

PÓLIS

Nº 19, 1994



Revitalização de Centros Urbanos

José Geraldo Simões Jr.



Publicações PÓLIS

ISSN-0104-2335

CATALOGAÇÃO NA FONTE — CDI

SIM	SIMÕES Jr., José Geraldo <i>Revitalização de Centros Urbanos</i> . São Paulo, 1994. 74p. (Publicações Pólis, 19).
1. Revitalização urbana 2. Política urbana 3. História urbana 4. Cidades I. PÓLIS II. Título III. Série	
Tesauro PÓLIS: 321.622 321.6 15 225.211	

Índices para catálogo sistemático

Cidades	225.211
História urbana	15
Política urbana	321.6
Revitalização urbana	321.622

PÓLIS – Instituto de Estudos, Formação e Assessoria em Política Sociais

Endereço: Rua Joaquim Floriano, 462 - Itaim Bibi
CEP 04534 – São Paulo-SP
Tel.: (011) 820-2945, 820-6572, 829-8213
Fax: (011) 820-5279

Com Apoio financeiro da
CHRISTIAN AID
Inglaterra
e da
EZE – Evangelische Zentralstelle für Entwicklungshilfe,
Alemanha

Revitalização de Centros Urbanos

Sumário

	Pág.
Introdução	5
1. Situação Geral.....	9
1.1 A questão da deterioração de áreas urbanas centrais.....	11
1.2 Os diferentes enfoques de intervenção na recuperação de áreas urbanas deterioradas	13
1.3 Algumas experiências de revitalização de áreas centrais e históricas em cidades brasileiras	19
2. Estudo de Caso - A cidade de São Paulo	29
2.1 Histórico	31
2.2 Causas de deterioração do centro da cidade de São Paulo	33
2.3 Propostas de revitalização para a área central da cidade de São Paulo	37
3. Considerações Finais	63
Notas	71
Referências Bibliográficas	73

Equipe do Pólis

Diretoria: Silvio Caccia Bava, Maria Elisabeth Grimberg, Vera Telles, Hamilton José Barreto de Faria e Carlos Morales.

Equipe Técnica: Ana Amélia da Silva, Anna Luiza Salles Souto Ferreira, Ana Luiza Motta, Christiane Costa, José Carlos Vaz, Marco Antonio de Almeida, Maria Conceição Sepúlveda, Nelson Saule Jr., Osmar de Paula Leite, Victor Augusto Petrucci, Rosana Elisa Catelli, Valmir de Souza, Ruth Simão Paulino, Jorge Kayano, Renata Villas-Boas.

Equipe Administrativa: Jamil Rogério dos Santos, Paulo Bettinelli, Erica M. Letzerich, Daniel da Silva, Patricia Gaturamo, Ângela Maria Bezerra e Nilza A. de Paula.

Equipe de Realização

Pesquisa e Redação: José Geraldo Simões Jr.

Revisão de texto: Valmir de Souza

Digitação: Paulo Bettinelli.

Foto da Capa: Cristiano Mascaro - Arquivo EMURB.

Produção Gráfica: Tec Art Editora Ltda. 011 - 5426897

Agradecimentos

- aos companheiros de trabalho do Instituto Pólis
 - aos representantes do governo municipal de São Paulo: Ermínia Maricato, José Eduardo de Assis Lefèvre, Roberto Mac Fadden, Vicente Trevas e equipe, Mirthes Baffi e Teresa Lajolo.
 - à equipe da Associação Viva o Centro.
 - ao Ayrton Camargo e Silva e aos arquitetos do Escritório Técnico do Corredor Cultural / Rio de Janeiro.
 - ao José Marinho e ao pessoal da Secretaria do Planejamento de Recife.
 - ao Luiz Phelipe Andrés, secretário da Cultura / Maranhão.
 - em especial, ao Prof. Lefèvre, à Mirthes e ao Luíz Phelipe, pela cessão das fotos aqui utilizadas.
-

Introdução

Desde o início dos anos 80, tem-se tornado cada vez mais freqüente no cenário internacional a discussão em torno de políticas públicas visando à revitalização de áreas urbanas centrais que se encontram em processo de deterioração.

Este fato assumiu grandes dimensões na conjuntura atual ao ponto de, numa exposição sobre arquitetura e urbanismo recentemente ocorrida em São Paulo (Bienal de Arquitetura), o tema da "Revitalização de áreas centrais e históricas de cidades" foi o maior destaque dentre todos os assuntos ali apresentados.

O que significa então essa mudança na tradicional forma de intervenção do poder público sobre o espaço urbano? Por que os grandes investimentos em mega-projetos - concentrados, até recentemente, em áreas mais periféricas ou ao longo de determinados vetores de expansão do mercado imobiliário - passam, repentinamente, a dirigir suas atenções para essas áreas situadas em pontos centrais, históricos e de grande valor simbólico nas cidades?

A principal justificativa para esse fato reside na crise global - crise econômica, social, energética, e até mesmo de valores - que acaba por induzir a uma certa mudança de paradigmas nas práticas tradicionais, não só do Estado, mas de outros agentes interventores (imobiliários, etc.) sobre o espaço urbano.

Nesse sentido, a questão de se revalorizar as áreas centrais vem então responder a duas das principais conseqüências dessa crise que se instaurou: a) aquela relativa à perda da capacidade de investimentos do setor público e, b) à busca de uma maior humanização na vida urbana, como uma resposta à agudização dos problemas ambientais causados sobretudo pela presença excessiva de veículos motorizados nas cidades.

Essas áreas centrais passam a apresentar, assim, duas características muito importantes no sentido de satisfazer a essas restrições que se impõem;

- a) elas possuem uma localização otimizada dentro da rede intra-urbana, o que, acrescido ao fato de serem as áreas mais bem servidas pelo sistema de transporte coletivo, representa

uma grande economia no número de viagens e no tempo de deslocamento, reduzindo assim o consumo de combustíveis e a poluição;

- b) pelo fato de já possuírem toda uma rede de infra-estrutura, de serviços e de equipamentos já implantada e operando com certa ociosidade, qualquer política pública de melhoramentos que se faça nesse local será realizada com grande economia de investimentos

Além desses fatos, existem outros aspectos que também contribuem para a revalorização dessas áreas centrais. O mais relevante deles consiste no fato de que esses locais possuem um rico e representativo patrimônio de cunho histórico, que possibilita o resgate daqueles valores ligados à cultura local, ao imaginário da população e às raízes da própria cidade.

Esses novos princípios são os que têm predominado nessas diretrizes de intervenção. Sobretudo a partir dos anos 80, quando se aprofundou a crítica àqueles antigos valores presentes nos projetos fundamentados na ideologia do modernismo, que acabavam por criar cidades áridas, com escala monumental e sem respeito aos valores das comunidades ali existentes.

Nos Estados Unidos e na Europa já são muitas as experiências bem sucedidas neste campo: podemos citar o *Convent Garden* em Londres, as áreas centrais de Barcelona e de Bologna, o *South Street Seaport* em Nova Iorque, o *Quincy Market* em Boston, e muitas outras.

No Brasil, a experiência da revitalização dessas áreas centrais já vem ocorrendo desde os anos 70 na cidade do Rio de Janeiro e em São Luís do Maranhão com os projetos "Corredor Cultural" e "Reviver" respectivamente. Mais recentemente outras modalidades de intervenção têm obtido resultados bem sucedidos em Curitiba, Santos, Salvador, Recife, Florianópolis e São Paulo.

A de São Paulo merece um estudo mais detalhado, porque incorpora a participação de segmentos organizados da população na elaboração dessas políticas (principalmente no financiamento), viabilizando o instrumento da parceria público/privado, também uma tendência mundial em experiências desse tipo, dada a reduzida capacidade de investimentos dos governos no momento atual.

A experiência da cidade de Boston foi resgatada por um grupo de empresários sediados no centro da cidade de São Paulo, que acabaram se organizando em torno de uma associação (*Associação Viva o Centro*) com a finalidade de propor essas parcerias à municipalidade visando à requalificação dos espaços centrais da cidade e a revalorização do patrimônio edificado. Algumas dessas

idéias acabaram sendo apropriadas pelo governo municipal e incorporadas a um projeto global de recuperação da área central, que foi concebido na atual gestão sob a designação de *Pró-Centro*.

Essa publicação se propõe, assim, a resgatar um pouco desta história sobre as políticas de revalorização dos centros urbanos no Brasil, dando maior destaque aos fatos que vêm ocorrendo nos últimos anos - sobretudo em São Paulo - e fazendo um balanço crítico de como essa questão vem sendo conduzida pelas atuais administrações municipais.

1. Situação Geral

1.1 - A questão da deterioração de áreas urbanas centrais

A deterioração de áreas urbanas é um fenômeno que, desde meados do século passado, tem se intensificado nas grandes cidades, possuindo relação direta com os processos dinâmicos de produção e consumo observados após o surgimento da cidade industrial.

Além do forte crescimento populacional e da expansão física da malha urbanizada, a inserção da cidade nesse novo contexto econômico veio estabelecer novas formas de apropriação e de valorização do solo urbano, cujos reflexos se manifestaram mais intensamente nas áreas centrais dessas cidades.

Esses reflexos, basicamente, podem ser entendidos enquanto forças atuantes do mercado imobiliário, que nessas áreas centrais estão constantemente sob influência das tendências centrípetas e centrífugas inerentes ao processo de crescimento urbano.

O vetor de característica *centrífuga* é aquele que segue o movimento natural de crescimento da cidade em direção à periferia, onde a incorporação de novos loteamentos à estrutura urbana existente vem caracterizar não só a adequação às demandas advindas com o incremento populacional e com a busca de novas opções de moradia, como também vem corresponder à ampliação da ação especulativa do capital imobiliário.

Conforme essa expansão em direção à periferia vai acontecendo, ela vai provocando uma alteração nos padrões de uso e ocupação do solo daquelas áreas urbanas já consolidadas.

Essa transformação se processa com maior intensidade no sentido inverso, ou seja, aumentando de intensidade à medida que se aproxima das áreas mais centrais da cidade. É o que podemos designar como vetor de tendência *centrípeta*.

Dessa forma, enquanto o fenômeno centrífugo se caracteriza como processo de *urbanização extensiva*, através da incorporação de novas áreas à estrutura existente, o fenômeno centrípeto, se define como um processo *renovador* dessas estruturas, de forma a adequá-las aos novos condicionantes decorrentes desse crescimento da cidade.

Assim, as áreas urbanas centrais concentram, em sua maior intensidade, essa tendência renovadora característica do vetor centrípeto de expansão urbana.

Para que seja possível se adaptar plenamente a esse processo, o centro da cidade precisaria estar continuamente se remodelando, numa resposta reflexa a toda essa dinâmica do crescimento urbano. No entanto, a prática de intervir nas áreas centrais visando readequá-las não se apresenta como um processo contínuo, mas como um fato cíclico e descontínuo, dependente das especificidades e das demandas do próprio mercado imobiliário.

Daí então surgirem os ciclos que caracterizam o envolver dessas áreas centrais das cidades: os movimentos de apogeu, os de decadência e os de renovação.

A deterioração dessas áreas centrais - deterioração econômica, física, social e ambiental - corresponde à decadência advinda pelo fato da estrutura existente no local não estar mais satisfazendo ao papel funcional que lhe é exigido pela cidade e, conseqüentemente, às expectativas definidas pelo mercado fundiário.

Da mesma forma, o apogeu dessas áreas centrais se relaciona a um outro momento específico no qual estaria ocorrendo um perfeito entrosamento nessa relação funcional. Um momento de otimização nos usos e atividades aí existentes, correspondendo à alta da atividade imobiliária.

Entre esses dois períodos, o de decadência e o de apogeu, e para que o ciclo se conclua, surge o momento da readequação funcional. da recuperação e renovação das estruturas existentes e que hoje em dia designamos por *revitalização urbana*. Dessa forma, essa parcela do território é resgatada e novamente integrada ao seu entorno urbano. Este é o instante em que o mercado imobiliário - que numa fase anterior havia preterido o centro por outros locais onde a reprodução de seu capital pudesse ocorrer de forma mais intensa - passa a realizar a "operação-retorno", pelo fato de esses outros locais já terem atingido grande saturação.

O centro da cidade volta então a ser visto como uma alternativa atraente por esse mercado, dadas as suas qualidades de acessibilidade e de infra-estrutura implantadas.

A revitalização apresenta-se, assim, com a finalidade de produzir essa nova adequação funcional.

