

Sua organização incorpora valores resultantes das mudanças de comportamento e da condição da mulher na sociedade moderna que se difundem na década de 60. Nesse sentido, a boate se configura estritamente como local de trabalho das mulheres prostitutas, e sua inserção no bairro se dá enquanto atividade noturna, que ocorre de forma autônoma das demais funções. É no espaço da boate que se realiza o esquema de exploração e controle das mulheres, sendo o dono do estabelecimento o intermediário junto à polícia.

### **A sobrevivência da Boca do Lixo**

A organização da prostituição feminina através das boates é precursora da forma empresariada que passa a dominar em São Paulo a partir dos anos 70, com casas de massagem, motéis etc., que se disseminam pela cidade, rompendo o cerco policial que contivera as práticas ligadas à prostituição no Centro.

Outro elemento inovador é a utilização dos meios de comunicação como estratégia principal de desempenho da prostituição voltada às elites, de forma que o grande “boom” da prostituição passa a ser invisível.

No entanto, o Centro não se incorpora a esse movimento de desterritorialização da prostituição feminina.

A Boca do Luxo se retrai, passa a se confundir com a Boca do Lixo e perde totalmente sua identidade. A Boca do Lixo passa por transformações significativas, mas, em meio aos cortiços e ao comércio especializado em expansão, os estabelecimentos para desempenho da prostituição feminina persistem em Santa Ifigênia e Campos Elíseos, às custas de intensa repressão policial.

O confinamento passa a ser implantado em edifícios, onde um regulamento controla a saída das mulheres durante o horário comercial, e a prisão destas por vadiagem se instala como prática de extorsão.

Os territórios de prostituição do Centro, embora sem a dimensão e a efervescência dos anos 50 e 60, se mantém, até hoje, voltados exclusivamente às classes baixas. Nesse sentido, continuam absorvendo um contingente de mulheres sem qualificação profissional, e perpetuando as estratégias de organização e controle que se consolidam a partir dos anos 20. Mantém, enfim, o estigma e a identidade da Boca do Lixo.

# **METRÔ: UM IMPACTO NA DINÂMICA DO CENTRO**

Por Karine Murachco  
Arquiteta

Quando se fala de São Paulo, os números são imediatamente astronômicos: 16 milhões de habitantes que precisam transitar por entre as diversas regiões que compõem sua malha urbana. O metrô, que é um dos meios de transporte mais importantes, possui atualmente 41 estações distribuídas em 43,6 km de linhas construídas. Diariamente cerca de 2,5 milhões de passageiros se deslocam por esta via. Este sistema tornou-se de fundamental importância para as atividades da cidade: ele vai de Norte a Sul e de Leste a Oeste, unindo os quatro pontos cardeais extremos ao Centro. Estas linhas foram completadas e inauguradas respectivamente em 1975 e 1983, quando os trens já circulavam das 5h30 à meia noite diariamente. O sistema ainda está sendo implantado com novas linhas, novos cruzamentos e a expansão das linhas já existentes.

A instalação do metrô na cidade modificou as características do transporte público de uma maneira geral. Isso é notado pela multiplicação do sistema intermodal já existente na maioria das estações: os ônibus intermunicipais e municipais associam-se a uma estação para fazer seu ponto final, inúmeros estacionamentos, municipais ou particulares, se instalam nas proximidades das estações, e o sistema ferroviário também se integra com o sistema metroviário. Portanto, de um ponto de vista metropolitano, esse sistema gerou uma comunicação mais rápida e melhor.

O cruzamento das duas linhas principais, a Norte-Sul e a Leste-Oeste, acontece exatamente a Praça da Sé, ou seja no marco zero da cidade – seu ponto central. Na verdade, isso acontece porque o sistema metroviário procurou trazer para a população uma facilidade de acesso ao Centro da cidade, diminuindo o trânsito de automóveis que, além de sobrecarregar as vias, poluía o ar. A chegada do metrô, sistema rápido, não poluente, capaz de transportar um grande número de pessoas, foi uma solução para liberar no trânsito da área central. Isso gerou, na época, uma reorganização dos espaços de circulação: foram propostos os calçadões, que fechavam as ruas para os automóveis. A circulação nesses espaços é intensa e o comércio de rua se instala muitas vezes nessas largas calçadas. O sistema, sendo altamente qualificado, gerou um pensamento positivo no que se refere ao transporte público: era mais fácil chegar ao Centro via metrô. É interessante notar que as estações do Centro são muito próximas umas das outras e criam uma comunicação facilitada pelas ruas pedestrializadas: seus raios de influência (considerados pela Companhia de Metrô de raio 500m) se sobrepõem.

O fluxo de pessoas nessas estações é dos mais intensos: pela estação Sé entram diariamente 104000 pessoas. Somando-se aos fluxos das outras estações do Centro, temos um contingente circulando nesta área pelo metrô de 236000 pessoas (contando Anhangabaú, Sé e República). Esse volume de pessoas modifica os espaços onde se inserem estas estações, pois não apenas demandam espaços próprios, largos e desimpedidos, que caracterizam a circulação, como trazem para perto o comércio informal.

Esse fluxo, assim como a implantação das estações, são fatores que intervêm no espaço urbano, modificando o meio físico, e redefinindo-o. Nas observações em campo pode-se verificar esse novo desenho urbano proposto e qual o significado dele para a cidade.

Em primeiro lugar, é bom lembrar que as estações da área central se inserem num tecido urbano já consolidado, portanto com características espaciais próprias: é o Centro histórico da cidade, com diversos edifícios de interesse histórico e monumentos, muitos tombados pelo Condephaat. A zona central não

praticamente limitação de uso pela lei do Município: é uma Z5-002<sup>2</sup>, a ocupação se faz por fatores do próprio processo histórico. O comércio e os serviços se encontram naturalmente setORIZADOS.

A estação Sé do metrô – cruzamento das linhas Norte-Sul e Leste-Oeste – foi inaugurada em fevereiro de 1975. Para a viabilização dessa estação, com dois níveis de plataformas que se cruzam, foi proposta uma remodelação da praça que acabou incorporando a antiga Praça Clóvis Beviláqua. Suas proporções mudaram radicalmente. Se antes ela tinha dimensões de aproximadamente 50 x 100 m (5000 m<sup>2</sup>), atualmente tem 150 x 250 m (37 500m<sup>2</sup>) com a desapropriação e imploração dos edifícios Santa Helena e Mendes Caldeira que delimitavam a antiga Praça da Sé. Perderam-se assim as proporções da praça em relação aos edifícios históricos institucionais – a Catedral da Sé e o Palácio da Justiça. Não há mais o enquadramento que valorizava esses edifícios, os pontos de fuga e perspectivas evadiram-se num espaço em demasiado aberto. Segundo o arquiteto vienense Camillo Sitte: “(...) ao gosto contemporâneo não basta instalar suas próprias criações da pior maneira possível, mas também as obras dos mestres antigos devem ser agraciadas com o isolamento mesmo quando é evidente que elas foram concebidas em plena integração com o meio circundante, e que o isolamento significa a perda de todo o seu efeito”. Talvez no caso da Praça da Sé essa intervenção tenha sido necessária visto a amplitude do projeto. Mas hoje encontramos, visualmente, uma única praça com dois monumentos concorrentes; a diversidade e os espaços menores e mais aconchegantes poderiam ter ressaltado cada um desses monumentos em particular, assim como teriam conservado um percurso interessante, pois é muito bom Ter a sensação de “descobrir” a cidade: o elemento surpresa enriquece o percurso. É preciso Ter respeito aos espaços agradáveis que a cidade oferece; sentir onde há qualidades.

Por outro lado, o metrô, como em todas as estações da área central, utilizou-se de um referencial urbano muito marcante para se situar. Na praça remodelada, temos quatro acessos caracterizados por escadas, que encontram-se, porém, cobertos pelos canteiros que conformam o espaço externo: na verdade o acesso se encontra escondido, e em nenhum caso é direcionado para a antiga Praça da Sé. É sabido que há uma estação na Praça da Sé, mas o pedestre desavisado pode não ver o acesso. Há uma certa contradição entre os elementos desse espaço. As aberturas deveriam ser evidentes, mantendo uma coerência com o meio circundante.

Nota-se que a antiga praça é a mais utilizada, ainda é onde se concentra o maior número de pessoas e conseqüentemente o maior número de camelôs e marreteiros. Ela é o ponto de ligação com as ruas comerciais mais importantes do Centro: a Rua Direita, a Rua XV de Novembro, a Rua Floriano Peixoto e a Rua Venceslau Brás. O espaço reurbanizado fica mais vazio, mais tranquilo; encontramos meninos que se divertem no chafariz e alguns senhores sentados nos bancos.

As outras estações do Centro também se apropriam da nomenclatura dos locais onde se inserem. Temos São Bento, situada no Largo de São Bento, Anhangabaú, próxima ao Vale, e República, instalada na praça do mesmo nome. O Centro da cidade mantém uma riqueza e diversidade de referenciais urbanos fortes, os edifícios e os lugares são marcantes, e acredito na necessidade de eles existirem com essa função. As estações, que na verdade também são referenciais, sendo pontos de chegada e de saída, acrescentam esta qualidade a esses espaços, pois trazem um fluxo importante de pedestres.

Essa movimentação, essa diversidade de atividades e pessoas concentradas num mesmo espaço geraram uma modificação nos espaços existentes. O Largo São Bento foi refeito: hoje ele possui um “poço” de entrada para a estação, foi proposta uma praça interna, com um desenho interessante, mas fechada em si; em contraponto, o largo com o piso uniforme continua valorizando o Mosteiro. Outro acesso foi aberto para o Vale do Anhangabaú, também remodelado, gerando para o pedestre uma sensação diferente, de amplitude, e de onde se vêem edifícios importantes da cidade como são o Correio Central, o Teatro Municipal ou até os Viadutos de Santa Ifigênia e do Chá; a localização dentro da cidade é imediata. Outros



acessos, ainda falando de São Bento, foram inseridos nos quarteirões como um edifício, como na Rua Boa Vista, ou na Ladeira Porto Geral: um bloco de concreto, com gabarito baixo e uma grande abertura caracteriza a entrada.

Na praça da República aconteceu algo interessante: o primeiro projeto para a construção da estação previa a demolição do edifício Caetano de Campos, mas a reivindicação popular conseguiu preservar esse edifício histórico (que completou 100 anos em 1994). Lucramos, pois a existência desse edifício não só funciona como marco urbano, mas também como delimitador da praça, ou seja, ele tem um papel construtivo do espaço que não poderia ser substituído por outra edificação. A proporção do espaço, seu valor estético e de referencial urbano foram preservados.

No Centro da cidade em especial, as estações de metrô inseridas nesta malha urbana fortemente consolidada, com seus referenciais urbanos e espaços característicos, intervieram de diversas maneiras. Primeiro pela intensidade de fluxo concentrado que ela traz, e em segundo lugar pela inserção física no espaço. A instalação de uma estação de metrô gera portanto novas propostas para o espaço, é um elemento forte na paisagem da cidade e traz novas relações produtivas e espaciais. É importante que essa intervenção requalifique os espaços da cidade, criando novas características conformando o espaço da melhor maneira, ou seja, conservando os valores estéticos e referências anteriores, mesmo que propondo modificações.

Em resumo, não resta dúvida que o metrô, na parte central, como no restante da região metropolitana, é uma infra-estrutura de primeira importância para a produção. Sua intervenção nos diversos espaços gera diferentes relações que modificam as características pré-existentes. No Centro, isso se verifica de maneira mais forte por ser um espaço consolidado, com características marcantes e referências históricas e espaciais que não podem ser esquecidas. A dinâmica da cidade, representada aqui pela estação do metrô, deve modificar positivamente esses espaços, dando novas qualidades e preservando as antigas, na medida do possível, de maneira a assegurar uma boa relação entre a atividade/fluxo/espaço.

A implantação de uma estação de metrô, com todo seu potencial e sua dinâmica própria, pode ser um meio de requalificar os espaços públicos da cidade.

Agradecimentos a Heitor Ferraz e France Murachco.

1 Revista ENGENHARIA Nº 494/1993, p. 12

2 Z5-002 permite categorias de uso residencial familiar, multi familiar e conjuntos habitacionais, comércio varejista de âmbito local, comércio varejista diversificado, serviços de âmbito local, serviços diversificados, indústria não incomoda, instituições de âmbito local e instituições diversificadas. Permite ainda, com controle especial, indústria diversificada e comércio atacadista.

3 SITTE, Camillo – A Construção das Cidades Segundo Seus Princípios, Ed. Atica, São Paulo, 1992, p.44.

# **GESTÃO DO CENTRO DE SÃO PAULO**

Por Ivan M. Whately  
Arquiteto e engenheiro civil

## **PERDA DE QUALIDADE**

Os órgãos de gestão da cidade de São Paulo, ao longo da sua história, sempre deram prioridade para obras e serviços no Centro, destacando-se essa área das demais regiões da cidade por uma infra-estrutura de Primeiro Mundo.

Embora o Centro tenha recebido a melhor atenção e o maior investimento público, são evidenciados sinais inequívocos de declínio de sua qualidade urbana e funcional: deterioração e esvaziamento das edificações; desvalorização imobiliária; perda do espaço público da população em favor de veículos, camelôs, bancas de jornal e equipamentos de publicidade, marquises e fachadas irregulares; logradouros públicos sujos e vandalismo sobre monumentos e esculturas.

Com o Centro decadente a cidade de São Paulo perde seu espaço emblemático.

## **ORIGENS DA DECADÊNCIA**

Como grande parte das edificações e logradouros da área central é antiga, há quem procure justificar a degradação, desvalorização e esvaziamento dos imóveis por esse viés. Há explicações sobre a falta de estímulo nas restaurações devido ao desinteresse dos usuários por imóveis velhos, assim como a colocação de publicidade irregular e outras deturpações aplicadas às fachadas como forma de modernizar as edificações ou valorizá-las. Abordagens dessa natureza excluem a responsabilidade da gestão pública na estruturação da ocupação urbana, baseiam-se nos efeitos e ignoram as causas.

Cabe lembrar que edificações construídas recentemente e a reurbanização do Vale do Anhangabaú, implantada com objetivo de valorizar o espaço público e privado da área central, encontram-se com os mesmos sinais de declínio anteriormente relacionados.

A perda de qualidade do Centro, portanto, não pode ser explicada como uma questão de abandono da iniciativa privada frente ao envelhecimento de seus imóveis. Tão pouco, falta de intervenções do poder público, visto que a região dispõe de privilegiada infra-estrutura e continua sendo alvo de obras de vulto.

Uma análise inovadora e realista passa pela reflexão que nem todas as ações do poder público que afetam o desenvolvimento urbano correspondem a obras de infra-estrutura. Muitas das ações impostas pela Prefeitura, nos últimos vinte anos, com vistas a estruturar o tecido urbano da área central, correspondem a regras de uso do solo, de funcionamento do comércio e de operação dos transportes.

Os propósitos das sucessivas gestões administrativas da cidade que orientaram regras de uso do solo e transportes, bem como os padrões elevados de investimento em obras de infra-estrutura, certamente foram avaliados, pelos gestores da cidade, como adequados para estruturação de um centro metropolitano.

Todavia, não se pode afirmar que todas as ações implementadas pelas diversas gestões administrativas que se sucederam no período de decadência do Centro tenham logrado êxito nos seus propósitos.

Os dispositivos legais que limitaram o coeficiente de aproveitamento das construções e as restrições relativas à implantação de garagens reduziram as possibilidades de adequação ou expansão dos negócios na área central. As regras destinadas a inibir o transporte por automóvel particular e as inúmeras restrições impostas à circulação dos ônibus nas vias centrais dificultaram a acessibilidade dos usuários do Centro, prestadores de serviço ou clientes.

Além das regras impostas pelo poder público referentes a uso do solo e transportes que contribuíram muito para a transformação da área central, a falta de segurança pessoal e patrimonial, decorrente de fatores conjunturais, repercutiu de maneira negativa, influenciando como um elemento a mais para a perda de qualidade do Centro.

Um Centro Urbano ou de Negócios isento de qualquer influência governamental não existe.

### **MOTIVOS PARA REVERTER O PROCESSO DE DECLÍNIO**

A gestão administrativa da cidade encontra pelo menos três motivos para buscar a reversão da decadência do Centro de São Paulo, quais sejam: memória da cidade, investimento realizado e turismo.

O conjunto das edificações, espaços públicos e monumentos existentes na área central foi implantando a partir do fim do século passado. Os exemplos mais marcantes da arquitetura, da história e cultura da cidade (degradados ou não) estão no Centro.

Em outras áreas da cidade sobraram raros exemplos dignos de preservação. Recuperar o conjunto de edificações e logradouros do Centro é preservar a memória da cidade.

A iniciativa privada, como alternativa às dificuldades de uso do solo e transportes no Centro, vem direcionando seus investimentos para os bairros que não são pólos regionais, impondo à Prefeitura a busca de novos recursos financeiros.

A cidade precisa de novos pólos de negócios e deve provê-los de toda a infra-estrutura necessária para seu adequado desenvolvimento. Mas no momento em que o Centro da cidade apresenta sinais evidentes de esvaziamento é importante reativá-lo como política racional de utilização dos recursos públicos. O aproveitamento racional da infra-estrutura implantada significa economia para a cidade.

O turismo negocial atrai contingentes de interessados de outras cidades ou países para exposições, feiras, seminários e compras em São Paulo. Somente as feiras e exposições realizadas no Anhembi são responsáveis por 40% da ocupação nos hotéis paulistanos, os quais, freqüentemente, encontram-se lotados. Todavia, nos fins de semana a ocupação média dos hotéis não ultrapassa 4%.

Em quase todas as grandes cidades os turistas buscam atividades culturais, de lazer ou de compras nos centros urbanos. Na medida em que o Centro de São Paulo não propicia ambiente seguro, confortável e atraente para esse segmento exigente de usuários, a cidade perde em arrecadação de impostos, empregos e receita para o comércio. Revitalizar o turismo no Centro é do interesse da cidade.

### **AÇÕES EM ANDAMENTO**

Valendo-se do exemplo de todas as grandes metrópoles que procuraram reverter o processo de declínio de seus centros históricos, a Prefeitura do Município de São Paulo adotou, entre outras medidas, a criação

do Programa de Requalificação Urbana e Funcional do Centro de São Paulo – PROCENTRO, conjugando esforços públicos e privados.

Para operacionalização do programa foi criada a Comissão PROCENTRO, presidida pela Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano – SEHAB e composta por representantes de órgãos e entidades municipais, bem como de organizações significativas da sociedade civil e da iniciativa privada.

Objetivando influenciar os mecanismos de mercado e atrair investimentos da iniciativa privada para revitalização do Centro foram definidas ações de curto e médio prazos relativas a : acessibilidade; segurança; social; administrativo-institucional e marketing.

Espera-se que as ações de curto prazo tragam respostas rápidas para a iniciativa privada sentir que seu empenho está tendo retorno. Os usuários precisam ver mudanças para comprovar que o Centro é de fácil acesso, que o Centro não está morrendo, não é decadente, não é perigoso, não é o local de reunião dos desocupados, dos meninos de rua cheirando cola, ou dos assaltantes. As ações de médio prazo devem compreender estudos de impactos e projetos de desenvolvimento urbano que poderão consolidar a requalificação do Centro.

## **CONCEITO DE GESTÃO**

O primeiro passo para gerenciamento adequado da área central foi dado através da instituição do Programa PROCENTRO, revelando uma decisão política da atual gestão administrativa do Município de São Paulo no sentido de dar valor a essa área da cidade.

O Centro de São Paulo tem múltiplos usos, diferentes categorias de usuários, inúmeros interesses, intensas atividades e inestimável patrimônio público e privado.

O gerenciamento das intervenções nessa área importante da metrópole deve ter base conceitual na crença que todas as sociedades civilizadas não podem funcionar sem governo e este deve assegurar equidade para todos os cidadãos.

A missão de governo na gestão do Centro é estruturá-lo. Há infinitas maneiras de estruturar uma área urbana. Para isso, são necessárias obras, bem como ajustes nas regulamentações e incentivos que afetam a região, visando redefinir o seu papel tradicional.

As intervenções urbanas que dependem de recursos financeiros cada vez mais deverão buscar alternativas de investimento na iniciativa privada para contornar a escassez conjuntural de recursos públicos.

A administração pública deve assumir uma função catalisadora e facilitadora, reunindo recursos para resolver os problemas do Centro que serão usados até por outras entidades, mas que deverão cada vez mais servir para equacionar esses problemas.

A gestão do Centro precisa ser empreendedora, procurando sempre novas formas de administração para influenciarem estruturalmente esse espaço da cidade, implementando ajustes físicos e operacionais, bem como regulamentações e incentivos.

## **ESTRUTURA DE GESTÃO**

A gestão do Centro está estruturada em dois setores de atuação. De um lado a Comissão PROCENTRO operando em caráter deliberativo com atribuições de gerenciamento único do Programa de Requalificação

Urbana e Funcional do Centro de São Paulo – PROCENTRO. De outro lado, os órgãos e entidades municipais responsáveis pelas implementações no âmbito de suas competências.

A Comissão não tem agido em caráter executivo e os órgãos e entidades municipais que dela fazem parte tanto caracterizam-se por atribuições diversificadas quanto pouco afeitas aos objetivos do programa. Mesmo a Administração Regional da Sé não é especializada em Centro e ocupa-se de uma extensa e heterogênea área que vai do Tamanduateí até a Avenida Paulista.

Evidentemente, o primeiro passo foi dado no sentido da gestão do Centro, através da criação do Programa PROCENTRO, mas no desenrolar dos trabalhos da comissão ficou demonstrada a necessidade de ajustes estruturais, os quais poderão vir como evolução do programa.

Além das providências de caráter executivo da Comissão PROCENTRO, verifica-se uma falta de monitoramento da área central, bem como uma insignificante participação da iniciativa privada nas intervenções destinadas à revitalização do Centro.

A Comissão PROCENTRO precisa continuar deliberando as medidas para a requalificação do Centro com os órgãos e entidades municipais e incorporar um apoio gerencial ao Programa para acompanhamento constante das perdas e ganhos de qualidade dessa área da cidade e, mais do que uma supridora de serviços, deverá atuar como corretora de negócios que une o setor público e privado.

Para tornar-se mais eficaz na execução das intervenções físicas e operacionais do Programa PROCENTRO, poder-se-ia configurar uma nova administração regional, montada com personalidade própria de Centro Metropolitano e definida para atuar nos limites de sua escala e vocação.

## **SAMPA & RAP**

Por Maria Lucia Refinetti Martins

**Arquiteta/Urbanista**

As coisas mudam na cidade e, do que era a pequena vila do colégio dos jesuítas, temos hoje a metrópole internacional. Fazer essa mudança é trabalho de tantos...

Mas o que é essa cidade em cada momento? Quantos já não tentaram explicar!

Artista é aquele que vê primeiro e quem tem visto primeiro ao longo desses anos todos é, com certeza, a música popular. Moviada a sensibilidade, interpreta e devolve o sentimento coletivo. Cantada, amplificada e dá ressonância ao que captou.

Comparando o que é dito nas canções com o que o jornal apresenta, com os trabalhos acadêmicos e com a ação da administração pública, fica visível que a música costuma prenunciar os fatos, os temas, os momentos.