1.2 - Os diferentes enfoques de intervenção na recuperação de áreas urbanas deterioradas

No estudo sobre as formas de intervenção em setores urbanos deteriorados visando à recuperação dessas áreas, deparamo-nos com uma série de designações para a caracterização dessa intervenção: embelezamento urbano, renovação urbana, melhoramento urbano, remodelação, reabilitação, revalorização, revitalização, requalificação urbana, reurbanização, etc.

Essa terminologia, na maioria dos casos, é utilizada indiscriminadamente e sem grande preocupação com a sua conceituação mais precisa. Percebe-se, também, que o entendimento sobre um determinado termo varia ao longo do tempo. Dentre os diversos estudos que se preocupam em esclarecer um pouco esta questão, destacam-se os de PORTAS, o de DEL RIO, o de VILLAÇA e o de PICCINATO. (1)

Nesses estudos, o importante não é tanto definir um termo específico para essa intervenção, mas sim entender o seu conceito, ou seja, os paradigmas que o sustentam. Esses autores estabelecem uma subdivisão em três grandes momentos históricos - que correspondem a três marcos significativos da intervenção no espaço urbano - e que se relacionam aos conceitos de *embelezamento urbano*, *de renovação urbana* e *de revitalização urbana*. O primeiro marco se refere à implementação do plano de Haussmann na Cidade de Paris na década de 1850; o segundo, aos paradigmas estabelecidos pela Carta de Atenas em 1933 e o terceiro à reação contra os ambientes modernistas ocorrida a partir de manifestações populares no início dos anos 70.

a) embelezamento urbano

A remodelação da Cidade de Paris pelo prefeito Haussmann se constituiu numa nova forma de ação do poder público sobre o tecido urbano, correspondendo àquele momento histórico de consolidação do capitalismo decorrente da Revolução Industrial. A

abertura de largas e extensas avenidas no centro de uma Paris medieval representou a inserção de um urbanismo corretivo, cirúrgico, ao mesmo tempo viabilizando a fluidez viária demandada pelas necessidades produtivas do novo sistema econômico, e ao mesmo tempo saneando disfunções de ordem social existentes no antigo tecido urbanizado, marcado por um inextricável emaranhado de vielas de difícil acesso e de condições sanitárias bastante precárias.

As desapropriações, as demolições e reconstruções realizadas por esse e outros planos da época eram, no entanto, ainda marcadas por uma escala razoavelmente pequena de intervenção (face ao que viria a ocorrer no período posterior), onde prevaleciam ainda os princípios de ordenamento urbano marcados pelo aspecto do embelezamento e da monumentalidade.

Como assinala DEL RIO, "até esse momento histórico, nos países do Primeiro Mundo e do Brasil, as intervenções urbanísticas de reposição de velhas estruturas davam-se em uma escala e de uma forma que, embora arrasadora, não tiveram as conseqüências amplas e desastrosas que viriam a ter os programas e projetos (do momento posterior) que se caracterizariam pela designação de *renovação urbana*. As novas morfologias e tipologias implantadas ainda tinham alguma relação com o existente" (DEL RIO, p. 11).

As intervenções ocorridas nesse primeiro período tiveram seus modelos inspirados nos Planos de Paris e Viena (da década de 1860): Paris com suas grandes avenidas, seus eixos viários convergentes, seus gabaritos uniformes nas edificações, e Viena, pela construção de um grande avenida circular envolvendo o centro histórico da cidade, no local onde antes se estabeleceram os muros defensivos da vila. Em ambos os casos, as edificações públicas mais significativas eram erguidas em pontos estratégicos adquirindo um efeito visual que salientava a sua monumentalidade. Esse modelo seria copiado em muitas das intervenções realizadas na América Latina e Brasil, sobretudo em Buenos Aires, Rio de Janeiro e São Paulo.

A expressão 'embelezamento urbano', segundo VILLAÇA, sintetizaria assim " a tônica do urbanismo que nasce com Haussmann e a partir de Paris tem grande penetração no mundo, especialmente nos países latinos" (VILLAÇA, p.66).

As intervenções realizadas, nesse primeiro momento, nas áreas centrais das cidades - do Plano de Haussmann à Carta de Atenas - podem assim ser designadas pelo nome de *embelezamento urbano*, pois a atitude corretiva e saneadora visava sobretudo implantar um novo padrão de estética urbana, mais de acordo com os valores de uma nova classe social ascendente, onde a beleza e os

melhoramentos técnicos em infra-estrutura viriam representar não só o aburguesamento do espaço urbano, com o seu conseqüente impacto segregador, mas principalmente a instauração da modernidade, criando assim as condições propícias para a afirmação dos valores dessa nova classe social perante o todo da população.

No caso de São Paulo, essas medidas interventivas nas áreas centrais não corresponderam só à recuperação de uma situação de deterioração existente - uma vez que essa deterioração não havia se consolidado plenamente - porque nessa época a burguesia e o Estado não haviam ainda abandonado o centro da cidade.

Segundo ainda VILLAÇA, "como a burguesia não abandonou o centro, o Estado remodelou-o, embelezou-o e criou condições próprias à sua expansão" (p. 138). Por isso, no Brasil, durante as décadas de 1910 e 1920, "o centro renovou-se, demoliu os edifícios antigos e em seu lugar construíram novos, sem precisar abandonar as posições antigas e sem precisar criar a idéia de deterioração" (p. 127).

b) renovação urbana

O segundo período histórico das intervenções urbanas é marcado pela prevalência dos ideais do modernismo que se inicia com a publicação da Carta de Atenas em 1933 e se encerra no início dos anos 70, quando se acentua a crítica a esse modelo, aos "ambientes modernistas" produzidos especialmente no período de reconstrução do pós-guerra. Passa-se a partir de então a valorizar aspectos de maior abrangência (humanística, cultural etc) que irão caracterizar o terceiro e atual momento das intervenções.

Nesse segundo momento, o conceito de intervenção que se aplica é aquele exposto no documento de 1933, definindo-se como *renovação urbana*.

Nesse momento, os conceitos e objetivos do Movimento Modernista surgem como uma resposta à crescente necessidade de expansão do capital financeiro, industrial e imobiliário e seu reatamento nas esferas de produção e consumo urbanos.

"Com a crise dos anos 30, fortes problemas sociais viriam rebater-se nas grandes cidades dos países industrializados do Primeiro Mundo, revelando a precariedade das estruturas e economias urbanas em incorporar toda a massa de trabalhadores existente. As cidades mostravam, na verdade, as conseqüências sócio-políticas que estavam acumulando-se desde a Revolução Industrial e seus primeiros reflexos nas condições de moradia e trabalho. Os paradigmas do Movimento Moderno surgiram como

resposta dos arquitetos a essa situação, entendida como insustentável. Era necessário colocar toda a técnica e progresso industrial na perseguição de melhores condições de vida e moradia, numa visão futurista ingênua e otimista, perseguindo uma estética ideal numa sociedade de tipo 'coletivismo democrático'" (DEL RIO, p. 12).

Essa visão de sociedade ideal aliada aos conceitos da casa como máquina de morar e da cidade cumprindo as 4 funções básicas do morar, trabalhar, circular e recrear, viria estabelecer uma abordagem de intervenção bastante radical em suas ações, induzidas por um reducionismo conceitual que acabaria por relacionar o significado do termo renovação urbana a projetos marcados pela negação da cidade existente, pela recusa de considerar condições específicas de implantação, pela autonomia relativa da forma e pela consideração do espaço em termos absolutos e eternos (DEL RIO, p. 13), onde o ordenamento funcional obtido por tais princípios seria indissociado ao ordenamento social pretendido.

CASTELLS também se refere a esse fato ao afirmar que "o mito de renovação urbana é um dos pilares da ideologia tecnocrática de reforma social através de soluções físicas". (2)

Tecnocracia a serviço de uma maior eficiência da ação do setor público e como argumento falacioso aos empreendedores imobiliários ávidos por maiores lucros em seus projetos, a metodologia das intervenções caracterizadas como *renovação urbana* é marcada então pela filosofia do arrasa-quarteirão, numa tentativa de "sanear" o espaço coletivo, eliminando áreas encortiçadas e insalubres, criando novos pólos comerciais e de serviços (como os "Central Business Districts", das cidades americanas) ou então implantando grandes projetos habitacionais de interesse social, marcados pela repetição monótona de edifícios idênticos com ambientes estéreis, impessoais e sem nenhuma possibilidade de intercâmbio nas relações humanas e sociais.

O autoritarismo presente na concepção desses projetos habitacionais acabou criando grande insatisfação em seus moradores, dando origem a atitudes de vandalismo e de marginalidade que caracterizariam estes ambientes modernistas. Um fato significativo ocorrido no início dos anos 70 vem simbolizar o fim desse modo de intervenção: trata-se da implosão que teve de ser realizada no Grande Conjunto Habitacional de Pruitt-Igoe, em St. Louis, nos EUA. De concepção modernista e constituído por 33 edifícios com 11 pavimentos idênticos e abrigando cerca de 2.800 famílias de baixa renda, esse conjunto projetado em 1955 tinha se transformado em um local marcado pelo abandono, pela violência e pela insatisfação geral de seus moradores.

Embora esse fato, ocorrido em 1972, tenha se constituído num caso isolado, ele serviu para polarizar as críticas que, de uma maneira generalizada, já vinham se firmando contra os paradigmas modernistas.

Em relação às áreas centrais de cidades, esse período de intervenções deixou suas mais profundas marcas através dos projetos de renovação urbana dos "distritos de negócios" de inúmeras cidades de porte médio dos Estados Unidos, onde o objetivo era a valorização fundiária e a conseqüente expulsão de populações de baixa renda aí sediadas em "slums" (favelas), especialmente aqueles ajuntamentos de raça negra. No Brasil, as intervenções sob a ótica da renovação urbana podem ser resumidas a algumas ações diluídas provenientes sobretudo de uma política desenvolvida pelo BNH visando à renovação da infra-estrutura instalada em áreas centrais das cidades - como p. ex. o Projeto CURA- Comunidade Urbana para Recuperação Acelerada - (cf. DEL RIO, p. 35).

c) a revitalização urbana

Os anos 70, na verdade, iriam inaugurar uma nova etapa nessa postura de intervenção. Apesar de o fato ocorrido em Pruitt-Igoe ter simbolizado o fim de determinados paradigmas, outras alterações mais estruturais também contribuíram para lançar novas bases e uma nova postura nessas intervenções urbanísticas. Podemos assim elencar:

- a busca de referenciais mais humanos na escala dos espaços coletivos produzidos;
- a valorização dos marcos históricos e simbólicos existentes através de políticas de preservação do patrimônio arquitetônico e cultural;
- o incremento das atividades de turismo e lazer nesses locais e
- a ampliação da consciência ecológica (gerando medidas de contenção no consumo de energia e na emissão de poluentes).

Dessa forma, surge um terceiro momento nessas intervenções nos centros urbanos, que muitos autores definem com o nome de políticas de *revitalização urbana*. Quer dizer, a busca de uma nova vitalidade para essas áreas, tanto do ponto de vista econômico quanto funcional, social e ambiental.

Este novo conceito, muito mais integrado ao processo histórico que define o envolver da cidade, vem trazer a "reidentificação do passado no espaço do presente, ressuscitando a tradição, alvoroçando a memória coletiva, mas não inibindo a modernidade" (FERRARA, p.141-2, in DEL RIO, p. 36).

Esse conceito de maior amplitude abrange assim ações como a reabilitação de áreas abandonadas, a restauração do patrimônio histórico e arquitetônico, a reciclagem de edificações (ou refurbishment) e a requalificação urbana de setores degradados.

Utiliza, para tanto, instrumentais os mais diversos, principalmente aqueles que incentivam a parceria público/privado como a *operação urbana*, recentemente implementada na cidade de São Paulo.

Essas parcerias, assim como a da participação de segmentos organizados da população na elaboração de tais políticas, são características importantes presentes nos projetos de revitalização urbana que a seguir serão apresentados.

1.3 - Algumas experiências recentes de revitalização de áreas centrais e históricas em cidades brasileiras

Desde meados dos anos 60, inúmeras cidades têm desenvolvido projetos de recuperação de seus Centros Históricos, marcados pela ênfase na preservação do patrimônio arquitetônico, com vistas a um maior dinamismo nos setores de turismo, de cultura e de lazer para a população.