Analisando as letras de músicas que falam da cidade, é possível agrupá-las por períodos, cada período correspondendo a um espaço de tempo em que algum tema ou visão sobre a cidade parece predominar. É o estilo de análise das pesquisas qualitativas por discussão em grupo.

Começamos na década de 20, quando a cidade não tem mais que meio milhão de moradores e os primeiros discos são gravados. “São Paulo Glorioso”, de 1929, bem expressa esse período em que a cidade deixa de ser mera consequência do café para adquirir certa autonomia urbana:

“São Paulo progride, é um tesouro; São Paulo tem garantia;  
Cria um povo inteligente, de onde nascem grandes homens”... ( 1 ).”

Na década de 30, o arranha-céu é o grande astro. A cidade (conjunto de edifícios) tem um “quê” irreal – inaccessível e misterioso da grande cidade se compara ao inacessível e misterioso da mulher.

“No arranha-céu você foi morar  
Para melhor contemplar o meu sofrer o meu penar  
Eu que só tenho as ruas para passear”... ( 2 )”

A partir dos 40 a cidade começa a ser vista não mais como um objeto passivo, mas como algo que é o sujeito de seu próprio acontecer; algo com essência própria. A rua é palco; a cidade é o novo, é o lugar onde as coisas acontecem. Na música popular, a unanimidade do samba carioca passa a conviver com uma significativa produção paulista, que dobra de volume.

“Se você nunca foi a São Paulo, deve ir ; ver o grito do Ipiranga:  
Ver o Diamante Negro, lá no majestoso Pacaembú...” ( 3 )”.

Conforme se aproximam os anos 50, floresce a “mística da cidade que mais cresce no mundo”, imagem que será reforçada e glorificada com o Quarto Centenário. Afirmação da sede industrial, da produção e do controle político-social, a cidade se expande em verticalização, número de edifícios e especialmente em área ocupada. A cidade é o moderno, o livre, sem preconceito. Há uma nova ordem social e moral.

“Por isso é que eu admiro o jeitinho das Paulista  
Uma trabalhava na fábrica, outra no rádio é artista;  
Tem roçeira e funcionária; as granfina lê revista;  
Mas não tem separação, todas elas são Paulista” ( 4 )

Com as comemorações do Quarto Centenário, São Paulo se vê como o motor do Brasil; símbolo de liberdade política e econômica, onde a ascensão social individual é possível.

“São Paulo terra amada, Progresso e glória do meu Brasil.  
Salve o grito do Ipiranga, que a história consagrou;  
Foi em ti ó meu São Paulo, que o Brasil me libertou..  
Teu trabalho fecundo mostra ao mundo inteiro teu valor...” ( 5 )  
“Eu amo São Paulo, com seus bairros proletários  
Onde vivem operários, gigantes da produção...” ( 6 )

Já é, então, uma cidade segregada, onde chamam atenção o processo de verticalização e o problema da moradia: posse do solo ou do teto.

“Trabalhando o ano inteiro numa cerâmica  
Lá no alto da Mooca eu comprei um lindo lote, dez de frente, dez de fundo  
Construí minha maloca, me disseram que sem planta não se pode construir;  
João Saracura que é fiscal da Prefeitura  
Foi um grande amigo, arranjou tudo pra mim...  
Minha maloca, a mais linda que eu já vi  
Hoje está legalizada, ninguém pode demolir...” ( 7 )

Surgem as primeiras percepções com o metrôpole – o simultâneo e sobreposto:

“São Paulo num só minuto é o Brás, Tietê, Viaduto,  
Barraca de flores e a multidão...” ( 8 )

À medida que se avança pela década de 60, com o caráter de metrôpole já claramente estabelecido, o ufanismo anterior é substituído pela consciência de que a cidade “caiu na vida” e a multiplicidade se impõe definitivamente. Adeus ao romantismo e à vida lenta e “ingênua”:

“Lembrar como é bom lembrar da boa mocidade do Braz.  
Saudades das cantinas, canções napolitanas;  
E os bandolins chorando pela noite dentro dos lampiões de gás...” ( 9 )  
“Na avenida São João, cem cruzeiros de esmola um mendigo me pedia:  
Me dá vinte de entrada e o resto em prestação...  
Peguei a rua direita, parei na praça da Sé  
Quando veio um sujeito com o corpo requebrando  
Até agora eu não sei se era homem ou mulher  
Peguei um ônibus para ir à Estação  
Também ia uma dona que em mim foi se encostando  
De fato eu tava gostando  
Na Estação, bem depois que eu apiei  
Foi aí que eu notei, que tinha ela me roubado.  
A minha casa é um quarto apertado  
Ali mora meu cunhado, com avô, avó e tia...  
E todas as noites tem que ter muita esperteza  
E não dormir com a luz acesa, pra não misturar a família.” ( 10 )

É nessa época que a cidade começa a assumir novas funções e que o crescimento acelerado evidencia diferentes condições urbanas: os cidadãos paulistanos, incorporados economicamente, e os recém-chegados, marginalizados nas periferias.

Conforme se aproxima o final da década, a música designada Sertaneja se faz realidade. Em termos de audiência possivelmente supera a Música Popular. Esta, mais afeta à classe média, reflete e denuncia as carências e segregação da cidade:

“Pedro, Pedreiro, penseiro, esperando o trem...  
Pedro Pedreiro espera o carnaval  
E a sorte grande do bilhete da Federal todo mês...  
Esperando o aumento para o mês que vem  
Esperando a festa, esperando a sorte  
E a mulher de Pedro está esperando um filho  
Pra esperar também...” ( 11 )

“Botaram tanto lixo, botaram tanta fumaça,  
Botaram tanto lixo por baixo da consciência da cidade,  
Que a cidade tá, tá, tá, tá, tá  
Está com os olhos ardendo  
Botaram tanto metrô e minhocão nos ombros da cidade,  
Que a cidade tá, tá, tá, tá, tá,

Está cansada, sufocada, está doente.

Tá gemendo de dor de cabeça, de tuberculose, de meningite... ( 12 )

Enquanto isso, a Música Sertaneja procura afirmar que o trabalho vence: se você não progrediu, a culpa é sua, você é um incapaz. Vende a ilusão e a fantasia das aparências, dos símbolos que denotam o urbano, o moderno:

“Na Capital do tempo, tempo é ouro e hora

Quem vive de espera é juro de mora...

Chegando chegando eu vim

E vi o mundo aumentando, Brasil passando por mim.

Paulista é quem vem e fica, plantando família e chão;

Fazendo a terra mais rica, dinheiro e calo na mão. ( 13 )

Por volta de 1974 há uma explosão de músicas sobre a cidade. No conjunto, formam uma colcha de retalhos que bem expressa o sentido da metrópole, com seus diversos aspectos. Parece haver um grande impasse. Poucos se arrisgam a dizer qualquer coisa. As músicas em geral são crônicas sobre uns e outros aspectos, ruas, fatos: “Viva o camelô”, “São Paulo jovem”, “Rua Augusta”, “Memória da Paulista”, “Vai no Bexiga pra ver”, “Triste Margarida”, entre outras. Nada mais assusta ou deslumbra como nos períodos anteriores, mas ainda não há nada de novo a dizer... até 1978, em que Caetano Veloso cria Sampa: síntese irretratável sobre a natureza da metrópole. Mas vai muito além, renunciando um novo momento, novos conteúdos por surgir, que de fato se evidenciarão: “Pan-américas e Áfricas utópicas, tótem do samba mas possível novo quilombo de Zumbi”.

A partir de 1979 a metrópole pode ser vista com o foco e com a expressão de grandes contradições. Sua própria conformação é produto da confrontação de forças e poder entre os diversos setores e grupos sociais: ganham expressão política as reivindicações populares de cunho urbano: transportes, creches, água.

Movimentos sociais nacionalmente ganham espaço reivindicativo e propositivo: institucional, na Constituição de 1988, que amplia as formas de representação e exercício da vontade popular e, de prática, nas diversas “gestões populares” que tiveram lugar em inúmeras cidades, entre elas São Paulo.

Desde o início da década de 80, a “música urbana” paulistana se impõe e se multiplica. A cidade, como objeto físico, é menos descrita e cantada, mas muitos temas expressam ou se passam no meio urbano-metropolitano, ou melhor, na “cultura metropolitana”. Isso é evidente nos diversos grupos que surgem: Titãs, Legião Urbana.

Aproximando-se dos anos 90 o ex-Titãs Arnaldo Antunes passa a bola para Marisa Monte que, a seu modo, canta o “espírito da coisa”:

“Aqui nessa tribuna ninguém quer a sua catequização.

Falamos a sua língua mas não entendemos o seu semão.

Nós rimos alto, bebemos e falamos palavrão,

Mas não sorrimos à toa...

Aqui nesse barco ninguém quer a sua orientação;

Não temos perspectivas, mas o vento nos dá a direção.

A vida que vai à deriva é nossa condução.

Mas não seguimos à toa... ( 14 )



Mas a grande expressão da virada da década é o Rap. Começando nas ruas e nos bairros periféricos, ganha as rádios e gravações. Referência de lazer, pouca música e letras longuíssimas, revela uma identidade cultural. Ao ganhar visibilidade pública, incorpora um papel de construção de identidades, de construção de um sujeito popular dentro do universo metropolitano.

O local é bem demarcado, o bairro é o palco, e as ações não se passam no genérico, conforme demonstram títulos: “Pânico na Zona Sul” e letras:

“Mês de janeiro, São Paulo Zona Sul,  
Todo mundo à vontade, calor, céu azul...  
A molecada lá da área jogando bola descalços  
Na rua de terra...  
Pra moleca da frequentar nenhum incentivo.  
O investimento no lazer é muito escasso,  
E o centro comunitário é um fracasso... ( 15)

Ao mesmo tempo, parecem assumir um caráter de difusão de informações, de comunicação de mensagens, de identidades, onde a mídia e outras formas pouco atingem. “A nossa filosofia é sempre transmitir a realidade” ( 15 ): letras conscientes pra te alertar sobre os problemas e atos que podem te prejudicar”... ( 16 ).

Será apenas coincidência que o Rap é sucesso em São Paulo, exatamente no momento em que os movimentos populares de um modo geral se retraem e, em especial em São Paulo, são escanteados por uma administração que prioriza obras nas áreas mais bem servidas da cidade e relega o setor social?

Em síntese, conforme cantam as letras, da MPB ao Rap, se a diversidade, a necessária convivência de diferentes identidades é a tônica do futuro próximo, o Centro de São Paulo ganha ênfase e uma responsabilidade única. Um dos poucos pontos de intersecção social, enquanto espaço físico, ganha valor simbólico inestimável. Se alguma coesão social é possível no Brasil, ela passa certamente pelo Centro de São Paulo. Construir e dar vida a esse ambiente físico-simbólico é responsabilidade inadiável.

Daí a importância da vitalidade do Centro, de sua vitalidade econômica, de seus espaços públicos, da sede da Prefeitura aí localizada, da Praça da Sé, do Anhangabaú, de unir a fundação e a história da cidade à busca de identidade do conjunto dos paulistanos.

( 1 ) São Paulo Glorioso – Arlindo Sant’Ana. 1929 ( 2 ) No Arranha-Céu da vida – Walfredo Silva. 1936. ( 3 ) Você já foi a São Paulo? - Wilson Batista / Anjos do Inferno. 1944. ( 4 ) Paulista – Toninho e Chiquinho / Tonico e Tinoco. 1952. ( 5 ) Quarto Centenário – Mário Zan e Carlos Galhardo. 1953 ( 6 ) Porque amo São Paulo – Nelson Gonçalves/ David Nasser – 1953. ( 7 ) Abrigo de Vagabundos – Adoniram Barbosa 1958. ( 8 ) Perfil de São Paulo – Bezerra de Menezes. 1955 . ( 9 ) Boêmios do Brás – Sereno Filho/ Gilberto Alves. 1961. ( 10 ) São Paulo bom – Pirapó e Cambará. 1961. ( 11 ) Pedro Pedreiro – Chico Buarque de Holanda 1967. ( 12 ) Botaram tanta fumaça – Tom Zé 1973. ( 13 ) . Capital do Tempo – Elza Soares. 1974. ( 14 ). Volta para o seu lar – Arnaldo Antunes/Marisa Monte. 1990. ( 15 ). Racionais MC’s – “Pânico na Zona Sul”. 1992; “Fim de Semana no Parque”. 1994. ( 16 ) Sistema Negro.

## UM PASSEIO PELO LADO SELVAGEM

Por Carlos Maranhão

Jornalista

Walk on the wild side, passear no lado selvagem da cidade. É arriscado? Bem, depende. Certamente, o caro leitor não deve ter o hábito, tão cultivado pelas boas famílias paulistanas até umas quatro décadas atrás, de fazer um footing pela Praça da República, antes de atravessar a Rua Barão de Itapetininga para ir ao Mappin. Lá, senhoras distintas tomavam o chá da tarde enquanto assistiam a um desfile de moda. Hoje em dia, seria mesmo difícil seguir esse pequeno roteiro elegante. Ninguém mais se dedica ao footing, exceto nos shoppings centers. O próprio conceito de “boas famílias” caiu em desuso. Tampouco sobrevivem os chás do Mappin, ao contrário do que ocorre com os desfiles de moda – esses sim, cada vez mais concorridos, e não raro realizados em locais próximos à clássica região central de São Paulo, como aconteceu meses atrás com um grande happening social promovido na antiga Estação Júlio Prestes.

Lado selvagem, como sinônimo de Centro, ou de áreas que se tornaram um tanto malditas na proximidade do coração das metrópoles, não é privilégio daqui. Nem de Nova York, que inspirou Walk on the wild side de seu poeta e cantor Lou Reed. Tem em todos os lugares, de Londres a Buenos Aires, com a diferença de que algumas cidades conseguiram recuperá-lo e em outras ele se degradou de vez. Londres, por exemplo, deu uma nova feição urbana à decadência de Convent Garden, onde antes funcionava uma espécie de Ceasa. Suas ruas, agora perfumadas pelas finas essências de lojas caríssimas como Crabtree & Evelyn ou Penhalington’s, foram o cenário perfeito para um dos últimos filmes de Hitchcock, em que um terrível assassino loiro estrangulava mulheres desatentas ao perigo que as rondava. Já em Nova York, com toda a sua magia de capital do mundo, há locais – caso do centralíssimo Times Square numa noite de réveillon – que fazem a Praça da Sé parecer uma ilha relativamente segura.

São Paulo ainda continua mais próxima da Times Square do que do Convent Garden, como demonstram as estatísticas policiais e a escassez de perfumarias comparáveis às londrinas, mas seu Centro não é um caso perdido. Além de alguns animadores sinais de revitalização, ele esconde tesouros que a maioria da população desconhece. Vários deles estão aí, à espera da redescoberta. Para muita gente, a imprensa, que deveria escarafunchá-los, parece ter maior interesse pela agitação, o brilho e eventualmente a riqueza dos Jardins, da vizinhança da Faria Lima ou da Avenida Paulista do que pelas novidades e os problemas em torno do Viaduto do Chá e da Praça Ramos de Azevedo. Em parte é assim mesmo, embora isso ocorra, antes de mais nada, porque revistas e jornais procuram espelhar o interesse de seus leitores.

Há outras razões, logicamente. O Centro ficou com sua imagem desgastada em função da mudança de seu perfil a partir do momento em que nasceram outros centros, em vários bairros. Para corrigi-la, só com resultados concretos. Planos de revitalização, projetos, estudos, maquetes e sonhos são importantes para seus criadores e necessários para que um dia tudo saia do papel. Em geral, porém, têm pouco interesse para o leitor e, em consequência, para a imprensa. Ele, o leitor, busca coisas palpáveis, utilizáveis, prontas.

Nesse sentido, ajudaria mostrar para o leitor, consumidor e cidadão uma riqueza oculta que o Centro de sua cidade oferece. Pode-se começar por um tipo de comércio específico que não se encontra em nenhum outro ponto de São Paulo, como as lojas de ferragens da Rua Florêncio de Abreu, as chapelarias, os consertadores de canetas e isqueiros, os velhos e competentes alfaiates ou as livrarias em torno da Barão de Itapetininga. (Todos pensam na Brasileira e na Francesa. Alguém conhece uma livraria russa? Tem. Ou uma húngara? Tem também.) Osteatros estão igualmente quase todos lá, a começar pelo Municipal e o Cultura Artística. Pena que quase nenhum cinema continue a ser freqüentado pela classe média. Ele vai às minúsculas salas dos shoppings, preferidas por espectadores tagarelas e mal-educados. Você é capaz de

dizer o nome de um amigo que foi ultimamente ao Marabá, na Avenida Ipiranga? Uma pena. A projeção e a qualidade de som são ótimas. Cinemas como o Marabá testemunharam uma época em que ir ao cinema envolvia um ritual. Quarentões não de se lembrar que, antes das sessões, um pianista se exibia no palco do Ipiranga e que, nos tapetes do imponente Olido, os pés se afundavam. Mas isso tudo é parte de um passado tão distante como os footings na Praça da República ou os chás da tarde no Mappin.

Claro que nada será como antes. De qualquer maneira, por que não continuar acreditando que a alma desta cidade – o seu Centro – não nasceu para ser selvagem e tem uma vocação aglutinadora que pode e pode ser recuperada?

## **O CHÁ DO MAPPIN E SUA ÉPOCA**

Por Anna Verônica Mautner

**Psicanalista**

Sob o grande relógio quadrado da esquina da Ramos de Azevedo com a Xavier de Toledo, marcavam-se encontros. Se o parceiro atrasava não tinha importância. O chá do Mappin ia até as seis e meia e tinha vitrine para ir vendo até o atrasado chegar.

Estamos beirando a década de 50. Entre o Mappin e a Light tínhamos o ponto final de várias linhas de bonde: o 14 (Vila Buarque); o Pinheiros que, depois de dar uma volta, retomaria a Consolação em direção à Teodoro Sampaio; tinha o Vila Madalena que, se não me falha a memória, foi a última linha de bonde a ser extinta. Se não foi a última, estava entre elas. No outrolado do Viaduto do Chá era o ponto final dos ônibus: Lapa-35 e Lapa-36. O Perdizes-37 saía da Praça do Patriarca. O meu era o Lapa-35 e me ocorria uma metamorfose ao atravessar a Ramos de Azevedo, eu deixava de ser da Lapa e entrava em São Paulo! Ficava sendo daqui! E o que é que eu estaria fazendo, adolescente, quase menina, na idade, num dia de semana, quatro e tanto da tarde, de baixo da marquise do Mappin Stores?

Daqui a pouco, junto com muitas senhoras, moças e crianças, eu entraria no hall central do Mappin, que na época era discreto e britânico como o Simpsons de Picadilly, em frente à Burlington Arcades. Os preços eram escritos pequeno, vendedoras vestiam saia e blusa compondo um universo art-deco, como era aliás o edifício do Mappin, que nessa época nem era Mappin e sim Casa Anglo Brasileira. Mesmo sendo o uso da língua inglesa, permitido, pois a Inglaterra e os Estados Unidos faziam parte do Universo Aliado, julgaram os donos mais adequado abrasileirar o nome. Durante a guerra era proibido o uso das línguas faladas nos países do Eixo, nossos inimigos. Depois da guerra voltou a ser Mappin – não mais Stores e sim Lojas – mas isto não ocorreu imediatamente após a guerra. O chá, nem no auge da guerra foi da Casa Anglo Brasileira. Nós, fregueses, sempre fomos ao Chá do Mappin.

Nos elevadores grandes de porta dupla, os ascensoristas anunciavam, andar a andar, o que se podia comprar em cada um. Finalmente chegávamos ao último piso, a porta se abria e víamos o andar inteiro repleto de mesas cobertas de adamascoado branco, cinco ou seis fileiras entre o elevador e as enormes janelas. Janelas que iam da Conselheiro Crispiniano até a Xavier de Toledo. Não tenho certeza se havia música ao vivo. Alguns lembram que sim, outros que não. Em certos momentos sinto que sim, havia. Em outros, surge-me na memória um silêncio de murmúrios. No Chá do Mappin nós éramos todas muito bem educadas. Tenho certeza que o chá do Vienense tinha violinos e que mais tarde, quando abriu o Fasano na Barão de Itapetininga, este não tinha música. Quanto ao Mappin, eu fico confusa.

O Fasano e o Vienense eram outra coisa, não tinham nada a ver com o Chá do Mappin. Nesses existia cardápio do qual você escolhia. Isto denunciava a igual e a disponibilidade de dinheiro de cada um. No

Mappin tínhamos um universo de igualdade. Vinha tudo para a mesa, tudo que compunha um Chá Completo. Era O Chá, que poderia ser de chocolate, café com leite, mas (?) sonhos pudins de pão e, quando muito quindins. As confeitarias eram raras e concentravam no Centro. A Candy, a Holandesa e mais alguma. Este cenário tornava o Chá do Mappin esquisito. Em casa, o lanche da tarde era rico, e aliás, tomava-se lanche à tarde. Cada família, cada mãe, cada avó, cada tia tinha suas receitas de bolinhos, sonhos, pão de minuto, pão de queijo etc. Sanduichinho de queijo quente, petits-fours e canapés, não entravam nem em casa nem nas padarias da esquina.

No Chá do Mappin os garçons... eram garçons, sempre os mesmos treinados. Havia cerimônia. Havia algo de solene no ar. O Chá do Mappin era uma ilha em relação ao cotidiano de cada um de nós, e era também em relação às outras casas de chá e leiterias. Ah! Esqueci! Tinham as tortas! Aí sim, a gente escolhia qual queria. No canto da Xavier de Toledo, no mesmo andar, ficava o bar, desativado nas horas do chá. Mas ali tinha um lugar dos drinks, uma espécie de mimetismo da hora do club, na Inglaterra.

O Chá do Mappin se conjuga com “sapato do Mappin”, branco de amarrar com a lista azul, marrom ou preta. Todos nós tínhamos que tê-lo. O Chá do Mappin conjugava-se com os mocassins das Lojas Clark e ainda com as blusas do Serra, o camiseiro das moças. Infeliz da moça do Mackenzie, Rio Branco, Bandeira ntes, Ofélia Fonseca, Elvira Brandão que não tivesse o tal sapato e as tais camisas.

Era dia de gala quando marcávamos encontro de baixo do relógio (não tínhamos medo de assalto) para depois subirmos para o chá. Este ritual não era banalizado por uma alta frequência. Uma coisa era tomar Chá no Mappin, e outra coisa era tomar lanche na cidade. Aí vinham as leiterias: a Campo Belo, a Ipiranga, a Americana. Esses lanches também constituíam um belo programa, também eram instituições. Também eram desejados, mas solene mesmo era só o Chá do Mappin. A claridade do grande salão, numa época em que vidros redondos e devassados não eram o habitual, criavam aquele ambiente branco, imaculado, luminoso, com odores sem pre acolhedores.