Na Europa, o exemplo pioneiro veio da cidade de Bologna, na Itália, sendo depois seguida por Paris, Londres, Barcelona, Amsterdam e diversas cidades da Alemanha.

Na América do Norte, o primeiro local a desenvolver um projeto nessa linha foi Baltimore, que reurbanizou toda a área ao redor de seu porto, considerado o mais movimentado dos Estados Unidos. Depois vieram Nova York, Miami, Boston, São Francisco e muitas outras cidades em cujas áreas históricas a revitalização propiciou o reaproveitamento de antigos edifícios, de armazéns e de velhas cervejarias, integrando-os a novas áreas que eram inteiramente remodeladas com edificações mais modernas.

Em todos esses casos, as atividades voltadas ao lazer e ao turismo é que vieram servir de apoio para o sucesso dos projetos: bares, restaurantes típicos, galerias de arte, teatros, salas de cinema e vídeo, butiques, lojas de artesanato - lugares esses intermeados por pequenas praças e recantos de lazer, numa ambientação típica que procura resgatar os valores da cultura local e os modos de vida tradicionais. Busca-se assim recriar parte da história viva dessas cidades.

No Brasil, diversas cidades já vêm desenvolvendo, algumas há mais de 10 anos, projetos de revitalização de suas áreas históricas. Com posturas diferenciadas no âmbito da recuperação do patrimônio físico e ambiental existente, podemos citar como mais significativos os exemplos do Rio de Janeiro, de São Luis do Maranhão, de Salvador, de Recife, de São Paulo, e experiências mais recentes em Belém, Curitiba, Florianópolis, São Sebastião, Santos e Poços de Caldas.

Antes de enfocar o caso específico de São Paulo, serão apresentadas as experiências em algumas cidades brasileiras que têm mostrado avanços mais significativos em relação aos critérios de implantação e às metodologias adotadas: Rio de Janeiro, São Luis do Maranhão, Salvador e Recife.

a) *O Projeto Corredor Cultural no Rio de Janeiro*

O projeto de revitalização do centro histórico do Rio de Janeiro nasceu de uma proposta acadêmica apresentada como dissertação de mestrado em 1979. Nos anos seguintes esse projeto iria para as pranchetas, ganharia corpo enquanto política de intervenção da administração municipal até que, em 1984, passaria a ser consolidado sob a forma de lei (Lei nº 506, de 17/01/84).

Intitulado *Corredor Cultural*, o projeto busca a revitalização dessa área histórica, procurando compatibilizar o crescimento da cidade com a manutenção de espaços e modos de vida tradicionais da capital carioca.

Abrangendo uma área de 1,5 milhão de m², considerada de preservação permanente, são elencados como significativos cerca de 1.238 edificações, mais de 100 monumentos, 11 igrejas e marcos históricos já tombados pelo Patrimônio, entre eles uma rua inteira, a Rua da Carioca.

Os contornos do projeto Corredor Cultural abrangem desde o bairro da Lapa, incluindo o antigo cais da Glória até o Campo de Santana, passando pela Cinelândia, Carioca, Uruguaiana, Largo de São Francisco, Praça Tiradentes, as ruas de Salvador e uma parte da Praça 15.

Dentro desse perímetro, a intervenção será conduzida segundo três enfoques diferenciados: o da preservação ambiental, o da reconstituição e o da renovação urbana - para cada um deles haverá uma sub-zona específica do Centro Histórico.

Assim, na sub-zona de preservação ambiental, serão mantidas as características arquitetônicas, artísticas e ornamentais presentes no conjunto das fachadas e coberturas dos prédios ali existentes. Quaisquer outras alterações de uso que envolvam reformas internas e construção de anexos só poderão ser executadas mediante aprovação prévia do "Grupo Executivo do Corredor Cultural", que é o escritório técnico responsável pelo gerenciamento do projeto, diretamente vinculado à Secretaria Municipal de Educação e Cultura. Esse mesmo grupo também estabelece os critérios para as sub-zonas de reconstituição e renovação urbana onde serão permitidos, respectivamente, a recuperação dos elementos

arquitetônicos e decorativos que compunham originalmente o conjunto das fachadas, e a construção de novas edificações desde que obedecendo ao estilo e ao gabarito do conjunto arquitetônico do entorno.

Além disso, o projeto estabelece algum controle no uso do solo, proibindo por exemplo a construção de edifícios-garagem e a supressão das salas de espetáculos existentes no térreo dos edifícios, medidas essas visando potencializar a atividade turístico-cultural do local.

Institui também normas para a disposição de anúncios e letreiros publicitários, fornecendo aos proprietários dos imóveis todo o suporte técnico necessário aos trabalhos de reforma e restauração, indicando inclusive as cores que devem ser utilizadas na pintura para que o imóvel possa recuperar seu aspecto original.

O incentivo principal a esses comerciantes e proprietários está se realizando através da isenção do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) para todos aqueles que recuperam seus imóveis. Embora o custo inicial com a restauração seja grande, ele acaba sendo amortizado com o tempo, pois o incentivo fiscal é permanente. Desta forma, o projeto do Corredor Cultural está contando com um considerável apoio da população e, durante esses últimos anos, longos trechos dessa área histórica do Rio já conseguiram ser recuperados, constituindo-se hoje no mais correto e bem sucedido trabalho de revitalização urbana em andamento no Brasil, contando para a sua consecução com uma reduzida equipe de profissionais da administração municipal

b) O Projeto Reviver em São Luis

O Centro Histórico de São Luis do Maranhão abriga um dos maiores acervos de arquitetura civil de origem portuguesa da América Latina, com cerca de 3.500 edificações, ocupando uma área urbana de 270 hectares.

Fundada em 1612, a cidade foi nas primeiras décadas ocupada por franceses e holandeses. Só em 1642 é que os portugueses vieram firmar sua presença no território, definindo a partir daí todo o processo colonizador da cidade. Esse fenômeno deu origem a uma arquitetura de forte caráter lusitano, marcada sobretudo pela presença de azulejaria nas fachadas dos edifícios (com o fim de protegê-las do clima quente e úmido e das constantes chuvas torrenciais).

Esse rico conjunto arquitetônico encontrava-se na década de 70 em profundo estado de deterioração e abandono. Em 1979, o

Governo Estadual, através da Secretaria da Cultura, criou então o Programa de Preservação do Centro Histórico de São Luis, que também passaria a ser conhecido pelo nome de *Projeto Reviver*.

Os trabalhos de restauração iniciaram-se no histórico bairro da Praia Grande, o mais belo reduto de sobrados e casarões azulejados de São Luis. O projeto recuperou mais de 200 prédios, restabelecendo a implantação de atividades voltadas ao turismo e ao lazer cultural: teatros, cinemas, bares, restaurantes, hotéis.

Para trazer de volta às ruas a atmosfera do período áureo do centro da cidade no Século XIX com seu antigo cenário de capital comercial e cultural (época em que São Luis era conhecida como a 'Atenas Brasileira'), o Projeto Reviver procurou também intervir nos espaços públicos.

Restabeleceu assim as calçadas com suas larguras originais, recompondo pavimentos de pedra, reconstituindo praças e transferindo toda a rede de fiação elétrica e telefônica para o subterrâneo, de maneira a permitir que a iluminação pública recuperasse seus tons originais, com os postes ao estilo daqueles usados no século passado quando as ruas eram iluminadas com lâmpões.

De toda a área do Centro Histórico, a intervenção procurou se concentrar ao longo de 10 ruas, abrangendo um percurso de cerca de 2.000 m, onde os automóveis ficaram proibidos de circular. Os prédios existentes nessa área, que já estavam sob proteção do patrimônio histórico em nível federal e estadual, foram em sua quase totalidade reestabilizados, isto é, recuperados estruturalmente, e depois reformados. Essa intervenção se realizou prioritariamente nos prédios de propriedade do poder público, que nessa área existem em grande quantidade. No restante das edificações, pertencentes a particulares, houve um processo de conscientização e de assessoria técnica para incentivar a restauração.

Grande parte da população de baixa renda sediada no centro de São Luis ainda continua morando em áreas contíguas ao Centro Histórico da Praia Grande. Dentro do perímetro de intervenção, foi desenvolvido um projeto piloto de habitação com a intenção de manter a função residencial no local. No final de 1993, foram inauguradas as primeiras 10 unidades de habitação, num antigo casarão restaurado para onde estão sendo transferidas 10 famílias que antes habitavam em cortiços da região. A realização plena desse programa de habitação permitirá abrigar no futuro cerca de 1.000 famílias nos quase 80.000 m² de área construída hoje sub-utilizada ou em ruínas.

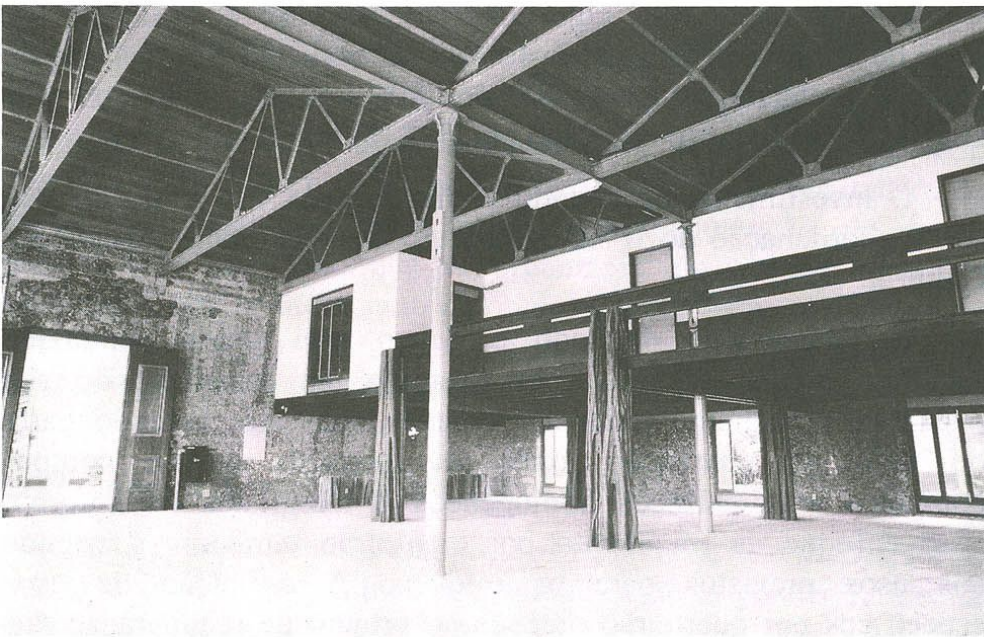
O Projeto Reviver também atua em áreas contíguas à Praia Grande e em outros sítios históricos da região de São Luis. São

significativas as restaurações realizadas na Feira da Praia Grande (Casa das Tulhas), no Teatro Arthur Azevedo, nas Fábricas do Anil e do Cânhamo (transformadas em centros de cultura) e no Sítio do Físico.



Fotos cedidas por Luiz Pheipe Andrés

São Luís - Vista aérea do setor histórico da cidade



São Luís - Restauração da Casa do Anil

c) A Recuperação da Área do Pelourinho em Salvador

O Centro Histórico da cidade de Salvador, constituído pelo Pelourinho, é considerado um dos maiores conjuntos arquitetônicos da América Latina. Por seu significado histórico, foi

tombado em 1974 pela UNESCO na categoria de Patrimônio Cultural da Humanidade. A origem do nome do bairro remonta à presença de uma coluna de pedra (pelourinho), que existiu até 1835 no centro da praça local, onde eram amarrados os condenados ao açoite público. A região foi ocupada desde o século XVIII por abastadas famílias de "senhores de engenho" da Bahia, que aí construíram seus sobrados, solares e igrejas.

A decadência da economia baiana em meados do Século XIX fez com que essas famílias deixassem o local, e os casarões passaram a ser ocupados por famílias de menor poder aquisitivo. Aos poucos, a região foi se deteriorando, não só pelo encorciamento e ausência de manutenção nas edificações como também pelo abandono dos investimentos por parte do poder público.

Em 1992, o governo estadual deu início a um grande projeto de recuperação de todo o Centro Histórico. Em março de 1993, por ocasião das comemorações dos 444 anos de fundação da Cidade de Salvador, foi entregue a conclusão da 1ª etapa do projeto, após 7 meses de trabalho intensivo onde 104 sobrados e casarões foram reformados ou reconstruídos e toda a rede de infra-estrutura (saneamento e energia elétrica) remodelada.