Gostaria de pensar o Chá do Mappin sob um outro aspecto dessa solenidade. Nós, meninas do bairro ou filhas de imigrantes, que não tínhamos acesso permanente ao mundo do Centro e dos Jardins, tínhamos, entretanto, um ou outro ponto nessa cidade onde podíamos antegozar a nossa ascensão social por vir. Algumas lojas, a Biblioteca Municipal, livrarias, cinemateca, eram espaços por onde passava a ascensão social dos que ascendiam não por dinheiro. Nossas mães ficavam desconfortáveis no solene do Mappin, mas nos permitiam este antegoço. Estas tardes no Centro se pareciam com o espírito de praia de cidade beiramar. Tendo um maiô e podendo chegar à praia, estudando nas mesmas escolas – estava tudo igualado. Havia algo deste espírito no salão do Mappin. De quando abria a porta do elevador, em diante, ficávamos iguais. Lá na rua dava-se a separação – umas iam para a fila do ônibus, outras tomavam bonde, outras eram recolhidas pelos motoristas. Mas lá no grande salão, todas vestidas de meia soquete (?)

Lá tinha o Lanche da Clipper – linha americana. E roupas mais em conta.

Depois do fim da guerra, lentamente o american way of life foi se difundindo. Além da Clipper não podemos esquecer da Drogadada, que ficava na esquina da Conselheiro Crispiniano com a 24 de Maio. Ali estavam enfileirados LIQUIDIFICADORES! Importados! Cada um para uma mistura de frutas: Mamão, laranja, abacaxi, abacate com leite, maçã, abacaxi, laranja e assim por diante. Ali estava o balcão da saúde, tanto que, para nós, essas misturas de fruta no liquidificador ganharam o nome de “Vitamina”. Qualquer coisa que se bata no liquidificador para tomar chama-se vitamina. Nada mais normal, uma vez que nasceu numa farmácia. E tinha ainda a Salada Paulista, cuja salada de batatas com salsicha, seus croquetes e seus cachorros-quentes são ainda insubstituídos pelo que deles ficou em nossa memória.

Enquanto as leiterias eram a voz da tradição brasileira com foros portugueses, a Drogadada, a Vienense, a Salada Paulista representavam o início da influência estrangeira aqui. O Mappin se constitui num fenômeno à parte. Era a presença inglesa no Brasil. Era um hábito estrangeiro mas sendo inglês era bom. Como não houve imigração de proletários ingleses para o Brasil, nem de camponeses, nem de pastores, pois o inglês que aqui aportava vinha contratado por empresas ricas que vinham nos trazer “progresso” na forma de eletricidade, trem de ferro, bonde, telefone etc. – contra esses não havia discriminação. Os hábitos ingleses eram admirados e os ingleses na Colônia cuidavam em manter suas tradições. Traziam os seus hábitos, não faziam questão de impô-los, mas não entravam em contato com a cultura local. O Chá do Mappin foi assim, pelo menos na minha memória. Como deve ter sido instituído se manteve até o seu último dia. E provavelmente foi assim mesmo, porque assim funcionam as colônias estrangeiras longe da pátria. Não se transformam, mantêm-se. Não se assimilam, enquistam-se.

Aí, um dia, o Chá acabou. Mercadorias ocuparam o espaço, com maior lucro. O Mappin Stores tornou-se Lojas Mappin depois de Ter sua Casa Anglo Brasileira. As Lojas Mappin não podiam desperdiçar um andar para maior glória da coroa britânica, a cujos súditos as ações nem mais pertenciam. As leiterias também foram minguando. Demandavam muito espaço e o metro quadrado dos pontos comerciais ia ficando cada vez mais caro, e a Salada Paulista foi copiada pelos sete cantos da cidade, e os brasileiros começaram a fabricar liquidificadores. E todo bar vende hoje as “vitaminas” da Drogadada, no Centro, nos bairros e na periferia. E ninguém hoje vai mais no Centro! Quem não trabalha no Centro nunca vai ao Centro.

O Centro, pobre Centro, é hoje um bairro que se chama Centro. Nos tempos do Chá do Mappin a gente vinha pagar as contas de luz na cidade! As de água também, os bancos não tinham filiais na cidade, os comerciantes vinham descontar duplicatas na cidade. As Lojas Americanas? Só no Centro. Os bons e famosos dentistas e oculistas, médicos e cabeleireiros eram no Centro. Na Paulista ainda não existiam prédios, o Ibirapuera era um bosque de eucaliptos no fim da Abílio Soares, a represa de Guarapiranga estava mal se constituindo; os estrangeiros iam comprando suas margens e alguns dubes já se instalavam. De todos os pontos da cidade, os jovens vinham para o Centro estudar no Roosevelt, no Caetano de Campos e nas grandes escolas particulares. O Centro era nossa grande praia. Ponto de passagem onde se diluíam as diferenças.

## **MEMÓRIA DESCRITA**

### **PROJETO PATRIARCA VIVA O CENTRO**

Por Paulo A. Mendes da Rocha

**Arquiteto**

A representação, a imagem das empresas, depende da beleza da cidade que construíram, colada ao lugar inaugural, o centro da cidade.

Nas relações internacionais aparece o desejo de exibir a cidade que os homens planejaram e de maneira nenhuma aceitar seu desastre e decadência. Um verdadeiro movimento nesta direção, fazer brilhar o patrimônio arquitetônico e hábitos urbanos atuais, orienta remodelações no centro, no coração, de todas as cidades do mundo.

Há um forte valor humanístico nestes propósitos, no reconhecimento que somos o que construímos. Aquilo terá, de um modo ou de outro, o destino de nos representar, uma restauração criativa do valor simbólico da arquitetura. O seu discurso no tempo presente. As idéias e as construções.

A revabrição do Centro da cidade de São Paulo terá que amparar afirmações inventivas sobre o poder de comunicação das formas, um reviver da arquitetura urbana. Não simplesmente restaurar, também criar novos desenhos que abriguem, amparem e expressem hábitos urbanos contemporâneos, dos tempos que estamos vivendo. Nunca vistos antes.

Na Praça do Patriarca, é indispensável a retirada dos ônibus, fazendo seu retorno no vestíbulo do Viaduto do Chá, entre os prédios do Banespa e Conde Prates, sem invadir o leito carroçável da Rua Líbero Badaró, com o mesmo diâmetro de 40 metros de que se dispunha na Praça, mas agora fora do confinamento anterior, inadequado.

Esta hipótese sugere usar o próprio Viaduto com a Estação dos Ônibus, nos seus 240 metros de extensão de calçadas. Conforme croquis que ilustram estas idéias, avançando a sugestão de uma leve cobertura de aço e cristal, já sugerida em 1898 pela Câmara Municipal. Desse modo pode ser reformado o arranjo da Praça com a tenção aos inúmeros aspectos que se deveriam considerar, dos quais destaca remos:

1 – Uma penetração do leito carroçável para breves estacionamentos, ponto de taxis, ônibus turísticos, serviços de igreja e dos hotéis, para uso da própria Galeria Prestes Maia. Uma modalidade domesticada entre automóvel e pedestre. Que chegue um carro junto ao limite da Rua São Bento, boca da Rua da Quitanda, da Rua Direita, da área bancária e dos grandes escritórios.

2 – Uma implantação intrigante, estratégica – ao longo do eixo do Viaduto – para o Ceschiatti belíssimo com sua casaca barroca, à figura solene do patriarca da nossa independência.

3 – Uma restauração oportuna dos desenhos nos mosaicos do piso, imperfeita, isto é, deixando ficar a parte velha dos desenhos que estão lá, com as pedrinhas gastas e polidas pelo uso.

4 – A substituição da Cobertura para o acesso da Galeria Prestes Maia. Que seria a peça mais importante do conjunto que realiza a Praça.

Neste artefato arquitetônico deve-se tentar falar da contradição das escalas da “cidade velha” com a paisagem do Vale do Anhangabaú, principalmente em relação ao leito do Viaduto, uma extensão do mesmo piso da Praça no vazio, um passeio sob o amplo céu aberto, uma virtude da engenharia para um pedestre encantado, que caminha no espaço.

Tanto para o abrigo das escadarias, como para o conjunto da situação toda, imaginamos uma cobertura suspensa, que não toca o chão, mostrando para o público a pequena praça inteira e uma arquitrave que a sustenta pendurada, constituindo um portal para aquela parte da cidade, na qual se vai entrar. Por ali, naquele lugar. E, no sentido contrário, uma moldura de aviso para passar aos espaços abertos, para as visuais sobre o outro lado da cidade.

Esta estrutura se resolve com formas adequadas, leves e um tanto de aparência instável, convocando sensações imprevistas. Estrutura metálica, de aço, de acordo com os desenhos, modelo, fotografias do modelo e cálculos estruturais preliminares que acompanham esta memória. De fácil execução com tecnologia perfeitamente dominada pela nossa engenharia. A cor deverá ser clara, branca. O peso total do conjunto está estimado em 88 toneladas, muito cômodo, com fundações superficiais sem atingir a intrincada rede de serviços subterrânea.

5 – Iluminação nova, com refletores dirigidos para a igreja e os edifícios restaurados. Uma iluminação própria da cobertura suspensa, irradiante da superfície branca, com o luar.

6 – Algumas utilidades urbanas, telefones, depósitos para lixo, bancos, devem ser previstas sem esquecer que a própria Galeria Prestes Maia pode abrigar serviços especiais – agência postal-telegráfica, informações turísticas, sanitários etc.

Nestes projetos e obras novas, de revitalização, a idéia de pequenas mas significativas intervenções ganham, já que é indispensável o amparo da opinião pública e o sucesso, considerável interesse quanto uma idéia de “ações exemplares”. Que se possa realizar, uma ou outra, com o sentido de “por exemplo”.

## **GALERIA PRESTES MAIA UMA PROPOSTA**

Por Eduardo de Almeida  
Arquiteto

O desafio de reformular a arquitetura da Galeria Prestes Maia nos trouxe sentimentos mistos de nostalgia, respeito (medo?) e entusiasmo.

A história tão recente se confundia com nossa memória do Centro de 40 anos atrás, quando a Galeria se apresentava como o grande acesso de quem vinha do sul ou do oeste de São Paulo, chegando ao Vale do Anhangabaú de ônibus ou táxi e subia as escadarias de mármore e granito em direção à Praça do Patriarca.

No meio do caminho, no piso intermediário podia se fazer uma parada no Salão Almeida Júnior que, periodicamente, sediava o Salão Paulista de Belas Artes ou outros eventos e mostras.

Ali também o grande relógio estimulava a já então proverbial pressa paulistana, que mal nos permitia perceber os belos bronzes de Brecheret, hoje meio esquecidos nos seus elegantes nichos de mármore ao longo do trecho final da Galeria.

Na realidade, passados esses anos, a Galeria Prestes Maia ainda se mantém, quase intacta, enquanto espaço construído.

Mas muito alterada enquanto uso e significado para a Cidade.

O Vale não tem mais o antigo vigor, com o polo alimentador de fluxos; as atividades culturais foram transferidas para outros lugares e o Salão hoje abriga precariamente algumas atividades burocráticas da Prefeitura; no piso térreo, alguns serviços são mantidos; os sanitários públicos cumprem um papel não sanitário; e a Praça do Patriarca espera novos dias de prestígio, quando for implantado o belo projeto de reurbanização de Paulo Mendes da Rocha.

Projetar, portanto, uma re-qualificação do espaço da Galeria significa, antes de mais nada, atribuir a ela um novo sentido, um novo significado, uma nova qualidade programática.

O espaço original ainda se conserva mas suas qualidades arquitetônicas deveriam ser redescobertas, evidenciadas e desfrutadas pelos cidadãos.

Em nosso projeto foram discutidas justamente aquelas questões: qual o novo programa para a Galeria, isto é, o que se deseja com o futuro para aquele espaço, fragmento importante da Área Central?

Propusemos então que as funções básicas iniciais se restabelecessem nos três níveis existentes, organizando-as e atualizando-as no sentido de alcançar alguns objetivos que consideramos importantes.

No piso Anhangabaú, ampliação e modernização do espaço e do tipo de prestação de serviços ao público, com centrais informatizadas de orientação urbana, posto de telecomunicações, agência postal, pequeno centro comercial de conveniências e novos sanitários com sistemas adequados de controle.

No piso Almeida Junior, recuperação dos espaços culturais, com definição de uma grande área de estar com café, hall de exposições, pequeno comércio de caráter cultural, além de displays e vídeos de promoção da programação cultural da cidade e um pequeno auditório. O café e o hall de exposições se voltariam para o Vale através da abertura dos vãos hoje obstruídos.

Na Praça do Patriarca, construção da magnífica cobertura-pórtico de Paulo Mendes da Rocha.

O projeto é uma proposta que, para se sustentar e viabilizar, exige discussões com as entidades e a população diretamente interessadas e sua concretização somente será possível se entendida como parte da estratégia do inevitável processo da requalificação do Centro de São Paulo.

## **CORTIÇOS EM SÃO PAULO**

Por Suzana Pasternak Taschner  
Arquiteta

### **1. Apresentação**

Este estudo visa divulgar um levantamento sobre os cortiços no Município de São Paulo, realizados pela FIPE em fins de 1993.

Os cortiços entendidos aqui como HCA (Habitação Coletiva de Aluguel), representam um segmento significativo na cidade de São Paulo, compondo no quadro da pobreza urbana, uma de suas modalidades mais antigas.

O próprio conceito de cortiço não é consensual entre os técnicos que trabalham no assunto. Diferentes fontes atribuem ao cortiço um caráter que acentua a característica de habitação precária, de aluguel, onde existem congestionamento e co-habitação. As diversas definições usadas explicam em parte as distintas estimativas encontradas para o fenômeno no Município, estimativas estas que variam de 6% da população municipal até quase 30%.

Na pesquisa da FIPE, adotou-se o conceito de cortiço da Lei 10928, de 8 de janeiro de 1991, conhecida como Lei Moura, ou ainda Lei dos Cortiços. Esta lei, inclusive, constitui o cadastro obrigatório, perante a Prefeitura, dos imóveis enquadrados na categoria.

A definição de cortiço (ou habitação coletiva de aluguel) adotada na Lei Moura segue as seguintes diretrizes: o cortiço é a unidade usada como moradia coletiva multifamiliar, apresentando, total ou parcialmente, as seguintes características:

- constituída por uma ou mais edificações construídas no lote urbano;
-



- subdividida em vários cômodos alugados, sub-alugados ou cedidos a qualquer título;
- 
- várias funções exercidas no mesmo cômodo;
- 
- acesso e uso comum dos espaços não edificad os e instalações sanitárias;
- 
- circulação e infra-estrutura no geral, precárias;
- 
- superlotação de pessoas.

Sumarizando, a Lei Moura enfatiza as três características principais do cortiço: aluguel, congestionamento e uso comum das instalações sanitárias e espaços externos. Pode-se argumentar que tal definição exclui uma infinita gama de variedades de habitações precárias de aluguel, restringindo-se à figura clássica do casarão deteriorado subdividido em casa de cômodos, com instalações sanitárias insuficientes e em comum, ou da fileira de quartos ao longo de uma viela, com acesso único para a rua, tão típica dos cortiços construídos especialmente para tal fim. Exclui, por exemplo, prédios de apartamentos com unidades de tamanho mínimo e grande densidade populacional, como é paradigmático em São Paulo o famoso edifício São Vito, cerca do antigo Mercado Central. Esta alternativa de moradia de Gilberto VELHO (1975), que pesquisou o Edifício Estrela, em Copacabana, com 10 andares e 16 apartamentos por andar, além da cobertura com 6 apartamentos (166 apartamentos, média de 2,75 habitantes por unidade habitacional, o que fornece um total de 457 pessoas, em apartamentos de área média de 39 m<sup>2</sup>).

## **1. Breve histórico das pesquisas**

Infelizmente não existem, para os cortiços de São Paulo, pesquisas e cadastros sistemáticos como para favelas. Há um conhecimento acumulado sobre o assunto, mas o uso de delimitações territoriais específicas e definições próprias não raro impossibilitam a formação de uma série histórica. Já em 1893, o relatório apresentado à Câmara Municipal de São Paulo por Cesário Ramalho da Silva, intendente Municipal, descrevia a existência e a situação dos cortiços municipais, baseado em pesquisas em 65 cortiços municipais, baseado em pesquisas em 65 cortiços no Distrito de Santa Ifigênia. Urbina TELLES (1940) apresentou resultados de levantamentos realizados por pesquisadores sociais em 291 cortiços na região central de São Paulo, entre 1937 e 1940. Em 1961, LAGNEST (1962) estimou que, em 1961, 18% da população da cidade viveria em cortiços, concentrados na região central da cidade. O Plano Urbanístico Básico de São Paulo (PUB SÃO PAULO, 1969) encontrou cerca de 400 mil cortiçados em 1968, 8,1% do total da população municipal. Em 1975, a Secretaria do Bem Estar Social, estudando o fenômeno a partir de dados de Rendas Imobiliárias, estimou em 9,3% a população da cidade moradora em cortiços (SÃO PAULO, 1975). Pesquisas em setores urbanos específicos foram realizadas em Santa Cecília (MARGONARI, 1979) e na Mooca ( PARÓQUIA SÃO RAFAEL, 1979).

Em 1980, novas estimativas da SEMPLA (Secretaria Municipal do Planejamento) apontavam que a população encortiçada representaria cerca de 17% da população municipal. Dados de tabulações especiais do Censo Demográfico de 1980, entretanto, desmentem esse fato (TASCHNER, 1990). Partindo novamente da definição que o cortiço seria integrado por cômodos alugados com uso comum das instalações sanitárias, em 1980, segundo o censo, 10,03% do total de domicílios municipais estariam nestas condições.

Em 1985, estudos realizados para a elaboração do Plano Diretor indicavam 17,7% da população municipal com o moradora de cortiços ( SÃO PAULO, 1985). Efetuou-se também um retrato do fenômeno, em 65 cortiços, num total de 193 cômodos, nos distintos segmentos espaciais do Município (anéis central, intermediário e periférico). Em 1989 o Plano de Ação Imediato da SEHAB (Secretaria de Habitação e

Desenvolvimento Urbano), em seu Diagnóstico da Situação Habitacional, usando como base dados de 1987 e a mesma metodologia do estudo de 1985, forneceu uma estimativa da população encortiçada de 3 milhões de pessoas, distribuídas por 820 mil famílias e ocupando cerca de 88 imóveis do Município como um total (cerca de 30% da população municipal).

Antes da pesquisa da FIPE, SIMÕES JR (1991) efetuou um trabalho onde utiliza os dados quantitativos da SEMPLA e depoimentos de cortiçados da zona central de São Paulo para caracterização das condições de vida e descrição dos movimentos de lutas dos cortiçados por melhores condições de moradia. Enfatiza que o principal lema do Movimento dos Encortiçados é garantir o direito ao Centro da cidade, ou seja, poder continuar morando onde o emprego é próximo e onde é possível usufruir da infra-estrutura existente.

As outras duas mais recentes pesquisas sobre segmentos populacionais encortiçados foram a da PVC (Pesquisa de Condições de Vida, F. SEADE, 1992), onde, para 1990, estimou que 6,5% da população da Região Metropolitana de São Paulo vivia em cortiço (definição utilizada: coabitação involuntária e uso coletivo de recursos hidráulicos; ver SEADE, 1992, p. 7) e a pesquisa piloto num bairro central do Município de São Paulo, o bairro do Pari, realizada pela SEHAB-HABI (Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano, Superintendência de Habitação Popular), que em junho de 1991 mostrou a existência de 101 cortiços, número menor do que o esperado, já que em 1982 eram mais de 200. Mesmo o Pari sendo zona pobre e deteriorada, tem sofrido mudança de uso: muitos cortiços estão se transformando em pequenas indústrias de confecção de roupas, não raro controladas por imigrantes coreanos.

Finalizado o trabalho da FIPE, obteve-se uma estimativa de 23 688 imóveis encortiçados em São Paulo, compreendendo 160 841 famílias moradores e uma população de 595 110 pessoas. Corresponde a aproximadamente 6% da população paulistana.

## 2. Metodologia utilizada

A pesquisa de campo para a obtenção dos dados amostrais foi conduzida em três etapas distintas. Inicialmente foram identificados os cortiços da cidade de São Paulo, estratificados por Administração Regional. Após esta fase, os imóveis encontrados foram visitados e foi entrevistado o encarregado da sua manutenção, obtendo-se a descrição da condição de habitabilidade. Numa terceira etapa, sortearam-se famílias moradoras dos cortiços encontrados e aplicados questionários para traçar o perfil sócio-econômico dos moradores.

O plano de amostra foi feito com base no Cadastro de Renda Imobiliária da Secretaria de Finanças do Município de São Paulo, que informou, a nível de setor fiscal, o número de domicílios de distintos tipos (cortiços, casas coletivas, etc) e o número total de domicílios. Este procedimento possibilitou estratificar a população em setores fiscais, em cada regional, em quatro densidades de acordo com a densidade de cortiços e possíveis cortiços (quatro estratos). Em cada estrato foi selecionada uma amostra sistemática de setores. Para cada setor sorteado conseguiu-se uma listagem por quadras. Procedeu-se assim ao segundo estágio da amostra: sortear duas quadras para cada setor do primeiro estrato (densidade muito baixa de cortiços), três quadras para cada setor do segundo estrato (densidade baixa), cinco quadras para cada setor do terceiro estrato (densidade média) e seis quadras para cada setor do quarto estrato (densidade alta). Cada quadra sorteada foi percorrida integralmente, para identificação dos imóveis encortiçados, e assim foi contado o número de cortiço e de famílias em cada cortiço. Para o perfil sócio-econômico da população, sortearam-se aleatoriamente duas famílias em cada cortiço encontrado.

Para se estimar o número de cortiços e o número de famílias em cada AR, utilizou-se a metodologia do estimador razão (COCHRAN, 1965, CAP 6). Foram arroladas 455 quadras, em 100 setores fiscais. Entrevistaram-se pessoas de 625 domicílios precários de aluguel, nas 335 edificações pesquisadas.

### 3. Espacialização dos cortiços paulistanos

Em termos do número absoluto de cortiços, a AR-SÉ apresenta a maior concentração encontrada (quase 4500, 18,8% do total). Segue-se um segundo conjunto, com percentuais entre 9% e 7% do total dos cortiços: Mooca (9,0%), Santo Amaro (8,9%), Vila Prudente (8,6%), Freguesia do Ó (7,3%) e Campo Limpo (7,0%). As demais regiões tem menor incidência.

Isto indica maior concentração em áreas antigas – Sé, Mooca, Santo Amaro e Vila Prudente. O número absoluto de cortiços, entretanto, deve ser complementado pelo percentual que eles representam no total de imóveis da regional. Este novo indicador configura uma nova classificação: com percentuais altos (acima de 1,6%) tem-se Vila Prudente (2,19%), Campo Limpo (1,87%), Freguesia do Ó (1,74%) e Sé (1,67%). No segundo grupo – entre 1,0% e 1,6% - encontram-se Santo Amaro (1,56% de imóveis encortiçados), Vila Maria/Vila Guilherme (1,54%), Mooca (1,47%), São Miguel Paulista (1,15%), Santana (1,20%), Socorro (1,07%), Penha (1,11%) e São Mateus (1,05%).

Percebe-se que o cortiço clássico, definido pela Lei Moura, não é restrito às áreas centrais deterioradas. A presença de Santo Amaro era esperada: trata-se de núcleo antigo, com centro deteriorado. Mas o percentual alto de imóveis encortiçados em Campo Limpo, São Miguel Paulista e Socorro demonstra que esta alternativa habitacional não fica restrita às áreas deterioradas do Centro histórico. O cortiço de periferia, que une o congestionamento à falta de infra-estrutura, é talvez uma das formas mais perversas que a habitação precária de aluguel toma.