Essa primeira fase, cujo custo atingiu US\$ 12 milhões, faz parte de um plano global previsto para ser realizado em três etapas, onde se pretende recuperar 400 dos 800 imóveis tombados pela UNESCO, a um custo estimado em US\$ 30 milhões.

O investimento está sendo realizado pelo Governo Estadual sob a coordenação do IPAC - Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural.

A recuperação de todo o bairro está sendo conduzida seguindo alguns critérios: por exemplo, os casarões não são restaurados enquanto unidades isoladas, mas sim fazendo parte do todo do quarteirão, onde as fachadas devem compor conjuntos arquitetônicos homogêneos e integrados ao entorno. Esse enfoque de tratamento por quarteirão também se estende aos usos previstos para os imóveis. A definição de usos específicos por quarteirão precede ao projeto de recuperação dos imóveis de maneira que a adaptação do casario ao seu novo uso ocorra de forma plena. Na região de intervenção estão sendo privilegiadas as atividades turísticas tais como restaurantes típicos, cafés, sorveterias, bares, lojas de artesanato, galerias de arte, joalherias, estúdios, livrarias e também diversas repartições públicas voltadas à cultura como bibliotecas, arquivos, museus e casas de cultura.

Dessa forma, a reabilitação privilegia a recomposição das fachadas segundo o seu aspecto original, de maneira a criar uma ambiência externa que valoriza o caráter histórico do local.

Tal critério de preservação não se aplica, no entanto, ao interior das edificações, onde paredes são retiradas e andares suprimidos com o fim de facilitar a adaptação do imóvel ao seu novo uso.

As áreas onde se localizavam os quintais dos fundos das antigas residências e que tinham se tornado imensos depósitos de entulho e de abrigos improvisados foram transformados em áreas comuns, abrigando novas praças e locais de descanso.

A circulação de veículos foi restringida em alguns pontos e novos estacionamentos para ônibus e automóveis foram criados no perímetro externo dessa zona de intervenção.

A realização desse projeto implicou inicialmente no remanejamento da população encortiçada que habitava nos casarões. Para tanto, foram estabelecidos acordos de comodato com os proprietários por períodos variando de 10 a 30 anos e as famílias que ocupavam os casarões foram em quase sua totalidade indenizadas para que saíssem e procurassem um outro local para morar. Das 104 casas recuperadas nessa 1ª fase, 15 continuaram abrigando os seus antigos moradores e o restante teve seu uso alterado, implicando em indenização a 525 famílias.

Os novos ocupantes do Pelourinho - lojas de comércio e empresas - contaram com atrativos para aí se estabelecerem: contrato de locação a preço acessível e ausência de pagamento de luvas. No entanto, devem zelar pela manutenção do local, necessitando para isso que se organizem em condomínios por quarteirão, que se incumbem de obter os recursos necessários para custear os serviços de limpeza, de iluminação, de vigilância e de conservação dos imóveis da área.

d) O Plano de Reabilitação do Bairro do Recife

A Cidade de Recife elaborou um Plano de Revitalização de sua área central que, numa fase inicial, está se concentrando na reabilitação do Bairro do Recife.

Este bairro, situado na Ilha do Recife, entre o rio Beberibe e ao sul do istmo de Olinda, é o local onde a cidade se originou, a partir de uma pequena povoação que aí se instalou no século XVI.

Com a chegada dos holandeses e o incremento da economia açucareira, esse bairro passaria a sediar no século XVII o mais importante porto marítimo de todo o continente americano.

Após esse período áureo, a zona portuária foi entrando em decadência e o bairro do Recife acabou se transformando em um local bastante deteriorado, habitado por uma reduzida população constituída em sua grande maioria por famílias de baixa renda, e tendo suas ruas freqüentadas por prostitutas, mendigos e camelôs.

O Plano de Revitalização, conduzido pela Empresa de Urbanização do Recife (municipal), define então uma área de intervenção no bairro de forma a promover a reintegração da zona portuária à cidade atual.

Essa área de 100 ha engloba 75 quarteirões e 383 prédios que, para efeito de implantação dos trabalhos, foram subdivididos em três setores:

- a) um setor de preservação rigorosa, que contém os monumentos e o casario mais significativo dos séculos XVIII, XIX e XX, onde a ênfase da intervenção reside na preservação da volumetria e dos elementos da fachada e cobertura;
- b) um setor de preservação ambiental, contíguo ao setor anterior, responsável pela ambiência do conjunto e servindo de elemento de transição para o restante do bairro, onde são enfatizados a limitação do gabarito e a forma de ocupação do lote pela construção;
- c) um setor de uso múltiplo, onde se situa a maior parte do casario do século XX e que deve preferencialmente abrigar usos voltados à função portuária.

Além da restauração de prédios e da recuperação da infra-estrutura física existente, o projeto procura criar condições para que a população de baixa renda originalmente moradora do bairro continue sediada nesse espaço após as intervenções.

Para tanto propõe transformar alguns dos imóveis em habitação coletiva, prevendo-se também a instalação de uma creche, de um restaurante popular e de um centro comunitário onde serão desenvolvidos cursos profissionalizantes.

Para a totalidade do bairro, o plano de recuperação procurará desenvolver o potencial turístico do local. O incentivo aos proprietários se efetivará através da isenção de IPTU por 10 anos, para que eles promovam a instalação de lojas e restaurantes em seus imóveis.

O projeto conseguiu até o início de 1994, recuperar 32 casarões e todo o antigo mercado de São José.

Além de algum auxílio proveniente de verbas federais, a prefeitura de Recife tem conseguido obter parte significativa dos

recursos junto à iniciativa privada, com patrocínio de algumas fábricas de tinta no fornecimento do material de pintura.

Os proprietários dos imóveis também participam das despesas de restauração, devendo arcar com todos os custos referentes à recuperação de suas propriedades. Ou pelo menos de suas fachadas, seguindo sempre a orientação técnica dos arquitetos da prefeitura, como aquela relativa à padronização das cores da fachada, dos letreiros e luminosos, do gabarito das construções, etc.

2. Estudo de Caso: A cidade de São Paulo

2.1 - Histórico

O Centro Histórico da Cidade de São Paulo* tem passado por diversas intervenções ao longo de sua história. Em cada momento, os projetos de reestruturação implementados procuraram adaptar a estrutura urbana então existente às novas condicionantes, novos usos e funções que se impunham a essa área central, como consequência do crescimento urbano e das alterações econômicas que se processavam na cidade como um todo.

Podemos identificar na evolução urbana de São Paulo, três momentos significativos de mudanças, três períodos de inflexão, ocorridos neste século e que foram seguidos por intervenções reestruturadoras e renovadoras no centro da cidade.

O primeiro deles, nos anos 10 e 20, quando São Paulo se torna a capital econômica do café, e concebe para tanto um grande projeto renovador visando transformar a fisionomia ainda bastante rural da cidade em uma metrópole de aspecto europeizado.

O segundo momento se deu nos anos 40 e 50 quando o *boom* da industrialização veio substituir o ciclo econômico do café. A cidade de fisionomia européia cede lugar à cidade de estilo americano; arranha-céus, grandes avenidas, automóveis, enfim, eficiência na utilização do espaço e fluidez viária, paradigmas da cidade voltada à produção de mercadorias no processo de industrialização.

Por fim, um terceiro momento, iniciado de forma incipiente em meados dos anos 70 e se intensificando no final dos anos 80, e cujos reflexos se fizeram sentir mais profundamente na área urbana central: o da cidade que progressivamente tem seu setor de economia voltando-se ao terciário, às atividades de serviço e comércio.

** Para efeitos desse estudo, será considerado "centro da cidade de São Paulo" a área compreendida dentro do anel viário conhecido como contra-rótula, cujo circuito é o seguinte: Rua Amaral Gurgel, Avenida Duque de Caxias, Ruas Mauá e Cantareira, Parque D. Pedro II, Rua do Glicério, Ligação Leste/Oeste e retorno à Rua Amaral Gurgel.*

As intervenções de caráter urbanístico desta fase se caracterizam principalmente pela retomada dos espaços públicos centrais pelo pedestre - espaços estes que o automóvel havia deteriorado significativamente.

Esta política de intervenção é também seguida por outras medidas visando a recuperação da escala humana e da qualidade de vida nesse centro da metrópole. Além da implantação dos calçadões, são também enfocados:

- a valorização de marcos históricos;
- a restauração de edificações de valor arquitetônico;
- a requalificação dos espaços públicos e de seus equipamentos;
- o incentivo às atividades culturais, de lazer e de turismo;
- a retomada do uso habitacional;
- a melhoria dos níveis de poluição ambiental, através da inibição ao uso do automóvel e ao incremento do transporte coletivo.

2.2 - Causas de deterioração do centro da cidade de São Paulo

A deterioração do centro da capital paulista não é um fato recente. Desde meados dos anos 60 quando o eixo de valorização imobiliária foi se deslocando em direção à zona sul, a tendência do centro foi também de acompanhar essa dinâmica.

Esse fato é atribuído em grande parte ao crescimento econômico do período do "milagre brasileiro", que na área urbana produziu seus reflexos principalmente no setor de negócios envolvendo incorporações imobiliárias e construção civil. Alterações no zoneamento e muita permissividade nos critérios de adensamento de algumas partes da cidade, foram algumas das medidas implementadas, cujos efeitos se fizeram notar especialmente na região sudoeste englobando a zona da Paulista e Jardins, que acabou sendo bastante verticalizada.

Esse processo terminou por criar um "centro expandido" na metrópole, com suas franjas se ampliando até a região da Paulista.

Tal fato pode ser apontado como o causador da deterioração inicial da área central, que iria se acentuar ao longo dos anos 70 e 80.

Há, no entanto, muitos outros aspectos importantes nesse processo e que devem ser considerados inclusive como premissa para esse deslocamento inicial do centro para o setor sudoeste da cidade.

Eis alguns deles:

1. Consolidação dos vetores de valorização imobiliária no sentido dos bairros situados ao sul e a oeste da Capital

Essa tendência histórica inerente ao próprio crescimento da cidade, tem suas origens nos primeiros projetos especulativos realizados com loteamentos voltados para a população de alta renda: Higienópolis e Paulista (em fins do século passado) e Jardins (nas décadas de 10 e 20). A localização desses bairros no quadrante sudoeste da cidade viria induzir futuramente os investimentos imobiliários do período da verticalização, fazendo

com que a partir dessa zona se configurassem novas linhas de expansão, em direção à Faria Lima, Marginal Pinheiros, Morumbi e Rodovia Castello Branco. O deslocamento desses bairros residenciais no sentido Sudoeste seria seguido por um fluxo de verticalização voltado aos setores de serviço e comércio. É a partir de então que se configura a expansão do centro comercial e financeiro da cidade em direção a essa região da Paulista.

Dentro desse processo imobiliário, iriam surgir novas formas de organização da atividade comercial que, saindo do comércio de rua, com suas portas abertas para as calçadas, passaria a se transferir para os Shopping Centers, locais abrigados das intempéries e da violência das ruas, e oferecendo uma série de vantagens ao consumidor de alta renda, especialmente pela localização próxima de sua residência.

O Shopping Center vem assim consolidar a existência desse "centro expandido", contribuindo decisivamente para a desaceleração dos investimentos imobiliários no "Centro Velho", acentuando assim essa sua atual decadência.

2. Estrutura fundiária complexa

A área central da cidade, especialmente o Centro Velho, por ser de ocupação muito antiga, possui uma série de complexidades que inibem a renovação do padrão das edificações. Os lotes são muito estreitos, o que dificulta a reconstrução pelas regras atuais do código de edificações que exige recuos laterais para insolação, garagens subterrâneas etc. Um novo empreendimento exigiria a aquisição de vários lotes, o que esbarraria em dificuldades ligadas à propriedade da terra como escrituras condominiais, heranças vacantes, espólios, propriedades pertencentes a irmandades religiosas, a órgãos federais, etc.

Esse fato, embora apontado como negativo pela ótica do empreendedor imobiliário, é bastante positivo para a memória histórica da cidade, pois permite que o rico patrimônio arquitetônico aí existente seja mantido, em grande parte, com suas características originais.

Nesse sentido contribuem outros instrumentos de proteção específicos como, por exemplo, a legislação de tombamento histórico, que garante a preservação de inúmeros imóveis aí situados, assim como de suas áreas envoltórias. O zoneamento também é outra medida que favorece a manutenção do padrão existente das edificações, uma vez que ele não possibilita um adensamento elevado em função da pouca largura das ruas e das pequenas testadas dos lotes.