Não se pode afirmar, assim, que o cortiço seja fenômeno típico apenas do centro urbano. Espalha-se por distintos segmentos espaciais da cidade de São Paulo.

### 4. Algumas características dos cortiços e da sua população

Os cortiços manifestam-se nas edificações as mais diversas, tanto no Centro como na periferia, ocupando imóveis dos mais distintos tipos e formatos. Na pesquisa FIPE, os cortiços em imóveis adaptados para este fim foram 54,4% das edificações pesquisadas; 45,6% eram imóveis já concebidos para utilização em cômodos de aluguel. A associação das HCA com outros usos do lote não é rara: 37,6% dos imóveis apresentavam, simultaneamente, uso não residencial.

Paga-se muito por condições extremamente precárias. Na pesquisa FIPE, a média das despesas em aluguel foi de 0,48 salário mínimo. Em outubro de 1994, num cortiço do Pari, o aluguel de quarto de 6 metros quadrados com janela custava 50 reais. A esta despesa acrescentam-se 53 de luz e 60 de água. O imóvel possui 21 cômodos, dos quais 18 estavam habitados, e apenas dois banheiros.

O levantamento da FIPE indicou uma média de 20,41 moradores por cortiço, inferior à pesquisa da SEMPLA de 1985 (33,5) e à do Pari (23,0). Em média cada cortiço tinha 8,5 cômodos, num total de 3,7 pessoas por household e 2,45 pessoas por cômodo. A relação de pessoas por sanitário foi de 5,91 e por chuveiro 6,32. O material predominante das paredes é alvenaria. Possuem infra-estrutura; 99,1% do imóveis estão ligados à Eletropaulo, 99,7% consomem água proveniente da rede pública e 65% estão ligados à rede pública de esgotos.

Os chefes de família são predominantemente nordestinos ( 63,8% ). Apenas 19,2% são nascidos no Estado de São Paulo. A pesquisa da SEMPLA em 1985 encontrou que 50% dos chefes de família cortiçados residiam na cidade há mais de 10 anos. Entre os cortiçados do Pari, 35% residem no cortiço há mais de 5 anos e 27% deles sempre viveram em cortiço desde sua chegada a São Paulo. Diferentemente das anteriores, a pesquisa FIPE encontrou o maior percentual de chefes cortiçados ( 38% ) chegando em São Paulo entre 1985 e 1993, períodos coincidentes com profundas crises da economia brasileira.

A renda mensal dos trabalhadores moradores de cortiço, empregados sobretudo no setor serviços ( 36,4%) e indústria ( 25,1% ), concentra-se na faixa entre 1 e 3 salários mínimos ( 51,8% ).

A violência impera nas relações cotidianas: é a fila para o banheiro, o barulho, a ausência de privacidade, as brigas com vizinhos e com o encaixado, o medo de ficar sem teto. A razão para se submeter a tudo isso liga-se ao usufruto do urbano, ao direito ao Centro da cidade. Isto significa poder continuar a morar na área central ou em centro de bairros, onde há escola, creche, posto de saúde.

A segregação urbana como item a evitar O direito à cidade é para todos. Este princípio fez com que, durante a gestão 1989-93, em São Paulo, experiências concretas de permanência da população encortiçada no Centro urbano fossem tentadas. Ao todo, 22 projetos de reconstrução de cortiços estavam em andamento até o fim de 1992. O custo do projeto é alto, por volta de 11 500 dólares por família, sendo que 95% desse custo representa a parte relativa à edificação.

A diminuição do ritmo de crescimento da metrópole de São Paulo alivia, de certo modo, a pressão por moradia. De outro lado, 6% da população municipal vivendo em cortiços e 19% em favelas colocam um desafio para o governo e para a sociedade em geral, que políticas públicas adequadas, a esperada retomada do crescimento econômico e a re-integração na economia mundial certamente auxiliarão a resolver.

## 5. Bibliografia

- COCHRAN, W (1965) Técnicas de amostragem Rio de Janeiro, Editora Fundo de Cultura
- LAGENEST, HB de (1962) Os cortiços de São Paulo Revista Anhembi, 132.
- FIPE/SEHAB (1994) Relatório Final: cortiços (mimeo)
- MARGONARI, E (1979) Alguns aspectos da realidade ususal dos cortiços na área da paróquia de Santa Cecília da cidade de São Paulo. Dissertação de mestrado apresentada à Pontifícia Universidade Católica (PUC).
- PARÓQUIA SÃO RAFAEL (1979) Pesquisa sobre os cortiços da Mooca, São Paulo (mimeo)
- SÃO PAULO, Município (1969) Plano Urbanístico Básico (PUB), VOLUME 3
- SÃO PAULO, Município (1975), Secretaria do Bem Estar Social Diagnóstico sobre o fenômeno cortiço no Município de São Paulo (mimeo)
- SÃO PAULO, Município (1985) Secretaria Municipal do Planejamento cortiços em São Paulo: frente e verso
- SIMÕES, JG (1991) Cortiços em São Paulo: o problema e suas alternativas, São Paulo, Pólis, 2
- SEADE (1992) Pobreza e riqueza: pesquisa de condições de vida na Região Metropolitana de São Paulo: habitação.
- SILVA, C. R. de (1893) Relatório da Comissão de Exame e Inspeção das habitações operárias e cortiços no distrito de Santa Efigênia. São Paulo
- TASCHNER, SP. (1990) Habitação e Demografia Intra-urbana em São Paulo Revista Brasileira de Estudos da População, v 7 n1, janeiro/junho
- URBINA TELLES, G. (1940) O problema do cortiço Serviço social 2, dezembro.
- VELHO, G (1975) A utopia urbana Rio de Janeiro, Zahar

Foto 1: cortiço na Rua João Teodoro, no Pari – objetos de usuário

Foto 2: cortiço na Rua São Caetano

Foto 3: antiga fábrica abandonada,  
Rua João Teodoro

Foto 4: tanques e espaço comum

Foto 5: sincretismo dos adornos

Fonte (fotos 1 a 5): Suzana Pasternak Taschner

Foto 6: Edifício São Vito

Fonte: Acervo Viva o Centro

## **ASPECTOS DA POLÍTICA IMOBILIÁRIA PARA AS ÁREAS CENTRAIS**

Por Emílio Haddad

**Arquiteto**

As cidades – e em especial de suas respectivas áreas centrais – sofrem o impacto das diferentes transformações demográficas, sociais, econômicas, tecnológicas e culturais que o mundo tem presenciado. Por serem, normalmente, área de ocupação mais antiga da cidade, os centros sofrem contínuas pressões para se adaptarem às sucessivas ondas de inovação e de mudanças. Travam assim uma permanente batalha no sentido de preservarem parcela da importância que detiveram historicamente como coração da cidade, local privilegiado de encontro e de referência por seus habitantes.

Os fatos são conhecidos. Novas tecnologias, entre as quais o desenvolvimento das telecomunicações e a revolução dos microcomputadores, contribuíram para a descentralização de funções para novas áreas da cidade. A crescente oligopolização da economia colabora com esse processo: visando ampliar sua participação no mercado varejista, as unidades comerciais passam a abrir filiais ou franquias em áreas mais próximas dos bairros residenciais, encontrando muitas vezes nos shopping centers seu nicho privilegiado. Grandes empresas – nacionais ou multinacionais – buscam para suas sedes edifícios com espaços amplos e flexíveis, com facilidades para instalação de redes e de comunicação, ar condicionado central etc, encontrando-se em áreas mais distantes do Centro, com boa acessibilidade viária.

Edifícios construídos nas áreas centrais das cidades envelheciam, necessitando reformas. Mais grave, se tornavam desconformes com novas formas e exigências do trabalho, passando a exigir adaptações. Certas alturas, como parece ser o exemplo das grandes galerias no Centro de São Paulo, perdem sua funcionalidade. Ao lado de serviços especializados para público restrito, o Centro passou gradualmente a servir ao público das periferias pobres desprovidas de serviços.

Políticas visando à revitalização das áreas centrais se procederam num leque de possibilidades entre dois enfoques extremos: um, mais radical, teve sua expressão típica nos chamados projetos de “urban renewal”: baseava-se na demolição de quarteirões inteiros, sendo no lugar construídos edifícios comerciais e residenciais. Foi o que se presenciou no caso de cidades norte-americanas e inglesas: o esvaziamento das áreas centrais coincidiu com o processo de movimento de seus moradores para o subúrbio, acessível através das amplas vias expressas que foram construídas.

No outro extremo, uma intervenção mais moderada e incremental volta da sobretudo à reforma e adaptação dos edifícios e espaços públicos. Deu-se em cidades do continente europeu, onde a presença de

edificações e áreas de interesse histórico conduzia mais a uma política de preservação do que a de tabula rasa.

Entre estes dois paradigmas extremos, a experiência de revitalização das áreas centrais tem mostrado uma diversidade de formas, que resultam em parte das especificidades de cada local.

No exemplo das cidades norte-americanas, o modelo capitalista privilegia o mercado livre e os arranjos sociais são estabelecidos em função sobretudo do lucro, mediado por um sistema decisório descentralizado e de controle local. Ali, ao abandono das áreas centrais seguia-se sua dilapidação, o que não era desprovida de uma lógica de interesses. O aprofundamento do decaimento parecia ser algo em certa medida pensando; reportam-se casos em que incêndios provocados propositalmente permitiam aos proprietários que recuperassem, através do recebimento de seguro, o valor imobiliário original.

Para quem teve a oportunidade de visitar, o cenário de abandono pode se tornar dantesco; áreas esvaziadas, com uma população marginal, desempregada, freqüentemente alcoolizada e drogada, ocupando o que restava de casas; lixo amontando-se por toda a parte. Tais áreas se tornaram muito, mas muito mesmo, desvalorizadas. Foi justamente o tamanho da diferença provocada entre o valor imobiliário na área central superdesvalorizada e a periferia que tornou atraente aos grandes investidores imobiliários desenvolverem projetos de "urban renewal": a apropriação da valorização imobiliária, como se sabe, é importante componente da lucratividade de empreendimentos.

Nos parece que, no caso de São Paulo, tal processo de desvalorização na área central, embora evidente, não teve escala comparável ao ocorrido nas grandes cidades norte-americanas e inglesas. Não se reproduz aqui a mesma situação extremada de criação de um diferencial de valor que propiciam o interesse na execução de projetos de "urban renewal" à la gringo. Em São Paulo, o interesse imobiliário tem se direcionado para outras áreas da metrópole, onde a demanda é, inclusive, melhor previsível.

Na área central da cidade de São Paulo, tem-se presenciado ações localizadas de readaptação gradual de edifícios e espaços públicos, sendo alguns destes de maior escala, como foi o caso do Vale do Anhangabaú. É justo se contabilizar parcela de responsabilidade pela sustentação do valor imobiliário no Centro, em patamar não tão baixo, à reforma e readaptação de edifícios selecionados e às diversas obras realizadas na área central, como a pedestrianização e implantação do metrô. Certas estações, como a Sé, trouxeram seu pequeno "urban renewal", tendo implicado a demolição de quarteirão, com a primeira implosão de um grande edifício na América Latina.

A revitalização das áreas centrais tem sido tema constante de interesse do planejamento urbano. Este, por sua vez, tem se mostrado cada vez mais sensível à importância de cultivar um entendimento do mercado imobiliário e seus mecanismos de decisão.

A prática internacional tem desenvolvido um instrumental de política imobiliária através do qual são estabelecidos termos de negociação entre os interesses paralelos dos setores público e privado, em projetos de revitalização de áreas centrais. Entre estes instrumentos, incluem-se a constituição de unidades administrativas para cuidar de impostos sobre a propriedade imobiliária, a cobrança de taxas, ou na forma de taxas, como os "development impact fees", ou da exigência da realização de obras públicas necessárias ao projeto, ou na construção de habitação popular, como no caso das operações interligadas, no município de São Paulo.

Em muitos casos, tais projetos de renovação urbana se viabilizaram através da intervenção pública tendo sido criadas em presas de re-urbanização ("redevelopment agencies"). Tais agências adotam uma postura de mercado, e embora utilizando-se com o retorno dos investimentos feitos.

Muitas delas, como foi o caso da Boston Redevelopment Authority – BRA, tiveram o papel de secretaria de planejamento urbano, assumindo responsabilidade pelo zoneamento e pela licitação de construir novos edifícios.

A BRA estimulou a construção de grandes torres, que hoje fazem parte do perfil da cidade de Boston, tendo revertido esta política quando considerou o Centro atingido um grau desejável de densificação.

Em países onde tem prevalecido o modelo social-democrata, como, por exemplo, na Escandinávia, os municípios dispõem de departamento imobiliário encarregado da aquisição de terras urbanas para fins de desenvolvimento urbano. A prefeitura da cidade de Helsínki detém 65% das terras municipais e só autoriza novas urbanizações em terras públicas depois de cuidadoso planejamento. Muitas vezes, como é o caso de Amsterdam, na Holanda, terrenos públicos são objetos de leasing. Este é o caso de Beijing, onde muitas companhias públicas de desenvolvimento urbano têm sido criadas para trabalhar “joint ventures” com empresas estrangeiras em geral pertencentes a chineses de Hong Kong ou dos Estados Unidos.

Este breve artigo buscou ilustrar aspectos de aplicação de política imobiliária voltada à problemática da revitalização das áreas centrais. Trata-se de uma questão ampla para a qual a colaboração da política imobiliária é fundamental porém incompleta. O problema dos desabrigados, mendigos e bicitários que vêm encontrar refúgio no Centro da cidade depende de políticas sociais mais gerais, de cunho redistributivo.

## **ASPECTOS RELEVANTES SOBRE A ACESSIBILIDADE AO CENTRO DE SÃO PAULO E A OFERTA E DEMANDA DE ESTACIONAMENTO**

Por Victor Abel Grostein

Engenheiro Civil

### **Padrões e Tendências da Oferta de Transporte na Área Central durante os últimos anos**

A área central de São Paulo vem sofrendo, ao longo dos últimos anos, os efeitos da competição com novas áreas de concentração de atividades de comércio e serviços que surgiram em diversos pontos da cidade. Estas áreas oferecem muitas vezes equipamentos e infra-estrutura mais adequada aos requisitos da moderna indústria de serviços, especialmente no que diz respeito à acessibilidade do transporte individual.

A região central vem sendo objeto de investimentos de infra-estrutura de transportes ao longo das últimas décadas e conta hoje com 7 estações de metrô, 3 estações de ferrovia e 286 linhas de ônibus, que atendem plenamente a região.

Do ponto de vista do automóvel, os esforços consistem em investimento de vulto no sentido de promover o “by pass”, ou então na aplicação de medidas que oscilam entre o fechamento e abertura de acessos, restrição de acessos etc.

Estas medidas, aliadas à ampla disseminação de calçadas, apesar de plenamente justificáveis do ponto de vista sócio-econômico e ambiental, não constituem razão suficiente para um tratamento em segundo plano do problema da demanda ativa do automóvel.

Estima-se que existam cerca de 11.000 vagas pagas entre estacionamentos públicos e zona azul, insuficientes para atendimento mínimo à região. Estas vagas estão geograficamente mal distribuídas, deixando grandes vazios de atendimento à região conforme pode-se observar na Figura 1.

A satisfação deste segmento específico da demanda pode muitas vezes refletir nas decisões relativas à escolha locacional de estabelecimentos comerciais e prestadores de serviço, tanto para conter a classe dirigente quanto para conter o mercado alvo de diversas atividades de comércio e serviços.

### **A Demanda de Viagens por Automóvel na Região Central**

De acordo com a Pesquisa O/D 1987 cerca de 10.000 viagens tem origem ou destino na zona 1 (Centro da cidade) durante a hora de pico. De acordo com análises procedidas com a mesma base de dados as viagens de auto são realizadas com maior intensidade pelas zonas de tráfego com alta renda média familiar. Conforme mostra o Quadro A, a média de viagens diárias de auto com destino ao Centro produzida pelas zonas de tráfego com população predominante de renda familiar acima de 30 salários mínimos é cerca de 9 vezes superior às zonas com população predominante com renda de 0 a 4 salários mínimos. O comportamento para viagens de táxi é similar às de viagens de automóvel concentrando-se nas faixas de maior renda.

Observa-se no Quadro B que o número de viagens produzidas ao Centro a partir de zonas com predominância de atividades em comércio ou serviços é quase o dobro das viagens produzidas em áreas de atividade industrial.

Os quadros mostram a atração das faixas de renda mais altas, envolvidas no setor serviços, como a predominante dos usuários de automóvel com destino ao Centro, que é justamente o segmento que vem-se transferindo da região.

Tal fato é corroborado pelo fato de que a taxa de atração de viagens de automóvel com destino à área central é quase a metade das taxas observadas para Cerqueira César e Jardins, o que traduz de forma geral as diferenças acentuadas na oferta de espaço viário e de vagas de estacionamento entre as regiões e explica a transferência observada.

Quadro A: Análise de Volumes Médios Diários de Viagem geradas ao Centro de Auto e Táxi a partir de Zonas de Tráfego Classificadas nos Segmentos Predominantes da População de acordo com a Renda Familiar em Salários Mínimos

Nível	Descrição	Média Auto	Desvio Padrão Interno	Média Táxi	Desvio Padrão Interno
1	Pop 0 – 4 SM	180	64	3	3
2	Pop 4 – 8 SM	238	60	10	5
3	Pop 8 – 15SM	441	73	25	10



4	Pop 15 – 30SM	1111	213	87	36
5	Pop>30 SM	1547	347	188	73
Total		549	55	42	9
Razão F		15,979		8,071	
Nível significância		0		0	
Fonte: Pesquisa O/D87 – CMSP					

Quadro C: Hierarquização de Alternativas de índice com Pedágio e Área Central			
Ranking	Alternativa a se Adotar	Coefficiente de Escolha	t de Student
1º	Passa a vir ao Centro de ônibus ou metrô	2,3699	12,8280
2º	Estaciona fora da área central e faz o resto do percurso em ônibus ou metrô	0,1744	0,8221
3º	Paga R\$ 10,00 para entrar com automóvel na área central e estaciona em vaga própria ou paga	-0,01325	-0,718
4º	Estaciona o veículo fora da área central e faz o resto do percurso a pé	-0,5136	-2,3606
5º	Paga R\$ 10,00 para entrar com automóvel na área central e deixa veículo com motorista ou acompanhante que espera e circula	-0,5387	-1,7287
6º	Passa a vir ao Centro de táxi	-0,6201	-1,7238
7º	Deixa de vir ao Centro	-1,1937	-3,6534
Qui-Quadrado		8,1548	
Obs.: Valores críticos de t a níveis de confiabilidade:			
75% = 0,681			
90% = 1,303			
95% = 1,684			
Valor crítico de Qui-Quadrado a nível de confiabilidade			
99,5% = 79,49			
Fonte: Pesquisa piloto junto aos usuários de automóvel da região central			

Quadro B: Análise de Valores Médios Diários de Viagem gerados ao Centro de Auto e a partir de zonas de Tráfego Classificadas no setor Predominante de Atividades de acordo com Número de Empresa

Nível	Descrição	Média Auto	Desvio Padrão Interno
1	Indústria	329	60
2	Comércio e Serviço	603	76
Total		549	63
Razão F		3,022	
Nível Significância		0,0836	
Fonte: Pesquisa O/D87 - CMSP			

### **Proposições para o Aumento de Vagas e Disponibilidade de Viário**

Algumas medidas possíveis para a ampliação de estoques de vagas na região do Centro histórico, tais como criação de estacionamento no espaço, subterrâneo das praças e logradouros públicos, têm sido objeto de constante estudo das autoridades municipais.

Por um lado, a criação de estacionamentos subterrâneos, que já conta com lei específica para a implementação em algumas praças de Centro, exige recursos para sua implantação e operação. Este investimento, de difícil realização pelo poder público, pode, no entanto, ser analisado dentro das perspectivas de parceria com a iniciativa privada.

Parceria significa dizer que o município deve analisar caso a caso cada garagem, já que a simples concessão sem ônus não viabiliza grande parte das mesmas. Ora, se o município julga importante o empreendimento, qualquer raporte de capital privado para pagar parte do investimento é válido.

Por outro lado, a acessibilidade ao Centro pode ser promovida por intermédio de aumento do sistema viário disponível para circulação sem restrição. Esta medida pode ser feita de forma a simplesmente liberar o acesso a algumas ruas, antes restrito, ou então permitir o acesso pedageado de usuários à área central.

Em ambas as políticas fica evidente a necessidade de criação de vagas de estacionamento como medida complementar, tanto no que se refere a vagas para períodos quanto vagas para espera, de rápida rotatividade.

### **Análise de Hipótese de Pedageamento da Área Central**

Descrevem-se a seguir os resultados de uma pesquisa junto a usuários de automóvel da área central face à hipótese de acesso controlado ao perímetro do Centro histórico.

No Quadro C apresentam-se os coeficientes de preferência, expressando maior força os valores de maior força os valores de maior módulo positivo. Conforme pode-se verificar, a alternativa de maior preferência é a substituição do automóvel pelo transporte público e a de menor preferência é aquela que sintetiza a rejeição à medida e mudança locacional de atividades.

As alternativas constantes envolvem de forma direta a utilização do automóvel de forma exclusiva, ou conjugada com o modo público.

Neste contexto é interessante notar a necessidade de estacionamento a distâncias razoáveis do destino, estacionamentos integrados a rotas de ônibus ou metrô e áreas de espera para carros com motoristas ou acompanhantes.

Assim sendo, verifica-se que uma medida no sentido de pedaggiar a área central deveria ser acompanhada de contrapartidas que promovessem o uso funcional do transporte público, criação de áreas de estacionamento e espera e racionalização dos circuitos tanto de automóveis quanto de pedestres.

De acordo com os valores estimados, caso fosse cobrado um pedágio de R\$ 10,00 para acesso ao Centro, mais da metade das preferências declaradas se dirige no sentido de substituir o uso do automóvel pelo transporte público.

O usuário que mantém a preferência pelo automóvel e que pode ser considerado cativo representa cerca de 30 a 40% da demanda total analisada.

A pesquisa mostra que o pedageamento da área central geraria uma renda significativa, poderia ser aplicada na operação da área, pelo incremento do transporte público de atendimento específico à área e pela ampliação do número de vagas, tanto pela construção de garagens, quanto pela substituição de ocupação das vagas atuais das faixas de renda menores para maiores, que é exatamente o atendimento que se deve prestar, no sentido de recuperar atividades e empregos que vêm deixando a região.

### **Conclusões e Sugestões**

A acessibilidade à área central por automóvel está condicionada à existência de estacionamento com oferta a preços compatíveis às necessidades de um segmento especial e importante de demanda.

Esta demanda consiste tanto de usuários com as atividades fixadas no Centro quanto de clientes de negócios localizados na área central.

Os problemas principais encontrados pelo usuário de automóvel para acessar a área central são, além da escassez de estacionamento, a existência de poucos circuitos para percurso interno da área central.

Estas características podem ser alteradas na medida em que se introduza uma operação diferenciada integrando as soluções para acesso, circulação e estacionamento e operação da área central.

A operação integrante da área central pode ser implantada dentro da filosofia de parcerias entre o poder público e a iniciativa privada.

Uma forma de implantar estas medidas foi estudada ainda em caráter preliminar por intermédio de uma pesquisa de avaliação de possíveis cenários de operação do Centro considerando o acesso pedageado de uma área restrita.

Notam-se alguns efeitos desejáveis tais como substituição do modo automóvel pelo transporte público, propensão a realizar viagens integradas auto/transporte público e propensão a pedestrianizar parte dos percursos.

Para se promover estas atitudes, seria necessário oferecer melhorias tais como linhas circulares de ônibus internos ao Centro, ligando os pólos de atração e terminais de transporte.

Quanto ao estacionamento, as necessidades podem ser atendidas com a ampliação do estoque de vagas junto às estações de transporte público e com a criação de novos estacionamentos aproveitando o espaço subterrâneo de praças e baías de espera regulamentadas.

Estima-se que grande parte dos investimentos públicos poderiam ser evitados, caso a operação de tráfego e a implantação destas melhorias ficassem a cargo da iniciativa privada, envolvendo os agentes interessados no aperfeiçoamento crescente dos processos de acessibilidade ao Centro.

## **O PLANO DIRETOR E O CENTRO DA CIDADE: RESIGNIFICAR E FUNCIONALIZAR SEM ERGUER MURALHAS**

**Por Raquel Rolnik  
Arquiteta/Urbanista**

Cidade de fronteiras abertas: assim tem sido a história da cidade de São Paulo desde sua fundação, à beira de um vasto planalto até hoje, quando se prepara para ser uma das megacidades de um planeta urbanizado. A partir da colina central, a cidade se esparramou, definindo uma área cada vez maior de abrangência territorial, ao mesmo tempo em que reforçava o centro desta vasta mancha, como uma espécie de coração da cidade.

Coração é o elemento vital de distribuição dos fluxos, mas é também o território dos afetos, o lugar da sensibilidade amorosa da cidade. O Centro-coração funcionou assim, durante séculos, como lugar de onde emanavam as decisões de onde partiam os caminhos, onde se realizavam os grandes negócios mas também como a imagem da própria cidade. Por estas razões foi palco de disputas territoriais e simbólicas: quando Antonio Prado liderou sua reforma no início do século inaugurou um novo Centro que respaldava sob a égide do café tentando apagar qualquer marca de um passado colonial e escravagista. Quando Prestes Maia propõe o perímetro de irradiação, resignifica seu Centro em escala metropolitana e sob o reinado do automóvel.

Entretanto, o modelo de expansão territorial da cidade vinha pouco a pouco minar a própria base da existência do Centro-coração. Em primeiro lugar, o movimento permanente de deslocamento das elites em direção Sudoeste (Paulista/Jardins/9 de julho/Faria Lima/Marginal Pinheiros) deslocava a centralidade para este vetor e define uma espécie de Muro de Berlim constituído pelo eixo do Tamandua até a Várzea do Carmo. A partir daí, o Centro perde a imagem de centro do poder, embora a estrutura radioconcêntrica da cidade continue a ter no Centro o mais importante entre cruzamento de fluxos e vias. Em segundo lugar, o transporte sobre rodas, ônibus e automóveis, tão responsáveis pela metropolização e portanto pujança, transforma este nó numa espécie de pesadelo fumarento e poluído. Finalmente, sua ocupação pelas massas, em uma situação de crescente isolamento e guetificação das elites, acaba por gerar a ideia de que o Centro está “decadente”, embora do ponto de vista de geração e atração de viagens, empregos e atividades econômicas isto não seja absolutamente verdadeiro.

A questão seria então apenas de natureza simbólica? A sua maior riqueza – diversidade e multiplicidade e acessibilidade e absolutamente todos os pontos da metrópole (e portanto sua “abertura” radical) – é seu grande defeito? A equação se resumia a uma reatração das elites? Para isso deveriam ser expulsos os usos

“degradantes” – leia-se populares – e o Centro deveria ser refuncionalizado sob a lógica da arquitetura-fortaleza dos shoppings, condomínios e centros empresariais?

Queremos acreditar que a resposta é não. Ou que pelo menos devemos ousar apresentar uma alternativa a partir de generosidade de nosso coração-Centro.

Por quê?

Antes de mais nada, em nome de uma racionalidade econômica: o Centro da cidade é um de seus lugares mais bem servidos por infraestrutura e serviços. Numa cidade onde Ter ou não acesso a estas infraestruturas faz toda a diferença e onde 60% de seus moradores vivem alguma espécie de carência (de água ou luz ou pavimentação ou escola ou creche ou atendimento médico ou transporte decente), não podemos nos dar ao luxo de desperdiçar nossos espaços equipados. O Centro tem uma densidade ao meio-dia 400% maior do que sua densidade demográfica à meia-noite. A consequência é dupla: por um lado super-saturação de dia e ociosidade das infraestruturas de noite, por outro a insegurança de uma cidade noturna deserta. Por isso é fundamental recuperar a possibilidade de moradia no Centro da cidade e nos chamados bairros centrais à sua volta, (Luz, Bom Retiro, Santa Cecília, Vila Buarque, Liberdade, Cambuci etc.), introduzindo lógicas de contra-fluxo.

Cidade 24 horas de usos mistos, misturados, gente nas ruas de dia e de noite. Como?

Evidentemente é impossível lograr uma refuncionalização intervindo apenas no próprio Centro. Isto quer dizer que uma intervenção no destino do Centro depende muito de como se estabelecem as relações entre os diversos segmentos do mercado de localizações na cidade. Como hoje as oportunidades imobiliárias estão extremamente concentradas no vetor Sudoeste, as transformações possíveis passam pela desconcentração desse mercado. Isto pode ser incentivado de duas formas: abrindo novas oportunidades em outros locais e limitando o potencial de rentabilidade onde está é concentrada. Dois tipos de instrumentos – que devem se complementar – podem ser úteis para atingir estes objetivos – a legislação de uso e ocupação do solo, que define o potencial da edificabilidade e uso dos terrenos e projetos de redesenho urbano concretos, com capacidade de gerar novos significados urbanos.

No caso específico do Centro da cidade, do ponto de vista de desenho urbano, a intervenção deveria se pautar por três linhas básicas:

- o controle da poluição ambiental, com a introdução de limitantes sérios para a emissão principalmente de monóxido de carbono dos veículos.
- 
- A ampliação de espaços livres e verdes, inclusive em miolos de quadras, e a garantia de um padrão de manutenção dos espaços públicos.
- 
- Uma operação de resignificação que na verdade já está em marcha - recuperando a “imagem” do centro.

Tudo isto porém é tímido e limitado de não ousarmos dar, a partir do Centro, o pulo do gato desta cidade derrubando nosso Muro de Berlim. É importante gerar o novo coração, agora da megacidade, integrando sua zona leste/sudeste, derrubando sua dualidade paralisante. Desde que, ainda no século XIX, instituímos a diferença entre o Norte e Sul da Sé, diferença esta profundamente reforçada com a ocupação operária e popular dos valores por onde passa a estrada de ferro, construímos uma muralha que hoje nos sufoca, destruindo nosso Centro.

Quando a prefeitura decidiu se mudar para o Parque D. Pedro deu um primeiro passo na direção desta resignificação necessária e urgente. Infelizmente, este movimento foi interrompido e a histórica concentração de investimentos públicos no vetor Sudoeste foi retomada – nada menos que 85% do orçamento municipal para investimentos se concentram hoje naquela região!

A derrubada de nosso muro exige projetos que, muitos além de ligar fisicamente, eliminando barreiras, produzam novos símbolos capazes de irradiar atração de investimentos de toda a ordem. Só a arte tem esta capacidade – e portanto o negligenciado urbanismo enquanto arte de desenhar espaços públicos tão sufocado pelo totalitarismo do planejamento funcional deve novamente ter um lugar.

Assim, com uma regra do jogo de apropriação do potencial de edificabilidade na cidade mais justa e desconcentrada e uma operação artístico-urbanística e de marketing podemos avançar na construção de nosso novo/velho coração, lançando-nos em um futuro de fronteiras radicalmente abertas. Para todos.

## **MORAR NO CENTRO**

Por Maria Tereza Souza

**Arquiteta**

As políticas habitacionais desenvolvidas na cidade de São Paulo têm, de um modo geral, privilegiado a realização de conjuntos de grande porte, notadamente nas áreas periféricas. A justificativa de se atender a uma grande demanda por habitação, que exigia investimentos de grande escala, levou o poder público a optar por áreas mais afastadas onde o custo direto (privado) dos terrenos era muito menor. Entretanto, esta política teve um custo social muito maior, na medida em que forçou as administrações a levar a infraestrutura às áreas mais distantes, e criou conjuntos carentes das qualidades urbanas que a cidade reclama hoje: proximidade aos locais de trabalho, diversidade de usos, tratamento dos espaços públicos, ambientação etc.

A crítica a este modelo de construção da cidade levou muitos países a pensar em políticas habitacionais alternativas que, ao invés de incentivar a expansão periférica, atuassem dentro dos espaços já consolidados. Estas políticas estão comprometidas com uma nova forma de abordagem dos projetos urbanos baseadas na “intervenção na cidade existente”, que o arquiteto português Nuno Portas definiu como “o conjunto de projetos e programas públicos ou de iniciativas autônomas que incidem sobre os tecidos urbanizados dos aglomerados, sejam antigos ou relativamente recentes, tendo em vista: a sua reestruturação ou revitalização funcional (atividades e redes de serviços); a sua recuperação ou reabilitação arquitetônica (edificação e espaços não construídos, designadamente de uso público); finalmente, a sua reapropriação social e cultural (grupos sociais que habitam ou trabalham em tais estruturas, relações de propriedade e troca, atuações no âmbito da segurança social, educação, tempos livres etc)”. Esta “nova política urbana” defende a plena utilização do “estoque construído” na programação das necessidades habitacionais e opõe-se à erradicação das famílias residentes, por entender que a auto-organização pode ajudar no processo de revalorização das áreas onde vivem.

Na cidade de São Paulo, a crítica ao modelo de formação da cidade que as grandes políticas habitacionais promoveram poucas vezes deixou a esfera dos planos e diretrizes para ser efetivamente implantada e experimentada. Os estudos e levantamentos realizados por cada administração municipal normalmente foram interrompidos pelas administrações seguintes, o que tem comprometido os avanços nesta área. Mesmo assim, a defesa pela moradia nas áreas já urbanizadas, especialmente nas áreas centrais, tem, aos poucos, ganhado força no discurso do poder público. E não é para menos. Hoje um quarto da população do

município de São Paulo vive em cortiços e, segundo o censo de 1980, mais de 20% dos domicílios encortiçados encontram-se na área central.

## **A CONSCIENTIZAÇÃO DOS ÓRGÃOS PÚBLICOS**

A primeira crítica ao modelo de produção urbana de extensão foi feita na administração de Miguel Colassuono, no início dos anos 70. Com o incentivo do programa CURA (Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada), criado pelo BNH, a Coordenadoria Geral do Planejamento – COGEP – organizou o “plano plurianual de projetos “CURA”, que pretendia adensar as áreas que já tivessem infraestrutura instalada e possuíssem grandes estoques de lotes ociosos. AS áreas centrais, entretanto, foram excludas do programa, com exceção do Pari, pois não possuíam lotes ociosos das proporções que os grandes investimentos do BNH exigiam.

Na administração seguinte, de Olavo Setubal, o Centro e a questão habitacional nas áreas centrais receberam a atenção especial. A COGEP organizou em 76 um seminário permanente para discutir diretrizes de desenvolvimento para a área central de São Paulo. Foi feito um levantamento completo de todas as políticas recentes que atuavam no Centro de São Paulo a nível nacional, estadual e metropolitano, e de todos os projetos que já haviam sido propostos para a área. Foi elaborado o “projeto Centro” que, na questão habitacional, propunha a implantação de instrumentos basicamente de natureza fiscal, como o imposto territorial progressivo, que juntamente com sistemas de subsídios poderiam incentivar a construção de habitações nos vazios urbanos.

Na década de 80, a questão dos cortiços nas áreas centrais entrou na pauta das discussões dos órgãos públicos, porém não foi formulada uma política habitacional específica neste sentido. A administração de Mário Covas elaborou um “estudo sobre a população da Regional da Sé” que teve um caráter mais assistencialista, e a administração de Jânio Quadros elaborou o estudo “Cortiços em São Paulo: em frente e verso”.

Todos esses planos, diretrizes, projetos e estudos lançaram pontos de partida para a reformulação da política habitacional praticada pela municipalidade. No entanto, as interrupções dadas pelas mudanças das administrações têm prejudicado a implantação e experimentação de qualquer uma dessas iniciativas.

## **UMA POLÍTICA PARA OS CORTIÇOS NAS ÁREAS CENTRAIS**

A administração de Luiza Erundina elaborou o Plano Diretor do Município, que conseguiu formular, de forma mais abrangente, uma nova política urbana mais comprometida com a “cidade existente”. Algumas das propostas que atingiam especialmente as áreas centrais na questão da moradia foram: a plena utilização da infraestrutura, promovendo maior adensamento; o incentivo à diversidade de usos (comercial, residencial, industrial e de serviços); a criação da zona especial de interesse social (ZEIS) para cortiços, garantindo a fixação das residências populares nas áreas centrais; e a criação de zonas especiais de preservação (ZEP), preservando o intervindo em conjunto de interesse urbanístico sem alterar a dinâmica das relações sociais e econômicas da região.

A implementação de projetos-piloto em áreas de cortiço foi, sem dúvida, a experiência mais significativa da Prefeitura para a área central. Pela primeira vez uma política habitacional direcionada para o problema da moradia no Centro se opôs à expulsão das famílias residentes, defendeu a reabilitação dos edifícios encortiçados e, principalmente, pela primeira vez o projeto saiu da esfera dos “planos” e “diretrizes”. O “Casarão” na Avenida Celso Garcia propôs a recuperação do edifício antigo, hoje com 54 unidades, e a

construção de um edifício novo que, somados, abrigarão 180 famílias. O projeto previu ainda creche, praça, serviços e comércio local. A construção foi iniciada com a participação das famílias residentes, que trabalharam em um sistema de mutirão e, infelizmente, hoje está interrompida pela mudança da administração municipal. A conclusão deste projeto tem sido defendida pelos moradores do “Casaão”, pelo autor do projeto, o arquiteto Claudio Manetti, pela equipe de arquitetos que acompanhavam a obra e por todos aqueles que, acreditando no compromisso com a “cidade existente”, vêm no sucesso desta iniciativa o embrião para uma política ampla de reabilitação das áreas centrais.

## **O CENTRO DE SÃO PAULO: PERSPECTIVAS PARA O SÉCULO XXI**

Por José Eduardo de Assis Lefèvre

**Arquiteto**

O futuro de nossas cidades depende em grande medida da maneira como as atuais gerações de políticos, administradores, técnicos, empresários, comerciantes, se posicionarem face às transformações urbanas e do grau de coerência que existir no conjunto de suas decisões individuais. Quero com isso enfatizar que a cidade não é uma criação individual, mas fruto de uma ação coletiva e que a qualidade de vida urbana é resultado do grau de preocupação e empenho em alcançá-la. Nesse contexto a importância crescente que vem assumindo a requalificação da área central da cidade tanto na mídia como no discurso dos administradores, na ação de parte do setor privado e na atuação de técnicos ligados ao assunto permite encarar com algum otimismo as perspectivas de sua evolução.

Primeiramente será necessário debater amplamente a respeito de qual o Centro que queremos, qual a sua fisionomia, quais as suas funções, ou seja, para que o Centro e para quem. Apenas após é que terá sentido discutir o como, quais os instrumentos a serem utilizados para alcançar os objetivos acordados.

Como este debate não está tendo início agora, pois há anos estas questões vêm sendo tratadas, já existem muitas ações em curso e muitas propostas formuladas. Porém, a cada vez que o seu âmbito se amplia e novos grupos de pessoas passam a se ocupar de seus desdobramentos, ele deve ser reiniciado, por duas razões principais: os novos grupos devem ser efetivamente participantes e influir no rumo das coisas e os objetivos e rumos traçados devem ser constantemente avaliados e justificados para que sejam efetivamente assumidos.

Houve um momento do passado recente da cidade, nos primeiros trinta anos deste século, em que parece ter existido um grau razoável de identidade da parte dos diversos agentes aqui atuantes, quanto à idealização de sua forma e aspecto: a elite paulistana queria fazer de São Paulo uma cidade européia, no que era acompanhada pela classe média e além disso boa parte de sua população era realmente de origem européia, particularmente construtores e projetistas. Esta relativa identidade no entanto já há muito se rompeu e não encontrou sucedâneo.

A pesquisa feita há pouco tempo por um banco paulista para conhecer qual a imagem preferida pela população, para identificar a nossa cidade, foi altamente ilustrativa: a escolha da avenida Paulista, o novo Centro da cidade, expressa o anseio em se auto-reconhecer no que há de mais moderno e dinâmico e de grande escala.

Nesse quadro a proposta da Operação Urbana Centro, cujo projeto de lei está tramitando na Câmara Municipal, se insere com o instrumento para alcançar diversos objetivos: criar atrativos e condições para a



modernização e renovação do conjunto imobiliário do Centro; incentivar a diversificação de atividades presentes na área central, com ênfase para a instalação de equipamentos culturais e educacionais, bem como para a construção de edifícios de uso hoteleiro e habitacional; estabelecer mecanismos de compensação para proprietários de edifícios tombados e preservados; permitir orientar efetivamente a reorganização da paisagem urbana.

Mas apenas o instrumento não será suficiente se não houver o desejo coletivo de requalificar a área central. Desse ponto de vista é extremamente importante a elaboração dos modelos e utopias ajudarão a compor os ideais coletivos.

O aspecto caótico do Centro atualmente é resultado da predominância do sentido de máxima exploração individual de cada espaço, seja este o lote particular, seja também o espaço público, explorado pelo comércio informal, pelas inúmeras bancas de jornais e revistas localizadas inadequadamente, pelos anúncios e placas indicativas que desafiam qualquer regulamentação, sem nenhuma preocupação pela qualidade do ambiente urbano. O exemplo de um prédio como o edifício Sampaio Moreira, de 1924, cujas empenas laterais situadas nas divisas do lote receberam tratamento compatível com o restante, pois seriam vistas até o incerto momento em que novos vizinhos fossem construídos, raramente foi seguido.

Há no entanto motivos para otimismo, pois há exemplos de prédios recentemente concluídos que demonstraram preocupação pela paisagem urbana e espaços localizados em que ocorreu uma notável despoluição visual, como nas ruas do Arouche e São Bento. Mais recente, a campanha de limpeza e recuperação de fachadas que está em curso começa a apresentar resultados e permite avaliar como pode ficar o Centro se a sua aplicação se generalizar.

A chave portanto para a requalificação do Centro está em encontrar os caminhos pelos quais no futuro os paulistanos possam usá-lo com satisfação e prazer e possam se identificar com ele, sem orgulho imerecido e sem falsa modéstia.

## **ARQUITETURA DE RECONVERSÃO**

Por Carlos A. M. Faggin

**Arquiteto**

Ainda não encontramos nos dicionários brasileiros da língua portuguesa o galicismo RECONVERSÃO, que tem, em francês, o significado mais amplo de uma reciclagem com adaptação a novas condições de uso. Fora do Brasil, na América ou na Europa, tratar de projetos arquitetônicos de reconversão é, para os arquitetos, inevitável. No nosso país, porém, vivemos ainda a obsessão da arquitetura pelo “ex-novo”; para a maior parte dos arquitetos brasileiros a arquitetura nasce, parte e se inicia em um terreno livre e desimpedido. Quando, por outro lado, faz parte das premissas do projeto arquitetônico um edifício pré-existente, ao invés de um terreno limpo, instala-se, entre a maior parte dos arquitetos, um inesperado constrangimento. Por esse motivo o patrimônio histórico construído em nossa cidade é visto com a suspeição de um obstáculo à própria construção da modernidade. Essa situação gera então comportamentos e posturas radicais não raro apoiadas em comportamentos heróicos: aqueles de um lado defendem a preservação pura e ascética desses objetos e aqueles que de outro lado preconizam o arrasamento de quarteirões para a obtenção, por fim, dos desejados “terrenos”. Não quero perder muito tempo em comentar essa segunda postura, pela grande quantidade de desinformação que ela contém. Mas também a primeira postura, a da pureza radical, é condenável sob várias aspectos. Para realizar essas obras de conservação, os edifícios “salvos” do desaparecimento são condenados a usos passivos ou neutros. Esses usos transformam os objetos arquitetônicos em grandiosas naturezas mortas cuja única função passa ser

então a de serem pateticamente observados por uns poucos interessados e curiosos. São os sempre crescentes museus, no sentido paquidérmico desse termo. Hoje em dia até mesmo os museus têm procurado desvencilhar-se dessa semelhança com observatórios passivos e procurado incorporar atividades dinâmicas sem as quais, já se percebeu, os museus permaneceriam vazios para sempre. Outro enorme problema enfrentado para implementar a, digamos, postura da preservação a qualquer custo é a punição social embutida nessa ação. A legislação brasileira é pobre quando se trata de dar contrapartida aos proprietários de bens imóveis tombados. Quase sempre esses edifícios resistiram ao tempo, e por isso puderam ser um dia tombados, porque gerações sucessivas de seus proprietários investiram maduramente na sua manutenção. Ao serem declarados patrimônio histórico pela sociedade, seus proprietários deixam de gozar os benefícios legais a que têm direito no que se refere ao uso da terra. E nada recebem por isso. Invariavelmente o que se vê é que, em desespero, eles mesmos, proprietários, tratam de danificar seu patrimônio de maneira tal a inviabilizar o seu tombamento. Digamos, em legítima defesa. A saída mais usual para esse conjunto de problemas é onerar de novo a sociedade. No extremo, o Estado, e mais objetivamente o contribuinte, decidem pagar para evitar a perda do objeto tombado. Assim o poder público brasileiro, em seus três níveis, possui um grande número de imóveis tombados, pagos com dinheiro do povo e que estão aí para ser olhados, sem servir para nada. Por ser, como sabemos, o poder público brasileiro um péssimo usuário do seu próprio patrimônio, fatalmente a população passa a ser testemunha da deterioração e do sucateamento do seu próprio patrimônio arquitetônico, do qual por definição deveria, aquele mesmo Estado, cuidar. A RECONVERSÃO, reciclagem com adaptação a novas condições de uso, é a maneira mais eficiente de superação desses problemas. Passa por uma ampla reconversão o núcleo central do bairro do CHIADO, em Lisboa, atingido recentemente por um grave incêndio. Essa delicada cirurgia arquitetônica se propõe a manter os antigos moradores em suas casas, se assim o desejarem, recompor os bares e restaurantes tradicionais da região e ainda acomodar usos dos quais o bairro carecia, abrigando-os em nova volumetria que procura se harmonizar com o que restou dos edifícios históricos incendiados, sem alterar as regras estéticas locais. Não há radicalismos, a arquitetura dos edifícios novos é a proposta com naturalidade e consciência. Por isso são muitos os ganhos para a arquitetura, para o patrimônio e para a cidade. Longe dali, em Washington, em meados da década de 80 o poder público, proprietário da antiga estação central ferroviária, a UNION STATION, decidiu propor ao Congresso Nacional o destombamento do edifício para poder demolí-lo. A proposta foi aprovada e a demolição iniciada. O edifício, em deterioração, se transformara em albergue noturno e não oferecia segurança para seus involuntários usuários. Questionado, o governo alegou falta de recursos para restaurá-lo. Também porque não fazia sentido investir em transporte ferroviário quando o seu uso decrescia e ritmo cada vez maior. Um grupo de investidores se propôs a recuperar o prédio em troca da reconversão do edifício para uso comercial. A contrapartida do governo foi a construção de uma estação do metrô sob a antiga gare. Hoje temos um fantástico shopping center em ótima localização, acoplado a um terminal intermodal de transportes: estacionamento, estação de metrô, estação ferroviária e estação rodoviária. O prédio, erguido em 1906, e tido como a maior estação do mundo, foi restaurado a regra de arte e mostra hoje de maneira mais democrática possível a sua bela arquitetura neoclássica para toda a população, em última instância seus proprietários. Se o leitor passear hoje pelo Centro de São Paulo, vai tomar contato com o nosso jovem e eloquente patrimônio arquitetônico. A região é beneficiária das melhores instalações de infraestrutura de serviços da cidade. Tem ainda um fluxo de usuários impressionante. Entretanto, exerce ainda uma força centrífuga sobre a localização de atividades de serviço e comerciais. Isso se dá exatamente porque aquele patrimônio é tratado com excesso de timidez, ou melhor, ainda é visto sempre da perspectiva do terreno limpo. Como isso não é mais possível por sua importância histórica, o perigo do abandono ronda a área central da cidade. É urgente e indispensável que essa grande quantidade de área construída seja rejuvenescida por novos usos, para reincorporar-se à dinâmica da vida urbana paulistana. Nosso patrimônio arquitetônico não pode ser simplesmente observado, precisa ser ocupado e usado. Afinal, não há melhor preservação do que o uso.