3. Inadequação do padrão de edificações

Este é também um fator apontado como causador do abandono e sub-utilização dos antigos edifícios. As normas atuais para segurança, circulação interna e utilização de equipamentos eletrônicos ficam difíceis de serem aplicadas nesses antigos edifícios de caráter histórico. Dessa forma, os valores dos alugueres de suas dependências acabam sendo reduzidos assim como os investimentos para a manutenção da edificação, que acaba então por se deteriorar.

Embora esse seja um raciocínio típico do mercado imobiliário, ele não é verdadeiro em absoluto. Prova disso são os recentes casos de reforma e restauração que vêm ocorrendo em muitos desses prédios, tornando-os novamente atraentes frente a essas exigências atuais do mercado, sem que com isso percam suas características históricas.

4. Dificuldades na acessibilidade

Este é um aspecto polêmico da questão, pois essa dificuldade só existe para aquele cidadão que é o usuário cativo do automóvel, que na sua maioria é constituída pelos executivos que trabalham na área central. Para as outras modalidades de usuário, o centro é uma região de grande acessibilidade da cidade, pois é bem servido por transporte coletivo - metrô, ônibus e trem.

Como as linhas de metrô que passam pelo centro não atendem aos bairros de alta renda, o que acaba acontecendo é uma "popularização" maior do local, o que não significa que a área esteja decadente. Como o mercado imobiliário opera sempre procurando servir aos segmentos da população de maior poder aquisitivo, então diminuem os investimentos nessa área central. De qualquer forma, o usuário cativo do automóvel continua podendo se dirigir satisfatoriamente à área central, pois os estacionamentos aí existentes são suficientes e os calçadões restringem a entrada de veículos só no miolo do centro velho.

5. Poluição ambiental

Esse é um fato que causa com certeza a degenerescência de todo o centro, principalmente no que concerne aos seus espaços públicos. A problemática ambiental dessa área está associada à poluição do ar, (proveniente da presença excessiva de trânsito de passagem e de linhas de ônibus terminais), à poluição sonora e mesmo à poluição visual e paisagística (causada pelo excesso de letreiros e mobiliários inadequados). Acrescente-se a esses fatores as deficiências dos

serviços de manutenção urbana, tais como limpeza pública, reposição de calçamentos, etc, que contribuem decisivamente para a deterioração ambiental generalizada da área central.

6. Simbologia do Centro

Por fim, contribuindo para a consolidação dessa imagem de decadência da área central, devemos-nos reportar a uma questão de âmbito bem maior: a da crise geral por que passa o Brasil, a decadência de suas instituições, de sua representatividade política, de sua vida econômica etc.

É uma questão de âmbito global, mas que possui sua síntese mais perfeita refletida nos centros das grandes metrópoles do país.

O centro urbano sintetiza, melhor do que qualquer outro local, todo o retrato social de um país. A sua carga simbólica, nesse sentido, é muito forte.

Para ilustrar esses aspectos, é interessante recordar o comentário feito por um antigo diretor da EMURB, que se referia ao Viaduto do Chá como sendo o local em que essa síntese social ocorria em sua forma mais perfeita. Se ficassemos parados ali, observando aqueles indivíduos que permanentemente cruzam esse viaduto, constataríamos que 95% deles seriam constituídos de indigentes e pessoas da classe média baixa, outros 4,99% formados por indivíduos da classe média e 0,01% da classe alta. Exatamente como é a pirâmide social do Brasil.

Se o centro é hoje povoado por camelôs, desempregados, pedintes e indivíduos marginalizados, isso não significa que o local esteja degradado. Essas pessoas simplesmente estão ali porque elas são o retrato de parte significativa da população paulistana de hoje.

As atividades profissionais que exercem na rua denotam a estratégia de sobrevivência que encontraram para superar a crise econômica.

Nesse sentido, o centro acaba sendo um dos locais menos segregados da cidade, onde todos convivem, cada segmento social sendo democraticamente representado pela porcentagem que ocupa na pirâmide social brasileira. Com esse critério democrático, o centro da cidade torna-se assim um espaço predominantemente popular.

2.3 - Propostas recentes de revitalização para a área central da cidade de São Paulo

2.3.1 Ênfase na recuperação da paisagem e das condições ambientais

a - Reurbanização do Vale do Anhangabau

A idéia de propor um concurso público visando a remodelação do Vale do Anhangabau surgiu em 1981, durante a gestão do Prefeito Reynaldo de Barros, a partir de uma sugestão lançada pelo arquiteto Benedito Lima de Toledo, pesquisador da história da cidade de São Paulo.

O Anhangabau nessa época vivia um momento de decadência, de acentuada deterioração causada pela presença de um eixo viário de grande porte, cortando o Vale ao meio - a Avenida Anhangabau - responsável pelo elevado índice de poluição sonora e do ar ao longo de toda a região.

Além disso, o Anhangabau precisava ser readequado às novas funções assumidas pela área central da cidade, voltada aos setores do comércio e serviços e muito bem servida por um sistema de transporte coletivo. E, por isso mesmo, tornava-se necessário incrementar uma política de resgate desses espaços para o lazer do usuário do centro, transformando-os em locais de descanso em meio à turbulência diária do horário de trabalho. Ou mesmo em espaços de fruição cultural, onde se realizariam espetáculos e manifestações ao ar livre.

Uma proposta, enfim, de humanização, visando à melhoria da qualidade de vida e devolvendo à população os espaços que lhe haviam sido tomados pelos automóveis.

Apesar dessa constatada decadência que se observava na região do Vale do Anhangabau, havia, desde o início dos anos 70, uma política de recuperação da área central, que vinha tentando dar uma resposta a esse declínio ocorrido a partir da expansão do centro de negócios da cidade para a região da Avenida Paulista.

A chegada do metrô ao Centro, em 1974, veio dar um novo dinamismo a essa região histórica da Cidade. Junto às novas estações que se estabeleciam, eram executados grandes projetos de remodelação do entorno, como a renovação da Praça da Sé (incorporando a Praça Clóvis Bevilacqua) e do Largo de São Bento.

A partir de 1976, na gestão do prefeito Olavo Setúbal, começa a ser implantado um "Plano de Revitalização do Centro", que acabou por ampliar consideravelmente as ruas de uso exclusivo para pedestres (que até então só existiam nas ruas XV de Novembro e Boa Vista), além de promover reformas e restaurações em locais de grande significado simbólico no centro, como o Edifício Martinelli, o Viaduto de Santa Efigênia e o Pátio do Colégio. Este último teve reconstruída a réplica da original Igreja dos Jesuítas, considerada o marco histórico da fundação da cidade.

Além dessas obras, foi realizado um inventário geral das edificações de valor histórico, arquitetônico e cultural que serviram de base para uma posterior lei de preservação desse patrimônio, onde esses bens foram tombados e classificados como Z8-200 na Lei do Zoneamento.

Dando seqüência a esse processo de revalorização da área central, em 1981, o Departamento de Patrimônio Histórico (D.P.H.) da Prefeitura elabora uma política visando a restauração de várias dessas edificações tombadas como o Conservatório Dramático e Musical (no início da Av. São João), a Casa da Marquesa de Santos (ao lado do Pátio do Colégio), o Viaduto Boa Vista, a Praça Ramos de Azevedo e o Parque D. Pedro II, projetos esses que não chegaram a ser executados na época.

É dentro desse contexto que em 1981 é proposto o concurso visando à remodelação do Vale do Anhangabau, a peça-chave para que o grande projeto de Revitalização do centro pudesse ocorrer em sua totalidade.

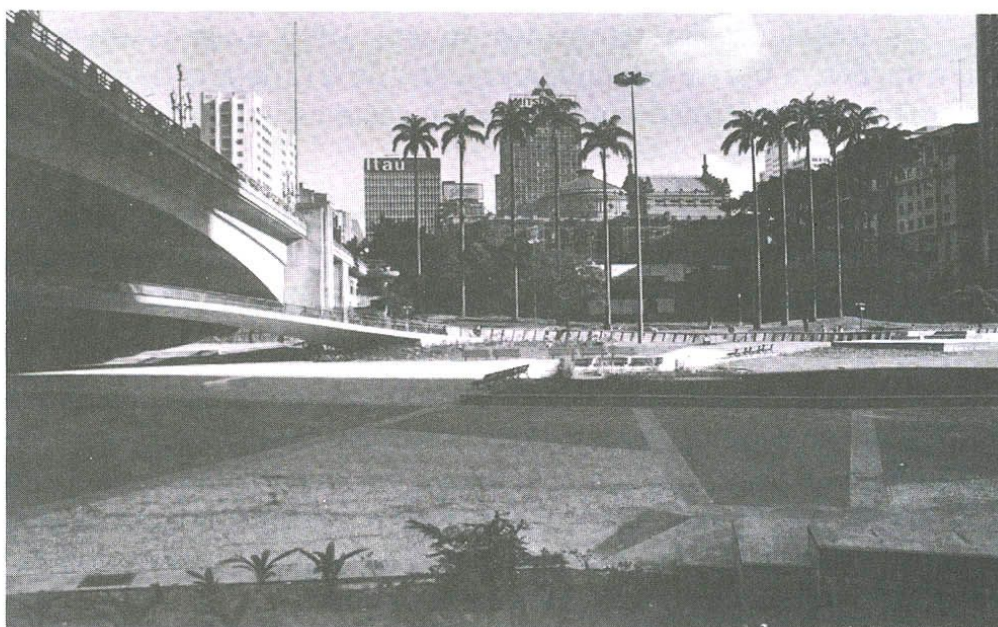
O concurso é realizado nesse mesmo ano contando com a participação de mais de 50 escritórios de arquitetura. O projeto vencedor, escolhido por um júri composto pela EMURB e Instituto de Arquitetos do Brasil, é aquele assinado por Jorge Wilhelm e Rosa Kliass.

Nesse projeto, o Anhangabau é transformado em uma imensa praça voltada ao lazer do pedestre, recuperando em parte a sua função original quando de sua primeira urbanização realizada por Bouvard na década de 10.

O grande e ruidoso eixo viário Norte-Sul que dividia o Vale



Fotos: Cristiano Mascaro - Arquivo Emurb



Anhangabau - a transformação do Vale em um grande espaço de lazer

ao meio e interrompia a integração entre as duas partes da cidade (o Centro Velho da rua de São Bento com o Centro Novo da rua Barão de Itapetininga) passa então a ser substituído por uma praça silenciosa, tal como uma grande *ágora*, onde o antigo eixo

leste-oeste de integração e valorização visual é retomado: aquele unindo a esplanada do Teatro Municipal e a Praça Carlos Gomes ao belvedere existente na rua Líbero Badaró.

O eixo Norte-Sul continuou resistindo - dada a sua importância na estrutura viária maior da cidade - só que agora atravessando o Vale pelo subterrâneo, desde o Largo do Riachuelo até as imediações do Viaduto de Santa Efigênia.

O projeto de Wilhelm, no entanto, não é executado logo após o concurso pois o prefeito seguinte, Mario Covas, decide priorizar os investimentos na periferia da cidade, interrompendo assim grande parte das obras em curso na área central.

Dessa forma, só em fins de 1987, na gestão de Jânio Quadros, é que a idéia é retomada. Em 88 inicia-se então a interdição parcial do Vale para a construção do 1º túnel de ligação Norte-Sul que viria eliminar o tradicional "buraco do Adhemar", nome da passagem subterrânea existente no cruzamento da Av. Anhangabau com a São João.

Nesse mesmo ano, no final de seu mandato, Jânio entrega o primeiro túnel concluído, deixando para sua sucessora, a prefeita Luíza Erundina, a incumbência de concluir o restante da obra: o segundo túnel Sul-Norte e a urbanização de todo o Parque Anhangabau.

Os trabalhos são retomados só em 1990 e, após diversas interrupções, a obra é concluída em fins de 91, depois de mais de quatro anos de interdições na área e um gasto estimado de US\$ 150 milhões.

O Vale passa então a recuperar sua importância centenária no contexto urbano paulistano: volta a ser o cartão-postal da cidade ou, como dizia o antigo prefeito Prestes Maia, a "sala de visitas de São Paulo".