## **FALEM, ARQUITETURAS**

Por Hugo Segawa

Arquiteto

Há alguns anos, em visita a São Paulo, perguntaram a o já ex-beatle George Harrison o que tinha lhe agradado na cidade. Ele respondeu: os velhos prédios do Centro. Pode parecer à primeira vista uma resposta um tanto conservadora para a sensibilidade de um dos ícones dos inquietos anos 60. Mas, como um bom súdito da rainha e um viajado europeu, a paisagem urbana e a arquitetura são importantes referências culturais.

Produzir um cenário urbano de qualidade foi virtualmente um dogma dos arquitetos escolados nos tratados renascentistas e suas derivações e diluições posteriores, até os manuais Beaux-Arts do século 19 e início do século 20. As velhas cidades européias não destruídas pelas guerras ou pelos urbanistas modernos encantam por suas peculiaridades, como construídos em um ou em vários momentos. Seus remanescentes guardam esses modelos – em alguns casos, anteriores à tratadística do Quatrocentos. Produto de regras eruditas de composição, manejadas por arquitetos com o domínio da norma ou produto de normas reguladoras coniventes com uma coerência estética urbana, duradouras.

### **COSMOPÓLIS**

A cidade de São Paulo em sua passagem do burgo colonial à metrópole do café acolheu algumas invenções arquitetônicas do século 19, na esteira de uma codificação arquitetônica de longa data. Uma delas aqui nos interessa: o refinamento oitocentista do conceito de tipologia e sua diversificação – ou o projeto arquitetônico antecipando o aspecto funcional associado à expressão simbólica, a preocupação quanto ao caráter do edifício no conjunto urbano.

Esclarecendo com um exemplo: quando o curso de Direito foi criado em 1827 em São Paulo, as autoridades tomaram uma parte do convento dos franciscanos para abrigar a escola. Por mais de um século, os cursos jurídicos tiveram que se adaptar à estrutura arquitetônica de um edifício de origem funcional religiosa, até Ricardo Severo projetar um prédio destinado especificamente para o ensino – isto é, uma construção com tipologia para o ensino. Pode-se afirmar, com certa generalização, que a arquitetura de escolas é introduzida no Brasil enquanto projeto sistematicamente concebido para a especificidade funcional do ensino no último quartel do século 19. A antiga Escola Normal da Praça da República, o Caetano de Campos, e a solene Escola de Comércio Álvares Penteado, vizinha da Faculdade de Direito, estão entre as primeiras e marcantes realizações da tipologia da arquitetura de ensino na cidade na passagem para o século 20. Edifícios monumentais, notáveis na paisagem urbana – porquanto deliberadamente situados em pontos focais - de elaborada composição e requinte decorativo materializando e ressaltando a importância simbólica que o positivismo republicano atribuía à transmissão de conhecimento.

### **COFRE ORNAMENTADO**

Uma analogia poderia ser desenhada com a arquitetura de bancos. A atividade bancária no século 19 paulistano não se caracterizava propriamente como um empreendimento estável e seguro: as crônicas registram formidáveis bancarrotas por conta de esperteza fim-de-século. Grosso modo, um banco funcionava com captação de depósito e crédito. O que, conforme a natureza e porte da transação, bastaria uma sala e um cofre para operar. O desenvolvimento institucionalizado da atividade financeira, todavia, demandou espaços de trabalho mais específicos, funcionalmente – áreas de atendimento público, guichês, dependências burocráticas etc. – acompanhados de uma grandiosidade ou suntuosidade capaz de transmitir ao desconfiado investidor a sensação de solidez e segurança da casa. As Ruas 15 de Novembro, Boa Vista, da

Quitanda, Álvares Penteado e adjacências ainda são endereços desses vistosos edifícios – projetados por renomados arquitetos e que, em seus primeiros momentos, abrigaram atividades bancárias em sua plenitude apara tosa – e alguns ainda preservam a função, com o outros o mobiliário e a decoração.

## **O CÉU É O LIMITE**

O dinheiro do café e seus desdobramentos consentiam ousar. Com isso, nossa tão europeizada cultura arquitetônica também acabou seduzida por uma invenção norte-americana de 1875: o arranha-céu. Pretensioso termo para denominar uma construção altaneira, mas eloquente o suficiente para simbolizar o American Dream, uma sociedade afluenta que se voltava para o futuro, como a torre apontava para o céu. O visionário Martinelli bem assimilou essa perspectiva, ao propor seu monumento que desequilibrava a composição dos cartões postais paulistanos a partir de 1929. Mas se o comendador foi o mais audacioso em seu tempo rumo às alturas, não foi o pioneiro. Nos 20 anos anteriores à inauguração da mais alta torre sul-americana da época, arquitetos e construtores como Samuel e Christiano das Neves, Ramos de Azevedo, Sciliano & Silva importaram esqueletos metálicos e arriscaram cálculos em concreto armado para erguer edifícios que subvertiam a silhueta homogênea da cidade de sobrados, até então assinalada apenas pelos campanários coloniais. Edifícios sobranceiros que, ali e acolá, do Pátio do Colégio à Libero Badaró, da Praça da Sé à Praça da República, conformam o cenário que agrada a um ex-beatle.

Esses poucos casos lembrados (entre tantos outros possíveis) consignam a nobreza de intenções arquitetônicas e urbanísticas de uma burguesia ascendente paulista que concorrem para entender melhor as acepções do termo urbanidade: cortesia, afabilidade, civilidade. Foram esforços de qualificação do urbano paulistano a partir do final do século 19, no alvorecer da metropolização que transformou São Paulo na maior cidade da América do Sul, a terceira do mundo.

As palavras parecem carregar nostalgia, um espírito contaminado nos valores fim-de-século. O que temos a oferecer em 1994? Muito. Sobretudo, incentivar nossa capacidade de criar e recriar a cidade com a mesma nobreza de intenções que algumas vezes delimitaram a cidade de São Paulo. Saber tirar proveito, não desperdiçar ou descartar os remanescentes que um dia qualificaram a cidade. Afinal, é mais um desafio fim-de-século. Perdão, estou corrompendo o vernáculo. Fim-de-século não como quis Olavo Bilac, referindo-se ao século 19, mas este século 20 que se finda.

## **O CENTRO HISTÓRICO DE SÃO PAULO E A PARCERIA ARTE-EMPRESA**

### **Por Yacoff Sarcovas**

A Cultura nunca foi convidada, ao longo da história, para o rega-bofe do orçamento público brasileiro. Mesmo nos curtos e parcos períodos em que foi considerada conveniente, só permitiram que se servisse das migalhas deixadas na mesa.

Apesar do desamparo, emite uma vitalidade permanente que expressa a qualidade do caldo cultural desta civilização-criança de cinco séculos. Um patrimônio que a tingem.

Alto valor nesta passagem da era industrial para a pós-industrial – também chamada era da informação – na qual as verdadeiras riquezas são abstratas.

Este período marca a formação de uma parceria poderosa. O mercado empresarial vem abrindo novas perspectivas de suporte econômico à criação, produção e distribuição de produtos culturais – especialmente artísticos. A origem do fenômeno está na percepção que esse alastra entre as corporações: só sobreviverão aquelas que conseguirem equilibrar sua lucratividade com a plena satisfação dos desejos de seus consumidores e o bem-estar da comunidade na qual atuam. Quem não se enquadrar, mais dia, menos dia, será expulso do paraíso do mercado.

A onde de reformulação conceitual desemboca nas áreas de comunicação das empresas, onde marcas e produtos, em busca de meios e mensagens de maior credibilidade e eficácia, procuram associar suas imagens a símbolos que expressem valor, predicado intrínseco da arte e da cultura.

No Brasil, convencionamos denominar de marketing cultural esta técnica de qualificação da comunicação empresarial por sua associação a expressões artístico-culturais.

A comunicação através das artes – diferentemente, por exemplo, da publicidade convencional – transcende o âmbito das partes diretamente interessadas (empresa-agência-veículo), pois atende demandas culturais da coletividade.

Onde houver uma demanda cultural reprimida, há oportunidade para uma ação de marketing cultural. Por esta razão, a parceria arte-empresa tem um encontro marcado no Centro Histórico de São Paulo.

O maior patrimônio cultural da cidade vive – nas últimas décadas – um período de forte decadência, reflexo da conjunção de fatores diversos, como a transferência paulatina dos negócios, do comércio e do lazer para outros pólos, a ausência de política pública e o aprofundamento da crise social brasileira.

O Centro Histórico de São Paulo vem deixando de ser referência básica para a comunidade – decorrência mais perversa de sua degradação. As novas gerações já devem acreditar que o Padre Anchieta fundou a cidade em algum de seus shopping centers.

Os grupos econômicos que detêm patrimônio imobiliário na região vêm sendo os responsáveis pelos esforços mais consistentes da revitalização do Centro urbano de São Paulo. Aglutinados na Associação Viva o Centro, realizam um trabalho sistemático que, se bem sucedido, provocará a justa revalorização de seus ativos.

Porém, o resgate da plena convivência da comunidade com a região-símbolo de sua história é tarefa complexa. A solução depende do equacionamento de questões de caráter multidisciplinar (econômicas, sociais, urbanísticas, políticas etc...) e se projeta a médio-longo prazo, por maior que seja a determinação em alcançá-la.

Neste cenário, há um papel fundamental para ser cumprido – a curto prazo – por um programa de cultura e lazer. A começar pelo fato de que esta é a vocação natural da cidade – confluência interativa das mais ricas e variadas etnias.

O planejamento de atividades contínuas e – se possível – integradas geraria múltiplos benefícios à recuperação do Centro Histórico. Festivais de Arte Cênicas, Intervenções & Instalações, Feiras Culturais, Roteiros Históricos Monitorados, Exposições, Eventos Gastronômicos, Cursos & Debates, Desfiles de Moda, Concertos, Programas Especiais para Crianças & a 3ª Idade, Cine-Vídeo ao Ar Livre... São inúmeras as possibilidades para se formatar um calendário repleto de opções e qualidade.

Estes eventos funcionariam como oásis na aridez do espaço-tempo urbano, atraindo os mais variados segmentos da comunidade, reinserindo-os na região, re-habituando-os ao seu convívio, restabelecendo seu fascínio, promovendo sua redescoberta.

A mais extraordinária consequência da redemocratização do país é o poder reconquistado pela opinião pública, já capaz de derrubar um estelionatário do topo da presidência. Não há causa, hoje, que possa preterir esta força.

As questões estruturais do Centro Histórico são eternas dependentes da vontade política, que se manifesta em razão direta da pressão da opinião pública. Não há perspectiva de solução sem que esta se torne a grande aliada da causa.

Um programa contínuo de atividades de cultura e lazer pode resgatar os valores da região para a comunidade; gerar ampla visibilidade na mídia; estimular o turismo, o comércio, a restauração dos patrimônios.

Não falta massa crítica para dar substância ao programa. Criadores, pesquisadores, produtores, promotores, técnicos... A cidade dispõe de uma abundante oferta de profissionais de alta qualidade, que devem se mobilizar e ser mobilizados para assumir um papel nesta tarefa. A restauração da identidade urbana é obra prioritária, que entre outros impactos econômicos, abre um amplo mercado de trabalho qualificado.

Na medida que vão intervir em espaços públicos, estes eventos devem ser planejados e dirigidos a públicos delimitados, permitindo atender necessidades de segurança, conforto, higiene, transporte, estacionamento, limpeza... A democratização de acesso a todos os estratos da população se daria pelo volume, frequência e diversidade do programa.

Este modelo já foi testado com sucesso em projetos como a caminhada de lançamento do programa de ginástica voluntária, promovida pelo Sesc, numa radiante manhã de Domingo, encerrada com uma aula coletiva de dança de salão; o evento Teatral Paulista, que virou o último carnaval pelo avesso com apresentações ao ar livre do melhor teatro contemporâneo; a segunda edição do Arte Cidade, que ocupou três pontos estratégicos do Centro com instalações lúdico-poético-interativas, que reverberavam inteligência e sensibilidade.

A segmentação das atividades torna mais factível a viabilidade econômica do programa pelo marketing cultural. Marcas e produtos disputam nichos de mercados e valorizam instrumentos de comunicação que atinjam com precisão estes alvos. Os eventos com perfil definido atendem aos critérios de avaliação de compra e aferição de retorno do marketing empresarial tornando-se mais competitivos em relação a mídia convencional.

Um planejamento técnico de marketing cultural fixa cotas de participação exclusivas e não conflitantes entre si, permitindo que empresas e instituições se associem no suporte de atividade, cada qual obtendo visibilidade compatível a seu descaixe. A cotização em diferentes níveis facilita a colocação do projeto no mercado, pois reduz o preço do patrocínio sem provocar perdas na reciprocidade. As deduções fiscais permitidas pelas leis de incentivo vigentes (federal, estadual e municipal) potencializam, ainda mais, a relação custo-benefício das cotas.

Eventos voltados à recuperação do Centro Histórico de São Paulo se constituem em um excelente instrumento para ações de comunicação corporativa e de marketing. Independentemente do seu perfil específico, todas as atividades agregam o elevado valor da causa, tornando-se uma excelente oportunidade

para empresa associarem suas marcas e produtos a uma questão de interesse histórico para o maior mercado econômico da América Latina.

## **RENOVAÇÃO DO CENTRO E HABITAÇÃO: O DIREITO À CIDADE**

**Por Ermínia Maricato**  
**Arquiteta**

A revitalização de antigos (ou velhos) centros urbanos passou a ganhar importância, na Europa, após a segunda guerra mundial. Inicialmente a política de recuperação ou reabilitação dos imóveis e do patrimônio urbanístico existente enfrentou a esmagadora concorrência da produção de novas moradias, de novos núcleos urbanos ou de novas cidades (nouvelles villes na França, por exemplo). Atualmente a reabilitação de edifícios é um mercado significativo, representando mais de 40% da atividade global da indústria de edificação em países como França, Alemanha, Itália, Reino Unido, Dinamarca, entre outros.

A reabilitação de edifícios determinou uma transformação na qualificação dos trabalhadores da construção, na organização do trabalho, no desenvolvimento de novos produtos etc. A experiência francesa mostra que os novos produtos utilizados na reabilitação de edifícios permite a redução de até 40% do gasto de energia, apesar de ao mesmo tempo representar uma melhora significativa no conforto ambiental.

A revitalização de centros urbanos se desenvolveu paralelamente a todo esse movimento que transformou a indústria da construção na Europa. Novos métodos de planejamento e gestão urbanos foram criados, tendo como eixo a negociação democrática entre poder público, proprietários dos imóveis situados nos limites da área sob estudo, inquilinos dos imóveis da área (moradores, comerciantes, profissionais etc), bancos ou outras instituições financiadoras imobiliárias, políticos e outros representantes de associações civis. Desde a fixação dos limites da área a ser objeto de renovação até a fixação do pagamento dos empréstimos, todas as decisões passam por uma discussão democrática e, portanto, permeada de conflitos. O desenvolvimento de métodos rigorosos de avaliação do custo de reformas e sua informatização deu condição para que a revitalização de áreas centrais, com a recuperação de edifícios, se desenvolvesse com mais segurança devido à formulação de orçamentos confiáveis, em curto espaço de tempo. O conhecimento do custo de uma operação de revitalização de determinada área dá mais segurança à negociação.

O sucesso das primeiras experiências serviram de modelo para que prefeitos e autoridades regionais percebessem o potencial (inclusive eleitoral) das ações de revitalização dos centros urbanos, sobre a vida da cidade e de toda a comunidade. A cultura, o lazer, o comércio, o mercado imobiliário, passam por mudanças determinadas pela renovação urbana sobre a área que constitui unidade simbólica central para toda a população.

A participação democrática nos projetos de renovação urbanos varia de país para país. Em muitos casos ele pode se dar sem qualquer consulta, através de uma ação cirúrgica, envolvendo mega-operações imobiliárias, com expulsão da população inicialmente moradora. A relação crítica ao urbanismo modernista, que definiu o zoneamento ordenador do uso do solo cujas consequências foram a morte dos centros urbanos à noite e nos finais de semana, ou a morte dos extensos subúrbios durante a semana, resultou em intervenções que poderíamos classificar como pós-moderna (inspiradas no neo-liberalismo), que nem sempre levaram em conta a participação política que caracterizou a social democracia, embora trouxessem uma revitalização efetiva para fragmentos antes deteriorados do espaço urbano. A expulsão da população originalmente moradora de uma área degradada decorre da valorização fundiária e imobiliária promovida pela renovação urbana. As ações que contrariam essa tendência contaram com instrumentos de

financiamentos subsidiados às obras: locação social, financiamento aos proprietários, condicionados à manutenção de inquilinos, financiamentos aos inquilinos para compra etc.

De qualquer forma, a partir da obra pioneira de Jane Jacobs, *Morte e Vida das grandes cidades* (a nos 60), o movimento urbanístico internacional se deu conta da necessidade de repensar os parâmetros do planejamento e da gestão urbanas. Isto implicou a revisão do zoneamento ordenador e unificador. Nas áreas centrais a diversidade de usos mostrou-se fundamental, particularmente a garantia do uso residencial (O caso mais bem sucedido até o momento de manutenção da vitalidade da área central urbana talvez seja o da cidade de Montreal. O governo municipal atua decisivamente nesse sentido, em colaboração com entidades sociais e empresários, que participam ativamente das decisões).

## **AS CIDADES BRASILEIRAS**

Um grande movimento imobiliário, alimentado pelo SFH, a partir do início dos anos 70, transformou a face das cidades brasileiras. A abertura de grandes eixos viários visando valorização de novas áreas a serem incorporadas ao mercado imobiliário combinou-se com o financiamento de edifícios verticais destinados à classe média emergente. O financiamento oficial alimentou a especulação fundiária, enquanto que conjuntos habitacionais fordistas destinados às camadas populares eram localizados a longas distâncias do tecido urbano existente.

O completo desprezo em relação àquelas que seriam as diretrizes mais adequadas para o desenvolvimento de cada cidade. Durante duas décadas e meia, a política habitacional brasileira interferiu profundamente no crescimento urbano, em financiamentos de conjuntos ou infraestrutura urbana, através de ações marcadas pela irracionalidade territorial, social e econômica. São exemplos os casos de Natal, Aracaju, Londrina, Fortaleza, Campinas, Pelotas, entre outros, nos quais a localização dos conjuntos habitacionais contribuiu para subverter a possibilidade de correta ocupação do território. Patrimônios já edificadas em bairros centrais, com significativo valor histórico, cultural, social e econômico, como os de Salvador, Recife, Natal, São Luís, Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre, entraram em decadência e completa deterioração. Pesados investimentos foram feitos na urbanização de novas áreas e na extensão da cidade, enquanto que a infraestrutura existente, abandonada, deteriorou-se. O caso de Salvador é muito representativo, com suas avenidas de fundo de vale que alimentaram acentuada especulação imobiliária e a extensão horizontal da cidade, e seu notável centro expandido em ruínas, do qual o Pelourinho não passa de um pequeno fragmento.

## **HABITAÇÃO NO CENTRO: DIREITO À CIDADE**

Partimos de um pressuposto já consagrado de que é fundamental a manutenção de uso diversificado, e portanto uso residencial nas áreas urbanas centrais. Assumimos outro pressuposto que é o de não expulsão da população originalmente aí moradora, por razões que são éticas e sociais. Condenar a população de baixa renda a viver exclusivamente o exílio da periferia urbana, onde são menores as oportunidades de trabalho, de educação, de saúde, e dificuldade de mobilização de um modo geral, é penalizá-la duplamente. Defende-se aqui, para todos, o DIREITO À CIDADE, à festa que ela representa, com todos os seus estímulos e oportunidades.

A população moradora de cortiços na cidade de São Paulo soma um total de 3,5 milhões segundo, SEHAB 1989, ou 700.000, segundo a FIPE, 1993. O primeiro dado está, sem dúvida, superestimado e o segundo, sem dúvida, subestimado em função da metodologia aplicada para o levantamento. Pode-se afirmar, no entanto, com certeza, que os moradores de cortiço em São Paulo constituem uma metrópole. A maior parte



dessas habitações localiza-se nos bairros centrais, especialmente aqueles construídos nas primeiras décadas do século XX.

Os cortiços das áreas centrais constituem habitações coletivas, ou seja, vários domicílios ocupam um mesmo imóvel, freqüentemente um velho e deteriorado edifício. Novas e precárias construções (cômodos) podem ser encontradas em seus quintais, para receber um maior número de moradores.

A precariedade da habitação nos cortiços se deve aos seguintes fatores: congestionamento habitacional e promiscuidade (toda uma família ou diversas pessoas coabitam, em geral, um único cômodo onde são supridas as necessidades da cozinha, sala e quartos), insalubridade (falta de ventilação, iluminação e umidade), falta de higiene (as áreas molhadas são compartilhadas por diversas famílias), risco de incêndio (devido à precariedade das instalações elétricas) e desrespeito à privacidade. A relação de ocupação do imóvel é uma das principais fontes de exploração e sofrimento dessa população pois, na medida em que ela é ilegal, direitos jurídicos não são garantidos. Reajustes nos aluguéis e despejos são decididos arbitrariamente pelo locador. Até mesmo na divisão da conta de água ou energia pelos moradores dos cortiços os intermediários/locatários, buscam auferir ganhos extras. É comum, na região central de São Paulo, um mesmo intermediário se o locador de vários cortiços.