A praça urbanizada atinge 50.000 m² de área, dos quais 11.000 m² de espaços verdes. Por ela passam diariamente cerca de 1,5 milhão de pessoas e sob ela cruzam por dia 105.000 veículos e 120 linhas de ônibus. Para completar o paisagismo, além dos bancos e floreiras, foi também construído um espelho d'água, sanitários, um palco para eventos e um mirante.

Com a conclusão da remodelação do Anhangabau, uma série de efeitos indutores se fizeram notar de imediato, como por exemplo a retomada da política de restauração de edifícios públicos, conduzida pelo D.P.H.; a ampliação da área de intervenção para o eixo da Av. São João (Boulevard São João), o projeto de reurbanização do Parque D. Pedro II implicando na

mudança da sede da prefeitura para lá, a aprovação da Operação Urbana Anhangabau objetivando potenciar a restauração de marcos paisagísticos e culturais da região a partir da parceria financeira com o setor privado e, finalmente, o surgimento de um movimento organizado da sociedade civil visando participar e influir nesse processo de recuperação da área central - a "Associação Viva o Centro" - congregando empresários e comerciantes da região.

b - Boulevard São João

O projeto de intervenção ao longo da Avenida São João surgiu em meio à remodelação do Anhangabau em 1988.

A interdição do Vale para a realização das obras acabou por eliminar aquela alça de acesso existente em frente da Praça do Correio que permitia que os veículos que estavam se deslocando ao longo da Avenida Anhangabau tomassem o rumo dos bairros do oeste, via Av. São João. O tráfego acabou encontrando novos caminhos e a São João terminou por perder sua vocação de eixo para a circulação viária da região.

A radial leste-oeste, por sua vez, acabou cumprindo com muito mais eficiência essa função, substituindo o trecho da Avenida São João compreendido após o desvio do minhocão (que contorna o centro da cidade), trecho esse entre a Av. Duque de Caxias e a Av. Anhangabau. Esse local já estava demonstrando sinais de ociosidade viária há muito tempo.

Assim, o projeto do boulevard São João surge com a intenção de adaptar a Avenida à nova função assumida pela área, voltada aos pedestres e ao lazer, numa resposta à degradação ambiental que o automóvel tinha causado ali. O boulevard integra-se ao novo Parque Anhangabau e aos calçadões já existentes na outra extremidade da Avenida São João, entre a Praça Antonio Prado e o Vale.

Dessa forma, o Centro Velho da Cidade fica interligado ao Centro Novo por uma via exclusiva de pedestres, resgatando a escala humana desses espaços públicos, aumentando as áreas verdes e possibilitando a valorização dos marcos históricos da área.

O projeto divide-se em quatro partes.

A primeira compreendendo um calçadão entre as ruas Formosa e Conselheiro Crispiniano, num trecho de continuidade do Vale e onde há grande presença de edificações de valor histórico: o Prédio dos Correios, o Conservatório Dramático e



O Boulevard São João visto a partir do Anhangabau



Fotos: Cristiano Mascaro - Arquivo Emurb

Boulevard São João - O pórtico marca a transição de dois momentos do Boulevard: o calçamento e a área destinada aos veículos.

Musical, e o conjunto arquitetônico da década de 10, situado ao lado dos Correios e abrigando diversos hotéis.

A segunda parte, indo da Conselheiro Crispiniano até a Avenida Duque de Caxias, é caracterizada como um grande boulevard, ou seja, uma avenida que tem seu leito viário reduzido e as calçadas ampliadas, favorecendo o pedestre. Nesses dois trechos, além das pequenas ilhas de vegetação e de descanso introduzidas, foi redefinida a localização de equipamentos e mobiliários diversos (floreiras, bancas, abrigos de ônibus etc.) e o posicionamento dos anúncios publicitários nas fachadas das lojas e prédios.

A terceira e quarta partes do projeto referem-se à recuperação do Largo do Paissandu e da Praça Júlio Mesquita, respectivamente. O Paissandu, em função do seu novo papel como ponto final do corredor de ônibus vindo de Vila Nova Cachoeirinha, e a Praça Júlio Mesquita pelo significativo valor histórico de sua fonte monumental e das edificações de seu entorno.

c - Reurbanização do Parque D. Pedro II

A recuperação urbana do Parque D. Pedro II é um fato de fundamental importância para a revitalização da área central da cidade hoje.

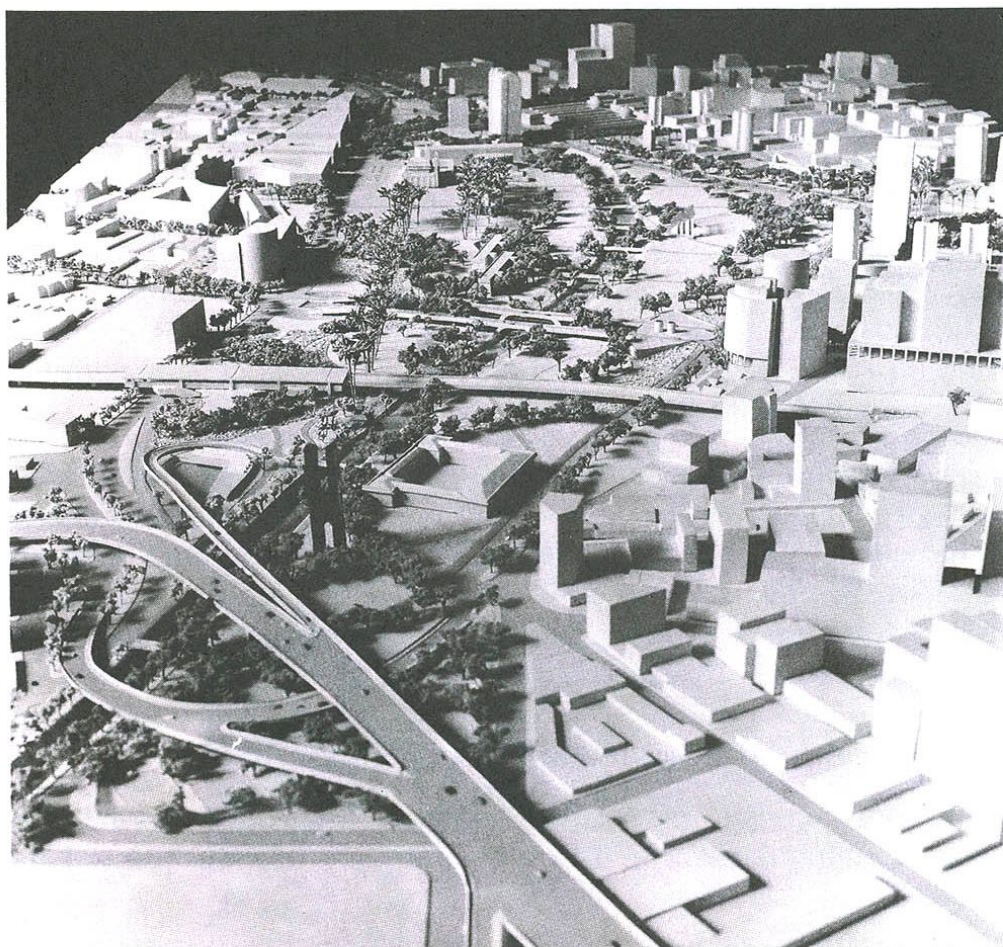
Planejado nos anos 10 pelo arquiteto francês Bouvard e construído nos anos 20, o parque de 500.000 m² já se constituiu numa das mais importantes áreas de lazer dos paulistanos. No entanto, foi sendo progressivamente descaracterizado, inicialmente nos anos 40 pelo prefeito Prestes Maia com seu Plano de Avenidas, e depois em fins dos anos 60 quando um complexo de viadutos veio destruí-lo totalmente, transformando o local em um deserto de asfalto e concreto, induzindo essa decadência para todas as áreas próximas,

Nos anos 80, os governos de Mario Covas e de Jânio Quadros elaboraram diversas propostas para recuperar a região, sugerindo como medida preliminar a transferência da sede da Prefeitura para lá, no histórico edifício do Palácio das Indústrias.

Essas idéias foram retomadas pela EMURB no início dos anos 90, dando origem a um plano de urbanização bem mais amplo, abrangendo intervenções ao longo de toda a avenida do Estado, de forma a transformá-la numa *parkway*, desde o Parque da Independência até a Marginal do Tietê, na altura do Campo de Marte, passando em seu trajeto pelo grande Parque D. Pedro II remodelado.

Essa proposta parte inicialmente da identificação dos fatores causadores da degradação ambiental da região, que são três: 1) a

Foto: Cristiano Mascaro - Arquivo Emurb



Maquete do Parque D. Pedro II

presença de uma zona cerealista e do Mercado Central, saturados em suas possibilidades de expansão e gerando um tráfego de carga pesado nas estreitas ruas da região; 2) a existência de inúmeros viadutos e vias expressas cruzando o Parque; 3) a presença de uma grande área destinada a terminais de ônibus, que opera com relativa ociosidade.

A partir da eliminação sugerida desses três fatores e de outras medidas complementares (como a conclusão do míni anel viário contornando a região central), o projeto de recuperação urbana do Parque D. Pedro II é desenvolvido de maneira a poder explorar ao máximo o seu potencial enquanto futura área verde e espaço de lazer, que será complementado pela presença da sede do governo municipal e de um pólo terciário de prestação de serviços (localizado junto à região do Gasômetro, onde hoje se encontram inúmeros galpões abandonados).

Ao final do governo de Luíza Erundina, a reurbanização do parque ainda havia avançado pouco. A reforma e adaptações do histórico Palácio das Indústrias, primeira etapa do projeto conseguiu ser concluída e a sede do gabinete da prefeitura foi para lá transferida.

No entanto, a complementação das obras, com a construção do grande anexo projetado por Lina Bo Bardi, não pôde ser realizado pois dependia da retirada do ocioso Viaduto Diário Popular, que teve a sua demolição embargada na época e assim permanece até os dias de hoje (jan/94).

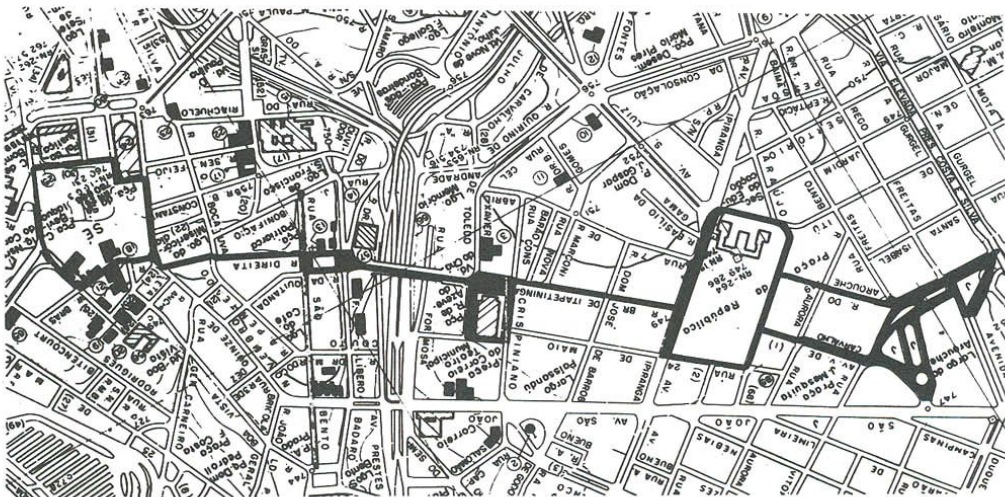
d - Eixo Sé-Arouche: Programa-Piloto de Ordenação da Paisagem da Área Central

Esse programa, iniciado em 1991 sob coordenação da Comissão de Proteção à Paisagem Urbana-CPPU conjuntamente à Administração Regional da Sé, objetiva induzir o processo de revitalização do centro da cidade a partir de intervenções visando "limpar" a paisagem urbana dos excessos tanto nos equipamentos e mobiliário urbanos quanto nos painéis e anúncios publicitários. Procura também, com esse ordenamento, fazer ressaltar aqueles elementos relevantes da paisagem e que possuem forte conotação simbólica na história da cidade como as fachadas dos edifícios antigos, os jardins públicos, as esculturas, os viadutos etc.

Essa proposta procura assim recuperar a qualidade ambiental para o cidadão, e é norteada não mais por aquele tipo de intervenção física transformadora do espaço (como tradicionalmente ocorre, a exemplo dos projetos renovadores implantados nos anos 40), mas sim por uma nova abordagem onde se valoriza, se revitaliza e se recicla o que já existe mas que se encontra oculto ou imperceptível.