A vantagem do morador do cortiço, em relação ao habitante da periferia, está em sua localização.

As revitalizações de áreas centrais executadas recentemente no Brasil, como por exemplo, em São Luís do Maranhão e Salvador, não constituem modelos de gestão a serem seguidos, na medida em que seu financiamento envolveu pesados subsídios (com recursos externos na composição do financiamento) e referem-se a áreas muito limitadas. Da mesma forma, reformas de edifícios históricos ou praças, em pontos isolados, sustentados apenas pelo poder público, são importantes mas não garantem um processo de revitalização da área central.

Sem dúvida nenhuma, o poder público deve dar o primeiro passo recuperando os espaços, edifícios, infraestrutura e serviços públicos na área. Medidas gerais porém relativas à regulação (legislação, gestão e financiamento das obras e serviços devem ser criadas e implementadas). Experiências-piloto bem sucedidas como o Eixo Sé-Arouche, em São Paulo, e o Corredor Cultural, no Rio de Janeiro, mostraram caminhos a serem seguidos. Elas se restringiam praticamente à paisagem urbana, mas implicaram um processo de parceria entre vários órgãos públicos e comunidade.

## **POR UM PROGRAMA DE HABITAÇÃO NAS ÁREAS CENTRAIS**

A freqüente ausência do distanciamento ao imóvel usado, já que a política habitacional brasileira priorizou o financiamento aos imóveis novos, foi uma das causas da degradação em áreas centrais, pelo menos nos últimos 25 anos.

A priorização absoluta da casa própria como pilar da política habitacional (que desconheceu a modalidade de aluguel) também contribuiu nesse sentido.

O redesenho da nova política habitacional brasileira (já que o modelo atual está reconhecidamente falido e vários projetos de lei que se encontram no Congresso Nacional desenvolvem novas propostas) deve incorporar o financiamento ao imóvel usado e a locação social, entre outras medidas, se a intenção for também de contribuir para a recuperação do patrimônio construído existente, além de diminuir problemas gerais de sub-habitação e saneamento ambiental. A diversificação das modalidades de ocupação das moradias deve oferecer alternativas a pessoas que queiram residir sozinhas, a pessoas solteiras, a viúvas e

descasadas, a pessoas que coabitam sem grau de parentesco, ou a parentes que não constituem uma família convencional, como é muito frequente acontecer nos cortiços: avós com netos, mães com filhos (20% dos chefes de família na região da Grande São Paulo são mulheres), casal com agregado (irmãos, mãe etc). A região central apresenta inúmeras vantagens em relação à periferia para a localização habitacional, mas para essa parte da população o Centro é ainda mais vantajoso.

Quanto aos programas habitacionais para áreas urbanas centrais, que garantam o direito à cidade e à cidadania, é pequeno o acúmulo de experiências no Brasil. Durante o período de 89 a 92 a prefeitura de São Paulo iniciou um programa destinado aos moradores de cortiços, que, devido ao pouco tempo para sua implementação, não apresentou resultados muito desenvolvidos, mas constitui, sem dúvida, um primeiro passo.

Os projetos que envolveram desapropriações e novas construções, executados através de mutirões em co-gestão entre o poder público e associações populares, mostraram excelentes resultados, em que pese sua paralisação pelo atual governo municipal antes da finalização. A construção, de ótima qualidade, resultou em US\$ 115 o m<sup>2</sup> (é o exemplo do projeto da Avenida Celso Garcia, 876, que inclui uma creche, pequena praça, pequeno centro comercial e centro cultural destinado a atender não somente o conjunto habitacional, mas também o entorno). A dificuldade na generalização deste tipo de projeto para toda a área central está no seu custo, que é arcado totalmente pelo poder público, à exceção da mão de obra e gerenciamento que são de responsabilidade da comunidade.

Outros subprogramas apontam a possibilidade de financiamento para a compra de imóvel por parte dos moradores e que pode ser complementado com financiamento para a reforma, de forma que a habitação coletiva ganhe novo patamar de conforto ambiental. Esta proposta pode ser extensiva aos programas habitacionais, com recursos financeiros federais (FGTS e poupança privada) ou estaduais (recursos equivalentes a 1% da arrecadação estadual de ICMS)

A locação social, já mencionada, também merece sem dúvida maior atenção, mas um programa dessa natureza depende da legislação federal.

Novos instrumentos legais e novos instrumentos de gestão, pouco utilizados até o momento no Brasil, representam um grande potencial de intervenção, já que admitem a urbanização específica, parcerias e consórcios.

Operação urbana – baseado em projeto de urbanização específica para determinada área, o poder público coloca à venda potencial construtivo (ou área já construída irregularmente), para com os recursos arrecadados constituir um fundo a ser aplicado nas obras públicas definidas pelo projeto. A Câmara Municipal de São Paulo aprovou a Operação Urbana Anhangabaú em 1992. Através dela, a venda da área construída para fins de regularização permitiu à prefeitura arrecadar US\$ 3 milhões de uma única entidade em 1992, o que revela as potencialidades desse tipo de instrumento em cidades como as capitais brasileiras que apresentam expressiva dimensão de área construída irregularmente, de modo geral.

Zona Especial de Interesse Social – ZEIS – trata-se de parcela do território urbano que deverá merecer projeto de urbanização específica que envolva interesse social. A ZEIS poderá se combinar com HIS – legislação que define normas especiais para Habitação de Interesse Social e pode admitir consórcios e parcerias.

## CONCLUSÃO

O enfrentamento da questão habitacional na renovação dos centros urbanos enfrenta um problema social: a expulsão da população originalmente moradora é quase uma regra “natural” do mercado, devido à valorização imobiliária. Muitas experiências, entretanto, mostram que essa tendência pode ser atenuada.

Manter o Centro vivo todos os dias da semana e todas as horas do dia (e não apenas no horário comercial) exige, entre outros usos, que a moradia seja também admitida e incentivada. O sucesso de qualquer plano de revitalização da área central exige um programa habitacional.

## SANTUÁRIO DOS GOURMETS

Por Jule Barreto

Jornalista

O frenesi imobiliário e a badalação, duas pragas paulistas, aliaram-se ao abandono do Centro pelo poder público em quase todas as gestões que se seguiram à de Olavo Setúbal e, como resultado, as classes médias e seus adutores na mídia foram se deslocando para os bairros além-Paulista e, com eles, alguns dos grandes restaurantes da área central. Esquecidos pelos guias turísticos e desprestigiados pelos colonistas de gastronomia, os que aqui ficaram, recusando-se a trocar a tradição e a fiel clientela pelos emergentes guetos de colunáveis e novos-ricos, travam dura batalha contra a degradação do ambiente, a violência, a feiúra e a sujeira dos camelódromos, o preconceito dos que acham que São Paulo se resume aos shoppings pós-modernos e as avenidas pasteurizadas como a Berrini ou a fedorenta Marginal Pinheiros. Muitos simplesmente fecharam as portas e foram correndo para os “novos centros”. Nem todos, evidentemente, por questões de status. Alguns, como o velho Baiúca da Praça Roosevelt, o Marcel e o La Cocagne, resistiram o mais que puderam à decadência do seu entorno. Outros ainda podem partir, como o bom Ouro Velho do Centro histórico, isolado dos clientes pelo cerco dos camelôs. A permanência no Centro dos bons restaurantes e bares está condicionada à vinda da clientela mais ampla, e está só retornará, como nos bons tempos, se o Centro voltar a ser uma região segura, limpa e agradável. Apesar dos pesares, isso já começa a acontecer. Muitas casas que se foram na onda da badalação não querem voltar – se haverá lugar para eles já é outra história. Mesmo os que partiram sinceramente compungidos, como o heróico Baiúca, teriam que empreender um recomeço histórico para resgatar a aura perdida, tarefa talvez impossível. Uma lástima que tenhamos chegado a tanto.

Centenas de restaurantes para todos os gostos e bolsos estão ao alcance de uma caminhada ou uma rápida viagem de metrô num raio de até dois quilômetros do Anhangabaú. Entre eles, mais de cinquenta japoneses, coreanos e chineses no cêntrico bairro da Liberdade, quase outro tanto de cantinas italianas no vizinho Bixiga, alguns judaicos no limítrofe Bom Retiro, um e outro endereço compensando a esticada a Santa Cecília e Higienópolis. Mas este roteiro, por evidente carência de espaço, não pretende chegar até eles. Contenta-se com algumas das mais apreciadas e confiáveis mesas do chamado “centrão”, aquele polígono formado pela Praça da Sé, Parque D. Pedro II, Estação da Luz, Largo do Arouche, Praça Roosevelt e Praça João Mendes. Começando, respeitosamente, pelos pontos mais antigos – cuja sabedoria os fez resistir à tentação de sair correndo no rumo da Marginal Pinheiros e que merecem a gratidão dos que amam o Centro.

O mais antigo restaurante paulistano em atividade é o Carlino, fundado em 1881 e hoje instalado na bela Avenida Vieira de Carvalho, cozinha italiana, a nuova e a tradicional, basicamente a toscana, ambiente simples e preços idem apesar da localização. Não muito distante mas já do lado dark da São João, na Praça Júlio Mesquita, o Moraes serve desde 1928 um colossal filé de 600 gramas ao alho e óleo em cenografia de botequim. Também do começo do século, 1910, o Ao Guanabara oferece pratos corretos, salgadinhos famosos e chope bem tirado na esquina da São João com o Anhangabaú. Já o Parreirinha é uma lenda viva entre os noctívagos da melhor estirpe. Nascido em 1923, percorreu vários pontos do Centro e hoje está num amplo salão da boêmia Vila Buarque, atraindo anônimos e famoso (Paulinho da Viola e Chico Buarque aparecem por lá alta madrugada sempre que vêm a São Paulo) com a sua peixada, rãs, polvo ensopado e à provençal, salada de mariscos e algumas receitas portuguesas. Abre cedo e fecha ao alvorecer.

Quarentão, melhor representante da cozinha de bistrô em São Paulo, o francês La Casserole é quiçá o mais romântico e carismático restaurante do Centro e da cidade. Bem em frente ao mercado de flores do Arouche, ele forma com seus vizinhos – as churrasarias chiques Rubaiyat e Novilho de Prata e a popular Carré, o italiano O Gato Que Ri, os muitos restaurantes da Vieira de Carvalho e os dos vários hotéis do pedaço – o mais animado pólo gastronômico do Centro, especialmente à noite.

Por falar em hotéis, alguns do Centro costumam ter boas, ótimas mesas. Brilham nesse departamento o sempre festejado Ca’D’Oro, no homônimo cinco estrelas do início da Rua Augusta, com cardápio do norte da Itália e muito luxo. Bem mais discreto (e barato), escondido na sobreloja do quatro estrelas Normandie, na Avenida Ipiranga, o Rose Room é um expoente da denominada cozinha de autor, no caso o veterano chef suíço Giancarlo Ferrari, criador de um soberbo filé flambado em vinho branco (peça filet à la ravigot). O Hilton tem o italiano Aragosta, o Brasilton a steak house o Braseiro e o japonês Robato, o Othon Palace o alpino Chalet Suisse e o internacional The Four Seasons, o San Michel o afrancesado Le Gourmet, o Bourbon o Corner Bistro e o Eldorado da São Luís o Café do Boulevard, cafeteria noite-e-dia que emplaca 23 anos de fina boêmia, pratos rápidos e bons preços.

O “almoço de negócios” é uma instituição paulistana e tem os seus nichos engravatados no Paddock e no Bistrô, vizinhos de sobreloja numa galeria da São Luís; no panorâmico (42<sup>o</sup> andar) e também luxuoso Terraço Itália, ainda na São Luís; no já citado Ca’D’Oro e agora no francês L’Ancienne, na Líbero Badaró, a dois passos do Largo de São Bento e do Centro financeiro. Com adega refinada e equipamentos de última geração, é ideal para uma refrescante vichyssoise (sopa fria) ao som de um piano de cauda. Também no Centro financeiro estão os elegantes Ouro Velho e Wall Street, esta uma steak house, aquele um antigo endereço da cozinha internacional com toques brasileiros.

Terno e gravata não freqüentam os almoços do Da Giovanni, tão simples que mais parece um corredor com as mesas enfileiradas. Protegido da balbúrdia do Centro numa ruazinha sem saída junto à Praça da República, Basílio da Gama, oferece uma culinária italiana vigorosa e simples. Mas, lástima!, não abre para o jantar. Esse aliás, tem sido um problema sério para incursões gastronômicas no Centro: a maioria das suas boas casas fecha cedo e nem sempre funciona nos fins de semana.

O capítulo do “almoço executivo” ou “de negócios” não estaria completo sem menção às dezenas de restaurantes voltados aos que trabalham no Centro, desde os singelos “por quilo” aos refinados bufês com preço fixo. Não é preciso citar nomes. Você dificilmente deixará de encontrar um bem ao lado de onde está, se o problema é a escassez de tempo.

São Paulo é uma das cidades do mundo onde melhor se come, asseguram gastrônomos reputados e o sindicato dos hotéis e restaurantes. Pode até ser. Com certeza é uma das pouquíssimas megacidades onde se pode comer bem e barato. Ao lado de restaurantes mais caros que os caros de Paris e Nova York existem os que, mesmo com os altos patamares do Real, não assustam pela conta em relação à qualidade. No

Centro, um bom exemplo é o Fuentes, com sua paella suficiente para duas pessoas ao preço de uma porção de tapas (tira-gostos) num espanhol qualquer dos Jardins. Com a vantagem de que os donos, que são de Bauru, juntaram aocardápio algumas receitas acaipiradas, como o arroz com frango.

Muito baratos e bons são os restaurantes árabes da região da Rua 25 de Março, espécie de Bagdá paulista, onde sobressaem o El Tarbuch, os dois Jacob, o Monte Líbano, o Armênia e o Glimmy, fora outros ainda mais “secretos” pela modéstia e localização. Coalhada com pepino, favas no azeite, tripas de carneiro recheadas, grão de bico com tahine, faláfel e um insólito picadinho carne com caju (no El Tarbuch) fazem as glórias dessas casas simplérrimas que, infelizmente, não servem jantar. Mas o Centro é também reduto de um tipo de estabelecimento onde a comida funciona como pretexto – e que pretexto – para a boêmia.

Assim é o venerando Bar Léó, na Rua Aurora, remanescente do fervilhante bas fond que resistiu na região até os anos 60. É um boteco, mas tira o melhor chope da metrópole, que pode ser acompanhado por canapés de rosbife e carne crua inimitáveis. Sem música nem manobristas, hostil à vida noturna (fecha às 20h nos dias úteis, às 15h aos sábados e não abre aos domingos), é um ponto de peregrinação dos apaixonados pelo Centro de São Paulo, que os há e muitos, inclusive estrangeiros que não se conformam com a nossa apatia diante de um Centro metropolitano que, em cidades e países menos irresponsáveis, seria um sério rival de qualquer Manhattan – ou mais que isso. Se o forte movimento de reabilitação da área central conseguir o seu intento, o Léó será uma das referências míticas dessa ressurreição.

Quem ama o Léó também curte o Bar Barão, próximo ao Mercado Central, onde o chope, os canapés e os horários são parecidos. Patrimônio cultural e sentimental da megalópole é ainda o Brahma da esquina da Ipiranga com a São João, “do Pecado” antes de virar Esquina Sampa com a canção de Caetano Veloso e hoje se recompondo de muitos anos de desgaste. Chope geladíssimo, boas comidas e horários mais generosos ficam bem no ambiente dos anos 40 com música ao vivo (às vezes um bandoneón). Boteco sem tirar nem pôr é o Estádio da Rua Major Quedinho, na cabeceira do Viaduto Nove Julho, ponto de jornalistas (o nome vem da antiga sede do jornal dos Mesquita, ocupada hoje pelo Diário Popular) e motoristas de taxi consomem – com muita cadaça e cerveja – o formidável sanduíche de pernil que rivaliza, em tamanho e qualidade, com o legítimo Bauru do também boêmio Ponto Chic, no Largo Paissandú.

Ultimamente esnobado pelos guias de turismo e por críticos empolgados por shopping centers e ambientes high tech, o universo gastronômico do Centro, mesmo com algumas defecções, tem se conservado a salvo das duas pragas paulistanas citadas no início deste roteiro e que tanto comprometem o que se pode e deve esperar de um restaurante competente – a boa comida. Que assim continue para a felicidade do gourmet e de São Paulo.

## SERVIÇOS

Aragosta, Av. Ipiranga, 165 – Fone 256-0033; Armênia, R. 25 de Março, 976, galeria; Bar Barão, R. Barão de Duprat, 561 – Fone 227-9687; Bar Léó, R. Aurora, 100 - Fone 221-0247; Bistrô, R. da Consolação, 222 – Fone: 257-1598; Brahma, Av. Ipiranga, 787 – fone 223-6720; Braseiro, O, R. Martins Fontes, 330 – Fone 258-5811; Ca’D’Oro, R. Augusta, 129 – Fone 256-8011; Café do Boulevard, Av. São Luís, 234 – Fone 214-1833; Carlino, Av. Vieira de Carvalho, 154 – Fone 223-1603; Carré, Largo do Arouche, 330 – Fone 223-0886; Chalet Suisse, R. Líbero Badaró, 190 - 25<sup>o</sup> - Fone 239-3277; Da Giovanni, R. Basílio da Gama, 113 – Fone 259-9894; Estádio, Viaduto Nove de Julho, 193 – Fone 257-7121; Fuentes, R. do Seminário, 149 – Fone 228-1680; Glimmy, R. Comendador Abdo Schain, 118; Guanabara, Av. São João, 128 – Fone 228-0958; Jacob, R. Comendador Abdo Schain, 118, sobreloja; Jacob II, Rua 25 de Março, 976, galeria; L’Ancienne, R. Líbero Badaró, 621, sobreloja – Fone 605-7590; Le Gourmet, Largo do Arouche, 200 – Fone 223- 4433; Monte Líbano, R. Cavaleiro Basílio Jafet, 38, sobreloja; Moraes, Praça Júlio Mesquita, 175 – Fone 221-8066; Novilho de Prata, Largo do Arouche, 246 – fone 221-2322; Ouro Velho, R. do Ouvidor, 52 – Fone 606-3220; Paddock,

Av. São Luís, 258 – Fone 257-4768; Parreirinha, R. General Jardim, 284 – Fone 259-6887; Ponto Chic, Largo Paissandu, 27 – Fone 2226528; Robata, R. Martins Fontes, 330 – Fone 258-5811; Rose Room, Av. Ipiranga, 1187 – Fone 229-1935; Rubaiyat, Av. Vieira de Carvalho, 116 - Fone 223-8333; Tarbuch, El, R. Comendador Abdo Schain, 144, sobrelaja; The Four Seasons, R. Líbero Badaró, 190 – Fone 239-3277.

## **O PROJETO ARTE/CIDADE HUMANIZOU O CENTRO**

**Por Mona Dorf**

**Jornalista**

A grande obra do projeto Arte/Cidade ainda não foi observada por nenhum crítico de arte ou jornalista... Em sua segunda fase, intitulada “A Cidade e seus Fluxos”, o projeto contribuiu para humanizar o velho Centro, resgatar-lhe o sangue e a alma que só pulsam por aquelas velas durante o expediente de trabalho, na rotina corriqueira dos escritórios, no corre-corre dos boys, nos pequenos negócios dos camelôs ou grandes transações financeiras. O evento devolveu ao Centro antigo a aura reluzente dos velhos tempos, quando a nobreza paulista por ali passeava, cultivando o ritual do chá das cinco e sonhando o desenvolvimento da capital mais promissora do Cone Sul.

Ao sinalizar novas tendências, pesquisas de novos suportes para a arte contemporânea, o projeto reafirma a estampa da modernidade que virou sua marca registrada desde a primeira fase realizada no Matadouro Municipal, em março deste ano; e se impõe pelo pioneirismo de invadir espaços tão institucionalizados para abrigar “arte moderna”. Cabe aqui elogiar a ousadia de Ricardo Oh take, enquanto secretário estadual da Cultura, ao bancar “tecnologia de ponta” para projetos culturais, sobretudo quando não têm tradição ou sede própria como é o caso do Arte/Cidade, cujo caráter hermético e efêmero assusta até os mais bem intencionados. No balanço de perdas e danos vamos tentar examinar aqui o que consideramos a grande vitória de iniciativa tão temerária: o resgate de um contingente formador de opinião, que retoma conta com o Centro e volta a repensá-lo, mas sobretudo a troca de relações humanas que se deu, muito além das de praxe. Através do canal privilegiado em que se transformaram algumas instalações de artistas, como o gigantesco periscópio de Guto Lacaz ou o elevador-táxi de Tadeu Jungle (mais popular impossível! O primeiro funcionou como um imenso aspirador de gente, o segundo como comboio-condução para a exposição montada no quinto andar da Eletropaulo), foi possível enxergar que o povo do Viaduto do Chá e da esquina mais congestionada do Brasil tem sensibilidade para olhar a arte e interagir com ela quando esta lhe é oferecida. Em uma só palavra: vida! O projeto, ao acontecer e criar um trânsito extra, bombeou ânimo para o coração cansado e envelhecido de São Paulo. Vençendo a descrença geral de patrocinadores e críticos, ele forçou o deslocamento do público dos jardins e outros bairros de São Paulo, gente acostumada a pisar naquela área em noites exclusivas de estréia no Teatro Municipal. Ao visitar os espaços onde a mostra aconteceu, alguns paulistas cruzaram o que Susan Sontag chama no ensaio “Sob o signo de Saturno”, a propósito do escritor alemão Walter Benjamin, amante do labirinto urbano, de “fronteira de classe”, a linha divisória invisível ou cordão de segurança que separa em mundos díspares os habitantes de uma mesma cidade.

Mais do que isso, durante quatro semanas o projeto possibilitou aos passantes que circulam habitualmente na região e a todos aqueles “estrangeiros” que se aventuraram dos seus guetos tradicionais a fruição de uma experiência urbana inusitada. Mesmo passando ao largo de algumas obras confundidas com estruturas de reformas e construção de uma cidade que se refaz constantemente, é inegável o prazer vivido por quem seguiu ou até perdeu o percurso sugerido pelo tema “A cidade e seus Fluxos”. Prazer em andar ou rever ruelas transformadas em calçada o pela força do progresso, como a Rua da Quitanda, onde se situa o

primeiro endereço do Banco do Brasil, a agência Álvares Penteado, uma das três âncoras da mostra. Prazer e medo no perder-se a caminho do edifício Guanabara, no novo Vale do Anhangabaú, cujo projeto de reurbanização ainda não foi capaz de apontar uma vocação e uma alternativa de uso mais nobre do que os megashows, que deixam atrás um lastro de terra arrasada.