O programa teve início com uma experiência-piloto, desenvolvida ao longo do eixo Sé-Arouche. Essa área foi a escolhida por seu forte conteúdo simbólico e emblemático.

Da Praça da Sé, o "coração" da cidade, o marco zero de referência urbana, o eixo de intervenção prossegue pela rua Direita



Mapa de localização do eixo Sé-Arouche

e Largo da Misericórdia até a Praça do Patriarca onde se ramifica ao longo da rua de São Bento, locais estes de forte concentração comercial e de ambulantes. Da Praça do Patriarca segue pelo histórico Viaduto do Chá até atingir a Praça Ramos de Azevedo onde se localiza o Teatro Municipal e o Mappin. Daí prossegue pela rua Barão de Itapetininga, a mais importante rua comercial do Centro Novo, até atingir a Praça da República, uma das poucas praças com presença concentrada de vegetação de grande porte na área central. Atravessando a praça, o eixo prossegue pela Avenida Vieira de Carvalho e pela Rua do Arouche até atingir o Largo do Arouche, num trecho onde predominam bons restaurantes e comércio mais elitizado e que conserva ainda muito do *glamour* existente nos anos 40, uma época de apogeu do centro da cidade.

O potencial dessa área pertencente ao eixo Sé-Arouche está, no entanto, apenas parcialmente perceptível devido às diversas interferências existentes ao longo dos logradouros, tais como:

- a) elementos publicitários - placas, painéis e luminosos situados no recobrimento das fachadas e empenas cegas dos edifícios ou então suspensos e avançando sobre a área pedestrianizada, oferecendo riscos aos transeuntes e obstaculizando a entrada de veículos de emergência, como, por exemplo, os bombeiros.
- b) mobiliário urbano (bancas, quiosques, relógios digitais, telefones públicos, cestos de lixo) e equipamentos urbanos (luminárias, postes, fiação, placas de rua) colocados de forma aleatória e inadequada, dificultando a circulação, a visualização das ruas e o uso de lazer em algumas praças.
- c) outras interferências tais como ausência de tratamento estético nas fachadas e nos gabaritos das construções de caráter histórico (deterioração, cores berrantes etc.), jardineiras e arborização dispostas de forma inadequada ao espaço em que se inserem, obras escultóricas situadas em locais de difícil visualização, pisos deteriorados nas áreas dos calçadões etc.

A implantação desse projeto intersecretarial Sé-Arouche se deu a partir de fins de 1991 e contou com a participação de comerciantes e empresários da região, um ponto de fundamental importância para o êxito da proposta. A política da parceria poder público local/sociedade civil permitiu de um lado a conscientização e adesão desses comerciantes sobre a importância das intervenções e incentivos que se estavam propondo e, por outro lado, possibilitou ao setor público obter um *feedback* para a reavaliação de suas diretrizes a partir das percepções e demandas advindas dos comerciantes e usuários dessa área central.

De todos os aspectos concernentes à intervenção realizada, aqueles que se apresentaram com maior visibilidade foram os refe-



Fotos cedidas por Mirthes Baffi / C.P.P.U.

Eixo-Sé/Arouche - aspectos da rua São Bento e Direita, antes e depois das intervenções.

rentes ao ordenamento dos elementos publicitários e aos incentivos visando à restauração de fachadas de edifícios de valor histórico.

Em relação aos anúncios, foram estabelecidos novos critérios para a disposição dos mesmos (decreto nº 30.002, de 1991), o que possibilitou uma melhor integração ao projeto paisagístico proposto para o eixo.

Os locais onde essa medida contou com maior apoio dos lojistas foram: a região do Largo do Arouche e a das ruas do Arouche e Vieira de Carvalho (onde a intervenção foi orientada por um projeto paisagístico específico) seguidas depois pelas ruas de São Bento e Direita (onde o impacto visual maior se deu por ocasião da retirada de todos os aparatos publicitários que escondiam grande parte das edificações de caráter histórico existentes no centro velho).

No tocante à recuperação desses edifícios, foram definidos alguns incentivos aos proprietários, como a isenção parcial do imposto predial para aqueles que custeassem a restauração, assim como uma assessoria técnica permanente por parte da prefeitura para a elaboração de projeto e acompanhamento na execução das obras.

As ruas estreitas do centro velho da cidade - ruas de São Bento e Direita - foram os locais onde os resultados do projeto se tornaram mais visíveis.

e - Projetos visando a melhoria da manutenção urbana e o controle no uso do espaço público

Ainda enfatizando a melhoria da qualidade de vida para moradores e usuários do centro da cidade a partir de propostas visando a requalificação dos espaços públicos, a Administração Regional da Sé desenvolveu o projeto denominado *Operação Centro*, objetivando a melhoria do padrão de limpeza e da manutenção dos logradouros.

Foram implantados sistemas mecanizados de varrição e lavagem de calçadas, calçadas e meios-fios, bem como coleta permanente de lixo em áreas centrais selecionadas e junto aos mercados municipais.

O planejamento e viabilização dessas atividades implicou em mudanças tecnológicas na própria indústria fabricante e fornecedora de equipamentos, como por exemplo o desenvolvimento de um triciclo de pequeno porte com a função de percorrer diversas vezes ao dia a região dos calçados a fim de ir coletando o lixo, de maneira a evitar acúmulo e espalhamento dos mesmos como ocorria anteriormente quando a coleta era feita com caminhões só uma vez ao dia.

Além disso, foram alteradas as bases de contrato com as empreiteiras, para que cada uma delas passasse a se responsabilizar pelo conjunto da manutenção de áreas pré-determinadas (áreas verdes, calçadas e praças), melhorando assim a eficácia do sistema.

No que se refere ao controle do uso do espaço público, as principais medidas de ordenamento foram estabelecidas em relação ao comércio de ambulantes. Adotando uma postura diferenciada em relação às tradicionais medidas de repressão violenta aos camelôs, decidiu-se então estabelecer um zoneamento para esse tipo de uso nos logradouros. Definiram-se áreas onde essa atividade seria interdita (como por exemplo o Parque do Anhangabau e o Boulevard São João) e outras onde seria consentida a sua presença, mediante prévio cadastramento dos ambulantes e definição de "pontos", ou locais fixos onde os mesmos deveriam permanecer (como por exemplo as ruas do Centro Velho da cidade, São Bento, Direita etc.).

f - Restaurações em edifícios públicos e em logradouros

A política de restauração do patrimônio histórico da área central foi outra que ganhou novo impulso com as obras de remodelação do Vale do Anhangabau. Diversos projetos de restauração engavetados há mais de 10 anos no Departamento de Patrimônio Histórico (SMC) da Prefeitura foram retomados como o da reforma do Teatro Municipal, da Biblioteca Mario de Andrade, da Casa nº 1 e do Solar da Marquesa (estes dois últimos, ao lado do Pátio do Colégio). Outros desses projetos ainda continuam esquecidos como os da restauração do Conservatório Dramático e Musical, do Viaduto Boa Vista e da remodelação da Praça Ramos de Azevedo, todos concebidos em 1981.

De qualquer forma, a diretriz política nesse tipo de intervenção em edificações e em logradouros públicos, é a de gerar um efeito indutor no entorno, motivando os particulares a fazer o mesmo em suas edificações, de maneira a recuperar e valorizar a paisagem da área central da cidade.

Assim, nas proximidades do Anhangabau, foram restaurados, além do Teatro Municipal, o Prédio dos Correios, o edifício Sampaio Moreira, na rua Libero Badaró, e dois outros nessa mesma rua, um no cruzamento com a São João e outro, na esquina com a Praça do Patriarca. Todos eles, prédios bastante significativos da arquitetura dos anos 20 na cidade.

Na rua de São Bento, esquina com o Largo do Café, foi

também integralmente reformado um interessante edifício do início do século, que antigamente abrigava o Grande Hotel.

Convém lembrar iniciativas semelhantes realizadas pelo Governo Estadual: nos edifícios históricos situados em frente ao Pátio do Colégio, na sede da Secretária de Esportes e Turismo na Praça Antonio Prado e no Prédio do Palácio da Justiça ao lado da Sé.

g - Projeto Centro sem Carros

Proposta desenvolvida na Câmara Municipal no ano de 1991, a partir de um grupo de vereadores dentre os quais se incluíram Teresa Lajolo, ex-Secretária Municipal de Transportes, e Roberto Trípoli, ambientalista.

Objetivando basicamente a melhoria da qualidade ambiental no centro da cidade e a recuperação de sua paisagem, o projeto consiste na implantação de um programa de restrição à presença de veículos na região, delimitada por um circuito viário circular, também denominado de contra-rótula, constituído pelas avenidas Amaral Gurgel, Duque de Caxias, ruas Mauá, Cantareira, Parque D. Pedro II, rua do Glicério, Ligação Leste-Oeste, até encontrar novamente com a rua Amaral Gurgel.

Na malha viária interna a esse perímetro os veículos só poderiam circular através de algumas das poucas artérias viárias que cortam ou tangenciam esse círculo (como por exemplo, o complexo viário 9 de Julho/23 de Maio/Av. Prestes Maia/Elevado Costa e Silva). No restante da área só seriam permitidas vias de pedestre ou de trânsito exclusivo para ônibus, táxis e automóveis autorizados.

Nas proximidades desse perímetro, seriam também estabelecidas áreas de estacionamento em diversos pontos, e uma linha especial de ônibus gratuito, movido a gás, percorreria esse circuito de forma a facilitar o deslocamento dos pedestres ao longo do centro da cidade.

Essas medidas restritivas seriam amenizadas fora do horário comercial, de maneira a favorecer o acesso para eventos culturais noturnos e de fins de semana, e facilitar o deslocamento de moradores da região.

Esta proposta deu origem a um projeto de lei (PL 640/91) que no ano seguinte foi consolidado na Lei nº 11.317 de 21/12/92, autorizando a prefeitura a impor restrições à circulação de veículos na área central da cidade. Essa idéia é antiga e sua aplicabilidade sempre gerou muita polêmica.

Desde a época do Coronel Fontenelle, nos idos anos 60, a área central da cidade vem sendo objeto de experiências que pretendem restringir a circulação de veículos. Medidas como a interdição do acesso ao centro pelas principais radiais, a proibição de estacionamento ao longo do meio-fio das vias, a transformação de diversos logradouros em áreas de uso exclusivo para pedestres, o fechamento parcial do centro por ocasião das operações-inverno para controlar a poluição da região: - essas têm sido algumas das principais intervenções que vêm ocorrendo nos últimos 30 anos no centro de São Paulo.

É também uma preocupação que, em tempos mais recentes, tem sido registrada em várias cidades de todo o mundo.

A revitalização de áreas centrais degradadas, a recuperação do patrimônio histórico e cultural, o dinamismo às atividades de lazer, comércio e turismo são políticas de intervenção que, uma vez implantadas, implicam quase sempre em uma restrição à presença de veículos. O automóvel passa a ser o principal responsável pela degradação ambiental naquelas partes da cidade onde a sua presença se dá de forma intensa. Na verdade não só o automóvel, mas também os veículos movidos a diesel, principalmente os ônibus.

Em um grande seminário organizado pela Câmara Municipal em São Paulo, em fins de 1991, com o objetivo de discutir essa questão e o projeto de lei proposto, foram apresentadas diversas alternativas para a solução do problema, além de um diagnóstico sobre a situação ambiental do centro da cidade.

Esse diagnóstico mostrou que a cidade de São Paulo possui 4 milhões de veículos circulando pelas ruas, o que equivale a 1/4 da frota nacional. Esses veículos são responsáveis por 94% do total da poluição por monóxido de carbono (CO) na cidade, além de boa parte da poluição de origem estacionária, proveniente do dióxido de enxofre (SO₂) expelido dos veículos movidos a diesel - ônibus e caminhões.

Em sua totalidade, a atmosfera da Região Metropolitana de São Paulo recebe anualmente uma carga de 2 milhões e 400 mil toneladas de poluentes (incluindo a poluição industrial), o que significa que cada habitante inala por dia uma altíssima dose de cerca de 350 g de poluentes.

Essa situação é mais grave no centro da Cidade, pois é para aí que todas as grandes avenidas convergem, fato esse decorrente do modelo adotado para o crescimento da Cidade - o de uma malha viária radial-concêntrica.