Neste espaço, onde fica difícil implantar uma atividade artística que faça sentido e esteja à altura da imponência do Vale, travou-se inclusive a batalha mais árdua do Arte/Cidade. O cineasta Tadeu Knudsen se debateu durante uma semana com os maus ventos da quele canyon de concreto que insistiam em dilacerar a imensa tela fragmentada em tiras, armada para projetar sombras e passos dos artistas do povo. Como se não bastasse, telas e balões linkados sofreram todo tipo de mutilação patrocinada por depredadores notívagos, a ponto da equipe de produção de campo ter de organizar um grande mutirão para provar que a obra resistiria a todas as intempéries e fechamento de tempo. Cerca de cinquenta pessoas, entre voluntários, monitores e amigos de artistas vararam a madrugada da primeira semana que abriu o evento, costurando o estrago. Tudo parecia jogar contra ou, como sentiu Tadeu Knudsen, que “os espíritos do Anhangabaú não aceitaram o desafio do embate do artista com a cidade!” Que nada! Depois da ruptura, a acomodação e a simpatia dos meninos e bêbados de rua que passaram a tomar conta do grande brinquedo... percebendo que o interesse maior, o caráter mais lúdico, dionisíaco, estava em participar e não depredar.

A convivência no edifício Guanabara também não foi das mais tranquilas, proporcionando momentos de intensas trocas e negociações. O pequeno prédio que chegou a ostentar durante anos o painel eletrônico, o cartão postal de São Paulo e símbolo da pujança de nossa indústria capitalista, sobrevive num abandono completo, como uma espécie de contradição emblemática. Ao mesmo tempo em que abrigou instalações de “A Cidade e seus Fluxos” no lugar que pretende virar espaço cultural do SP Centro, o prédio tem o restaurante mais famoso que leva o mesmo nome, um escritório político do PT dos mais concorridos, e toda sorte de ambulantes e sem-teto que usam o local como base de atuação. Sem contar nos andares vizinhos, compartimentos em cortiços em pleno Vale reurbanizado! Nessa terra de ninguém, foi preciso fazer todo tipo de acordo com uma legião de prostitutas, cafetões, passadores de droga, cheiradores de cola que traficam por lá, na intenção de manter o projeto de pé. E explicar que a nossa presença no reduto deles era passageira. Mesmo assim foi possível ouvir, numa noite mais quente, a performar poeta Leonora de Barros gritando de um dos balcões do Guanabara: “Deus! Parece que estão matando alguém lá no Vale!”. O projeto terminou sem nenhuma baixa, nem assalto. Arriscar é preciso.

## **PRAÇA DA SÉ**

### **Por Ricardo Marques de Azevedo**

#### **Arquiteto**

This fall apart;

the centre cannot hold

WILLIAM BUTLER YEATS

A Nova Sé está aberta e franqueada ao público. Em suas redondezas ainda há beirais antigos, onde os pombos se recolhem ao cair da tarde; da várzea de edifícios, chaminés, telhados e antenas, a bruma ainda sobe, apagando os reflexos do sol nos vidros e caixilhos dos prédios; aos primeiros bocejos da noite, quando as luminárias se acendem, as águas lentas do Tamanduateí faíscam de diamantes de luzes de mercúrio. Metrópole colocada diante de constantes desafios de crescimento, a epidemia da Cidade de São Paulo se

apresenta feita ora de veludo, ora de cicatrizes. Mas, na nova geografia urbana que se lança no futuro, a Sé abre agora um regaço construído especialmente para o homem, onde este se reencontra com a Cidade e redescobre que o desenvolvimento é uma benção e uma dádiva quando se orienta para o bem estar da população.

O texto acima, de estilo edulcorado e tom apologético, consta de luxuosa publicação editada pela Prefeitura Municipal de São Paulo, EMURB e Metrô por ocasião da inauguração, em 1978, da Praça da Sé na atual conformação. Com o paradoxal título de Na Sé, os bons tempos do futuro voltaram, o escrito pretensioso apresenta, permeado por um relato histórico, a Nova Sé como agente de humanização da cidade: grande vazio central embelezado por águas e flores pouso e porto ao fim das corredeiras de concreto e asfalto, local de pausa na lufa-lufa que se oferece para o lazer da família e para conversa pela conversa.

Quem passa pela Praça – transeunte, camelô, criança, ambulante... – não identifica o ambiente idílico que o panegírico desenha: defronta espaço informe e agressivo do qual se refugia imergindo pela estação do Metrô. Atravessam o logradouro cerca de 300 mil pessoas a cada dia e outros tantos lá habitam e trabalham. O movimento, contudo, concentra-se sobretudo no espaço, pontuado pelo Monumento a Anchieta, situado entre a desembocadura das ruas Direita e 15 de Novembro e a boca norte da estação metropolitana. Os outros espaços abarcados pelo inclinado polígono irregular que circunscreve a Praça são objeto de variadas apropriações: entre alas de palmeiras, profetas e milagreiros apregoam seus produtos; menores se banham nos repuxos e cascatas; desocupados ocupam bancos e sombras; narinas inalam exalações de colas e esmaltes; pedestres se apressam acossados por espreitas e alaridos. Em meio à azáfama, referentes prolixos passam despercebidos: Catedral; Palácio da Justiça; Carmo; relógio tetrafronte tetemizado em prisma negro; rosa dos ventos apontando direções intersecantes no marco-zero; espelhos d'água, dafarizes e cascatas; esculturas espargidas lá e acolá; grelhas e fosso de ventilação; escadas entre patamares; acessos à estação; bancas de camelô, engraxates, vendedores, pedintes e tomantes; alguma vegetação e muita gente.

A Praça é conjunto heteróclito, inapreensível. A fragmentação, a superabundância de imagens e a indefinição das finições impossibilitam o imaginar da totalidade. Quando se chega do Centro Velho pela confluência das ruas Direita e 15 de Novembro (arestas do triângulo que confinava toda a antiga São Paulo, excluídos os arrabaldes) depara-se com uma pequena área plantada com paus-ferro que corresponde aproximadamente à delimitação do Largo da Sé, existente até inícios do século. Seguindo acima, penetra-se numa espécie de feira livre entre árvores e o Monumento a Anchieta após do que se chega a um espaço que mantém elementos da Praça tal qual foi até as demolições promovidas pela Cia. Do Metropolitano: os prédios da ala direita remanescem, as alas de palmeiras enfatizam a perspectiva frontal da Catedral enquanto marcam o vazio da rosa dos ventos no piso à volta do marco-zero; no entanto, a antiga ala esquerda, onde haviam edifícios importantes como o Mendes Caldeira e o Santa Helena, desapareceu para dar lugar a perfurações – acessos à estação e fosso de ventilação do Metrô – e, acima e abaixo delas, passagens pelas quais se transita da área da anterior da Praça para as extensões a ela incorporadas em sua última ampliação. A área agregada corresponde aos terrenos da extinta Praça Clóvis Bevilacqua e das edificações que existiram entre ela e a velha Sé: tal área, na sua atual forma, é seccionada por espelhos e quedas d'água – que cobrem a iluminação zenital da estação – em cujas bordas se assenta a sucessão de patamares – mobiliados com bancos e floreiras – entre os baixos da Praça e seus altos junto ao Palácio da Justiça e à quadra restante entre o desenho descrito e os limites da Praça foi concedido ajardinamento e arborização, sendo a face lideira à Rua Anita Garibaldi aberta pela depressão do início da Avenida Rangel Pestana e pela irregularidade do perímetro de edificações no outro lado da rua. A Igreja da Venerável Ordem Terceira do Carmo – que guarda a escala da cidade antiga – contrasta com a massa edilícia que a envolve.



Vários eventos foram promovidos quando da inauguração da Nova Sé. Entre eles, a exposição do Museu de Rua denominada Memória da Sé. O Museu de rua foi iniciativa do Departamento de Patrimônio Histórico da Secretaria da Cultura do Município. Como o alcaide tinha a Nova Sé por sua grande obra e marco de sua administração e a exposição era patrocinada pela Municipalidade não convinha a acidez no tom crítico. Não era necessária: o confronto entre a iconografia do Largo e da antiga Praça e a visão polimorfa e dispersa desta Sé – que o brilho de seus atavios não logra ocultar – valia por si. O cartaz da exposição reproduzia uma foto de 1862 que apresentava o vazio do Largo da Sé tendo por fundo a fachada de duas torres da Igreja de São Pedro dos Clérigos – que estava onde hoje fica o prédio da Caixa Econômica Federal – contra a qual contrastava a silueta de um casal junto ao solitário poste de iluminação: ela de vestido longo e sombrinha, ele, de fraque.

O Largo ainda não havia sido calçado com paralelepípedos e sua forma trapezoidal se definia na elevação dos sobrados e igrejas, São Pedro e Matriz. O Largo desaparece em 1911 com a incorporação dos terrenos, tornados vagos por demolição da velha Sé e das quadras entre ela e o Largo de São Gonçalo, hoje Praça João Mendes. Abria-se assim a esplanada fronteiriça da nova Catedral, a ser erigida. As laterais do espaço resultante foram sendo paulatinamente reedificadas de prédios ecléticos enquanto trabalhos góticos da Catedral progrediam lentamente. Em 1954, quando se comemorava o IV centenário de São Paulo, a Praça da Sé se apresenta decorosa em sua escala: terminal de transporte coletivo, lugar de passagem e manifestação, essa configuração permaneceu até a ocupação pelas obras da Cia. Do Metropolitano. A Praça da Sé, sede, marcava, marco, o centro de São Paulo.

Hoje, dir-se-ia, parodiando Yaets, que as coisas se dispersam, o centro não pode reter.

Discute-se a alegada imprescindibilidade da ruidosa desaparecimento do Mendes Caldeira e da calada demolição do Santa Helena, com seus ateliers e salas de espetáculo, pelas quais se pôde juntar as áreas da Clóvis Bevilacqua e da Sé em uma Praça. É certo que a amplitude da obra contribua para ostentar a operosidade da qual a administração do Município se jactava. NO entanto, malgrado o empenho e o engenho dos paisagistas e arquitetos encarregados dos projetos, o espaço informe resultante e os elementos prévios – laje de cobertura da estação, acessos, grelhas e respiros, fosso de ventilação, iluminação zenital etc. condicionam a conformação fragmentada, dispersa e confusa da atual Praça da Sé. A Arquitetura é arte sutilíssima que não configura senão lugares, - São Pedro, São Marcos, Campidólio... -, a Sé, não.

## **SÃO PAULO!**

### **Por José Eduardo Areias**

#### **Estudante de Arquitetura**

São Paulo! que galeria-sem-fim! E jornais revistas livros etc.

Deleites mercuriais!

Quem penetra a galeria do edifício Conde Silveira cento e trinta, \*

Não pode sentar-se em bancos feitos para assento.

Dali pode ver:

- a) Margaridas baianas que varrem concentradas Bitucas nervosamente atiradas ao chão.
- b) Velhota cheirosa a coté do velhote, ela de e charpe e sombrinha estampadas, ele implicando com o fim de tarde nublado.
- c) Carrão bacana BOU333 azul metálico implacavelmente limpo e empurrando a bunda de quem não lhe dá a devida licença.
- d) Boys de boné, um a um, em pares, ou três a três falando paulistanês no rumo da Ipiranga ou no reverso.
- e) Gente cuspidor, e cuspe com enxurrada misturados a bituca molhada da baiana esquecida e desleixada.
- f) Três caixas d'água de cimento com terras e palmeiras enterradas ( não se são elas, mas o lixo jogado nestes vasos que nos inspira a brasil-tropicalidade).
- g) Gente de gravata, valise, bolsa, envelope, pasta casaco com bolsos, mala, sacola, saco, mas nenhuma com arremate de três grampos e uma presilha como a brega baiana que ainda pouco aqui varria.
- h) Barrigas e bundas, paus e pernas finas, homens e meninas duplos queixos, bincos, bigodes, e óculos, relógios e até correntes, e grampos e presilhas como da brega baiana que ainda pouco aqui varria.
- i) O louco discurso dum idiota, sem platéia.
- j) Estacionada uma bicicleta do entregador de pães para o Lanches TVB.
- k) Mais envelopes dentro de envelope, e moças dentro de saias envelope com bolsos sobsovacos perfumados de jasmim.
- l) Que olado de dentro atrai mais, ora pra fora vai mais gente, até mãe, moça e menina feliz e criança de dente de leite e florzinha rosa na cuca ainda fresca.
- m) Um casal que se segura pelos de dinhos tons jeans de azul celeste e marinho, calças estampadas, muitas pretas e cinzas, gente branca, parda, amarelos, lilases, outros tons menos audazes do verdinho o salmão apagado velha, boy, viado, cidadão apressado e preocupado e musas instantâneas de homens engratados em seus desejos (protegidos pelo grupo em redor e seus risos maliciosamente amedrontados)
- n) Nata de concreto, cimento amontoado piso feio, pedra portuguesa e grelha que engole moedas e fichas e lapiseiras; pedreiros com vassoura varrendo a sujeira da esqui na reformando.
- o) Baiano parado, cismando
- p) Homem de três pés, e envelope na mão.
- q) Louro, pretinho, japonês, boy com caixa e envelope, preto gordo com pasta bordô, caneta na orelha, gota de chuva pentelha que volta a cair... – pendurado no mesanino do Edifício Investimento, restaurantzinho vazio e garçon atento que entra assim que a bela mocinha de óculos abre seu guarda-chuvas.
- r) Outro garçon, mais velho, e outro velho aqui embaixo a observar a menina de doze anos que conduz a cadeira de rodas da irmã mais velha aleijada.
- s) Adeus ao carro com a grana do dia, levanta a cancela, passa ao lado uma tia de a brigo azul cobalto e salto bem baixo.
- t) Sombrinha de coroa, aberta, com as cores da outra América; vermelho, azul e branco. O Estilo geométrico a seduziu.
- u) A ruiva manca, e sua amiga ruiva artificial usam linhos amarelos e maquiagem arlequina.
- v) Venta gotículas de chuva que avançam sobre os abrigos; quem saiu de casa foi se molhar.
- w) Grupo de moleques de rua, um neguão alirado um de boné vermelho e o resto com cabelinho encarapinhado, e pretinho, dizendo que vão ao Bráz.
- x) Casal coreano, mulher pai e filho, rumo à sua fonte de renda, a vendinha na galeria Copan.
- y) A tia com carrinho de compras cheio, avó junto, com sapato de camurça, temendo o molhado.
- z) Num suspiro desisto de relatá-lo, abandona-me o ladrão, Passa gente sem parar e a chuva não passa mais.

## O CENTRO EM (ALGUNS) NÚMEROS CENTROS (Distritos Sé e República)

Não existe um retrato em números do Centro de São Paulo. Ainda não é possível obter dados unificados e/ou confiável sobre a região mais importante da metrópole. O que existe é um aglomerado de estatísticas parciais, insuficientes em seu conjunto e muitas vezes desencontradas. As fontes são diversas e nem sempre coincidem quanto ao critério de delimitação das áreas onde se coletam dados. Assim, o Centro tanto pode ser os distritos da Sé e República (critério que adotamos) como, num sentido mais amplo, a concentração de atividades, edifícios e população num raio a partir de pontos como a Praça da Sé ou Vale do Anhangabaú. Distritos, segundo critérios administrativos municipais, amiúde se confundem com áreas de atuação de órgãos públicos conforme o tipo de serviços que prestam.

O pesquisador conta com as fontes tradicionais: o IBGE, a Fundação Seade e os departamentos de estatística da administração pública. Já ao leitor caberá, em última instância, completar com imaginação e alguma lógica os traços incompletos do retrato numérico: preencher, com a verossimilidade possível, os espaços sugeridos pelos dados estatísticos.

De acordo com as projeções do IBGE, o município de São Paulo tem hoje 9.806.101 habitantes, dos quais 103.136 residindo nos distritos Sé e República que compõem o Centro. Estes pouco mais de cem mil ocupam exatos 41.784 domicílios na área central – em tese, pois se estima que algo como 14,9% dos mesmos estejam permanentemente vazios. Deles, 5,2% têm uso ocasional e 1,2% uso coletivo. Os fechados, por um ou outro motivo, correspondem a 0,3%.

Com uma oferta global de 432.287 empregos – 11,4% do total da cidade (3.794.622) -, o Centro volta predominantemente aos serviços (35,4% da mão-de-obra empregada na região) e ao comércio (29,9%). Em seguida destaca-se o serviço público, ocupando 16% do pessoal. Os autônomos são 9,3%. A indústria ainda consegue empregar 6%, a construção 1,7% e os transportes 1,2%, ficando os restantes 0,6% com outras ocupações.

No Centro a área construída com fins residenciais soma 2.744.000 m<sup>2</sup>, bem menos que aquela com fins não residenciais, que é de 6.857.000 m<sup>2</sup>. Este segmento é subdividido segundo o tipo de ocupação: horizontal (10,4%) e vertical (80,6%). Sobram 9% para a indústria e outros usos.

As 11 principais galerias comerciais somam 1.490 lojas em 31.570 m<sup>2</sup> construídos.

São 31 as sedes de bancos no Centro.

Há 90 hotéis classificados na área central, assim divididos segundo a categoria:

5 estrelas	4
4 estrelas	10
3 estrelas	29
2 estrelas	40
1 estrela	7

dos áureos tempos da Cinelândia sobrevivem 42 salas de cinemas, com lotação total de 20.216 espectadores (representando 43,5% de todas as salas da cidade), e 16 de teatro, que podem receber 6.807 espectadores, ou 26,5% do público teatral paulistano.

Trabalho e lazer, aliás, são as grandes forças que fazem do Centro o maior pólo de atração da área metropolitana de São Paulo (ver o quadro)

O Centro dispõe de 5 pré-escolas em 1.228 vagas; 6 escolas de primeiro e segundo grau com 4.440 matrículas. As bibliotecas públicas são 3 e 15 os templos de diversas religiões.

Água, esgoto, iluminação pública: toda a área é atendida. O índice de ligações telefônicas é desconhecido, pois não há dados relativos à divisão do Centro em distritos.

Os camelôs, extra-oficialmente, são mais de 10 mil (numa estimativa otimista), e oficialmente – os cadastrados pela Prefeitura – apenas 530.

Grande parte dos 2,5 milhões de passageiros transportados diariamente pelo metrô paulistano embarca ou desembarca nas sete estações localizadas no Centro. A média diária de entradas de passageiros, nas principais dessas estações, é superior à média diária das demais estações das duas linhas que servem a área central. Os dados referentes ao número de entradas (média dos dias úteis) são os seguintes:

Linhas Norte-Sul	
Estações: Liberdade	26.000
Sé	36.000
São Bento	69.000
Luz	40.000
Média por estação da linha	36.100

Linha Leste-Oeste	
Estações: Pedro II	24.000
Sé	44.000
Anhagabaú	74.000
República	62.000
Média por estação da linha	39.700

Por ser a estação onde se cruzam as duas linhas, a Sé aparece como a estação mais movimentada do Centro (e de todo o sistema), com um total de 80 mil entradas/dia.

Seis das 7 estações centrais do metrô permitem integração com ônibus, num total de 104 linhas.

O Centro é servido por 294 linhas de ônibus. Embora os 8,2 km de vias pedestrianizadas (os calçadões) representem, teoricamente, algum alívio para uma excessiva concentração de pedestres ao longo dos 93 km da rede viária do Centro, ainda são elevados os índices de atropelamentos – cerca de 10% dos registrados na cidade.

O Centro dispõe de 12.049 vagas de estacionamento exploradas comercialmente.

#### PÓLOS DE ATRAÇÃO DE VIAGENS NA GRANDE SÃO PAULO

Distribuição das viagens diárias seguindo os pólos de atração\*

Fonte: pesquisa OD/87 – Metrô

Class. Pólo	%
1 <sup>o</sup> Sé	24,23

2 <sup>o</sup>	São Bernar do do Campo	11,06
3 <sup>o</sup>	Paulista	9,74
4 <sup>o</sup>	Santo André	7,68
5 <sup>o</sup>	S. Caetano do Sul	6,53
6 <sup>o</sup>	Pinheiros	6,41
7 <sup>o</sup>	Tatuapé	5,40
8 <sup>o</sup>	Lapa	5,34
9 <sup>o</sup>	Santo Amaro	5,20
10 <sup>o</sup>	Santana	4,65
11 <sup>o</sup>	Osasco	4,04
12 <sup>o</sup>	Itaquera	4,00
13 <sup>o</sup>	Penha	3,58
14 <sup>o</sup>	Guarulhos	2,13
		100,00

Observações:

1. O pólo Sé atrai tantas viagens quanto todo o ABC reunido. Também atrai tantas viagens quanto os demais maiores pólos do município, a saber: Paulista, Tatuapé, Pinheiros e Lapa, somados.
2. O pólo Sé se configura, assim, como o principal pólo de atração nos 39 municípios da Grande São Paulo
  - Divisão modal: coletivo, individual e a pé.

**O Centro em (alguns) números**

**Redação**

Equipe Técnica Viva o Centro

**Pesquisa de Dados**

Reinaldo F. dos Santos

**Fontes das Imagens**

Acervo Viva O Centro

Agência ESTADO

Arquivo do Estado

Biblioteca Mário de Andrade

DHP-PMSP

FOLHA Imagem

**Fotografias**

Cristiano Mascaro

Jorge Hirata

Regina M. P. Meyer

Renato Cymbalista

(Acervo Viva o Centro)

Alexandre Tokitaka

Álvaro Motta

Claudine Petrólli

Lalo Almeida

Mônica Maia

Oswaldo Palermo

Reginaldo Manente  
Renato dos Anjos  
Rolando de Freitas  
Sérgio Amaral  
Solano  
(Agência ESTADO)

Eduardo Knapp  
Jorge Araújo  
Juca Varella  
Matuití Mayezo  
Niels Andreas  
Sérgio Castro  
(FOLHA Imagem)

Fernando Bastos  
Maria Tereza Souza

**Desenhos**

Giancarlo Latorraca  
Gustavo Resende  
Marcos Marcelino  
Minoru Naruto  
Odilon Moraes

Ficha Técnica

SP CENTRO XXI  
ENTRE HISTÓRIA E PROJETO

Projeto Editorial  
Regina Prósperi Meyer

Projeto Executivo  
Marta Dora Grostein

Editor Responsável  
Jorge da Cunha Lima

Editor Executivo  
Jule Barreto

Projeto Gráfico  
Fernando Bastos  
Rodrigo Mindlin Loeb

Pesquisa de Imagens  
José Eduardo Azevedo  
Reinaldo F. dos Santos  
Marta Dora Grostein

Regina Proserpi Meyer

APOIO

Faculdade de Arquitetura e

Urbanismo da Universidade de São Paulo

FUPAM – Fundação para a Pesquisa Ambiental

Esta publicação foi realizada  
com o patrocínio  
da Fundação Banco de Boston

São Paulo  
CENTRO XXI  
ENTRE A HISTÓRIA E PROJETO  
**Publicação elaborada para o seminário internacional**  
**Centro de São Paulo**  
**Encontro Preparatório realizado nos dias 12 e 13 de**  
**dezembro de 1994,**  
**no Mosteiro de São Bento.**  
**Realização**  
**Associação Viva o Centro**

Patrocínio  
**Fundação Banco de Boston BANESPA BM&F**

APOIO  
**Fundação Banco de Boston – Hotel Normandie**  
**Paddock Centro- Terraço Itália**  
**M. Chandon – Dimple**

**ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO**  
**Sociedade Pró-Revalorização do Centro de São Paulo**  
**Rua Líbero Badaró, 471 - 14<sup>o</sup> andar Centro São Paulo**  
**CEP 01009-000 – Fone 606 8205 – Fax 249-5066**