Dessa forma, pelo centro acabam passando não só os

automóveis e ônibus que a esse local se dirigem, mas também todos aqueles que estão se deslocando para pontos opostos da cidade, na direção Norte-Sul ou Leste-Oeste.

Dados recentes divulgados pela Companhia de Engenharia de Tráfego-CET constataam que de todas as pessoas que passam diariamente pelo centro, deslocando-se de ônibus, 40% delas não têm como destino final o centro. Apenas usam a área para fazer baldeação entre terminais, isso porque inexitem linhas de ônibus diametraais, que façam a ligação entre bairros distantes sem passar pelo centro. Por exemplo, para se deslocar da Penha (Zona Leste) para Santo Amaro (Zona Sul) deve-se pegar um ônibus até o terminal do Parque D. Pedro II, cruzar o centro a pé até o terminal da Praça das Bandeiras para aí encontrar o ônibus que vai até Santo Amaro.

O mesmo se passa com os deslocamentos de automóvel, grande parte desses veículos que cruzam a área central estão se dirigindo a regiões diametralmente opostas da cidade, gerando um tráfego de passagem que sobrecarrega desnecessariamente o sistema viário, causando congestionamentos e aumentando a poluição da região central.

Em função desses fatos constatados, o Seminário organizado pela Câmara Municipal, cujas sessões se estenderam por três dias consecutivos, acabou propondo uma série de pontos para subsidiar uma política de intervenção restritiva à presença de veículos na área central da cidade.

Esses pontos podem ser agrupados da seguinte forma:

- a) em relação a uma política de transportes:
 - construção de um míni-anel viário contornando o centro expandido da cidade;
 - bloqueio das principais vias de acesso de trânsito dentro da contra-rótula, viabilizando a instalação de estacionamentos próximos a esse perímetro e instituindo uma linha de ônibus gratuito ao longo dessa circular;
 - implantação de linhas de ônibus especiais com o fim de atender ao público cativo de automóvel que se dirige ao centro;
 - adensamento da rede de metrô existente, dando preferência à opção de veículos leves sobre trilhos (VLT), de 3 a 4 carros, cujos custos de implantação são bem mais reduzidos;
 - ampliação das linhas de tróleibus que substituíam as de ônibus movidos à diesel;
 - diametralização das linhas e dos terminais de ônibus.
- b) medidas de restrição ao transporte individual

- proibição de circulação de carros em dias alternados de acordo com o final da placa - para redução diária de 20% da frota circulante. Essa medida foi aplicada com relativo sucesso nas cidades de Atenas, Santiago, Caracas e México;
 - instalação de bloqueio em forma de cruz, de maneira a permitir que os veículos que penetrem na zona central não possam cruzá-la, mas irem sempre até um certo ponto e retornarem pelo mesmo acesso que entraram;
 - instituição de pedágio para entrada na área central - a exemplo das bem sucedidas experiências adotadas nas cidades de Estocolmo e Cingapura;
 - incentivo ao transporte comunitário para o aumento do número de pessoas transportadas em cada viagem de automóvel;
 - redução das opções de estacionamento na área central, tanto em estacionamentos particulares (via taxa progressiva dessa atividade e dos lotes vazios), quanto no meio-fio (áreas proibidas e áreas com zona azul de 1 hora).
- c) medidas em relação ao combustível:
- melhoria dos níveis de pureza do óleo diesel e da gasolina;
 - substituição dos motores diesel dos coletivos por motores movidos a gás, bem menos poluentes e de custo de manutenção equivalente.
- d) outras medidas:
- implantação de horários alternados no funcionamento das atividades comerciais na área central;
 - descentralização de determinadas atividades (setor atacadista, zona do mercado, etc.);
 - incentivo ao uso do centro da cidade fora do horário comercial para atividades de lazer e cultura;
 - instituição do passe gratuito de ônibus, a exemplo da experiência de Campinas, que o adota nos finais de semana.

2.3.2 - Incentivos ao Dinamismo Imobiliário

a - Operação Urbana

A Operação Urbana é, na prática, um instrumento que permite a modificação da atual Lei de Zoneamento, vigente desde 1972 e bastante restritiva em relação às possibilidades de verticalização na cidade.

Dessa forma, a Operação Urbana procura incentivar as construções e o mercado imobiliário em áreas potencialmente atrativas da cidade e que em geral já estão passando por um

processo de renovação urbana, como é o caso do Vale do Anhangabau e do Parque D. Pedro.

A Operação consiste em uma modalidade de parceria público/privado. A municipalidade vende ao particular o direito de construir acima dos limites do zoneamento e em troca, compromete-se a aplicar o dinheiro obtido em obras e serviços na região onde a operação urbana está ocorrendo.

Esse tipo de parceria tem dado muito bom resultado em cidades como Nova Iorque e Toronto e procura apresentar uma solução ao velho dilema vivido pelas administrações municipais que possuem o poder de realizar obras e intervenções em locais públicos da cidade, mas nem sempre contam com os recursos financeiros para isso. O setor privado, por outro lado, às vezes bastante capitalizado, só pode atuar nas propriedades particulares e não tem atribuição para intervir em espaços de uso comum da população.

Dessa forma, a Operação Urbana procura criar condições para que estes dois interesses possam ser conciliados. E isto vai se dar sempre via mercado imobiliário.

O processo pode ser descrito da seguinte forma: o poder público começa realizando obras e melhorias na infra-estrutura urbana, que acabam causando uma valorização imobiliária na região, e daí atraindo mais investimentos em construções onde o instrumento da operação urbana é então utilizado. Esse procedimento possibilita uma maior rentabilidade ao investidor privado e um maior aporte de recursos à municipalidade para a conclusão das obras e melhorias em curso e para manutenções futuras. Em alguns casos, essa parceria com a iniciativa privada pode já existir desde o início da operação.

Cada Operação Urbana, ao ser concebida, trabalha dentro de certos limites em função dos objetivos pretendidos. Assim, toda a Operação Urbana define sempre um *perímetro de intervenção*, estabelecendo um limite máximo de estoque de área construída a ser negociado com as particulares em função da sobrecarga possível de ser absorvida pela infra-estrutura da região. Possui também a intenção de intervir no *redesenho urbano* (estabelecendo alguns critérios como o controle de gabarito, de volumetria etc.), podendo ainda atuar no incentivo a usos específicos (como por exemplo o da produção de moradias de interesse social) e na melhoria da infra-estrutura local. Cabe por fim salientar que toda a Operação Urbana possui um *período de vigência* pré-determinado.

A primeira Operação Urbana aprovada na cidade foi a do

Anhangabau, em vigor desde setembro de 1991, antes mesmo de concluídas as obras de remodelação do Vale. Outras quatro Operações foram também idealizadas mas ainda não aprovadas: a do Parque D. Pedro II-Pari, a do Metrô-Sudeste, a do Córrego das Águas Espraidas e a da Água Branca.

A Operação Urbana Anhangabau (Lei nº 11.090, de 16/09/91) tem período de vigência de 3 anos (até setembro/94) e abrange uma área de 841.600 m² ao redor do Vale do Anhangabau, definida por um perímetro formado pelas Avenidas Ipiranga, São Luís, Nove de Julho, Brigadeiro Luís Antonio, Largo São Francisco, ruas de São Bento e Florêncio de Abreu e avenida Senador Queiróz.

Por essa Operação é colocado à disposição dos interessados, para ser comprado, um estoque total de 150.000 m² de área edificável, o que corresponde a cerca de 5% da área construída já existente dentro desse perímetro, representando assim pouca sobrecarga à infra-estrutura local.

A Operação Urbana Anhangabau, visando estimular a participação da iniciativa privada nas transformações urbanísticas a que se propõe, permite a utilização de quatro mecanismos diferenciados:

- a) o primeiro refere-se à permissão de exceções às leis de parcelamento, uso e ocupação do solo e às normas de edificações, benefício este que implica ao empreendedor imobiliário uma contrapartida financeira ao setor público, correspondente no mínimo a 60% do benefício concedido. O estoque de área edificável disponível para essa operação é limitado em 150.000 m²;
- b) o segundo refere-se à regularização de edificações, de reformas ou de construções realizadas em desacordo com a legislação vigente. Neste caso, a contrapartida foi fixada em 200%, ou seja, no dobro do valor econômico do benefício concedido;
- c) o terceiro possibilita transferência do potencial construtivo não utilizado daqueles prédios de valor histórico e arquitetônico situados dentro do perímetro da Operação, para imóveis localizados fora desse perímetro;
- d) o quarto mecanismo propõe a reorganização e o aumento do espaço para pedestres através da cessão onerosa dos espaços públicos aéreos e subterrâneos, permitindo assim a criação de passagens no interior das quadras em conexão com galerias, passagens subterrâneas, ligações aéreas etc.

Os pedidos de interessados deverão ser analisados pela

Comissão Normativa de Legislação Urbanística (CNLU) e por um Grupo de Trabalho Intersecretarial antes de serem aprovados.

Os recursos obtidos permitirão a realização de uma série de obras e melhorias, estimadas em US\$ 36 milhões, das quais podem ser destacados:

- a) a construção de um boulevard na Rua Xavier de Toledo e a de um calçadão na Rua 7 de Abril;
- b) a instalação do 'Museu do Teatro Municipal' na Galeria Formosa, a ser implantado junto ao Viaduto do Chá (hoje funcionando no 26º andar do prédio Martinelli).
- c) melhoramentos no entorno do Vale do Anhangabau, envolvendo restauros na Praça Ramos de Azevedo, Ladeira da Memória, Viaduto de Santa Efigênia e Praça Pedro Lessa;
- d) recuperação dos pisos em toda a área dos calçadões;
- e) restauração de esculturas e monumentos históricos.

Para o caso da Operação Urbana Parque D. Pedro II - Pari, temos um perímetro de delimitação do projeto que abrange uma área compreendida por uma parte do Centro Histórico (região da rua 25 de Março), do bairro do Brás e de trechos do Pari, Luz e Liberdade.

Os recursos advindos dessa operação permitirão a execução de medidas complementares ao projeto de reurbanização do Parque D. Pedro II, como a construção de uma grande avenida unindo o Viaduto Bresser à Av. Tiradentes, a remodelação do Largo da Concórdia, a restauração de imóveis de interesse histórico, a construção de moradias de interesse social e a implantação de um programa de melhoria das condições de habitabilidade para os mais de 12 mil encortiçados que vivem na região.

b - Movimento 'Viva o Centro'

O ano de 1991 foi marcado por uma série de acontecimentos que contribuíram decisivamente para consolidar uma política de revitalização do Centro Histórico da Cidade de São Paulo.

Quase na finalização das obras de reurbanização do Vale do Anhangabau e do Boulevard São João (que seriam concluídos em dezembro de 91), a Câmara Municipal aprova dois projetos de lei incentivando a participação da iniciativa privada em investimentos imobiliários e atividades culturais no centro da cidade: a Operação Urbana Anhangabau e a *Lei Mendonça* de Incentivos Culturais.

Como decorrência desses fatos, começa a existir uma mobilização da sociedade civil no sentido de trabalhar

conjuntamente com a municipalidade para resolver os problemas da área central. Em setembro, foi realizado em São Paulo um "Encontro Internacional de Cidades", no qual participaram técnicos representando as cidades de Nova Iorque, Barcelona, Toronto, Paris e México: foram apresentadas diversas das experiências bem sucedidas de recuperação de centros urbanos, com especial ênfase nos mecanismos de parceria público/privado que foram criados para viabilizar tais políticas. Em outubro, é noticiada a existência de uma "Comissão de Recuperação do Centro de São Paulo", vinculada à Associação Comercial, tendo como objetivos principais o combate aos problemas físicos, econômicos, sociais e comerciais da região, enfatizando inicialmente os aspectos relacionados à limpeza e à segurança.

A partir dessa Comissão, foi proposto um Sistema de Cooperação entre o Sindicato dos Bancários e a CUT com vistas a reurbanizar e conservar o trecho da Avenida São João entre o Boulevard e a Rua de São Bento. Iniciativas semelhantes já haviam ocorrido por parte da Bolsa Mercantil e de Futuros que reurbanizou a Praça Antonio Prado instalando ali diversos quiosques, e também por iniciativa do mesmo Sindicato dos Bancários que já vinha se responsabilizando pela Conservação do Largo do Café.

Nesse mesmo mês de outubro, a Comissão da Associação Comercial se integra a um movimento bem maior, englobando inúmeras entidades empresariais e civis - bancos, comerciantes, proprietários de imóveis, empresários e instituições diversas - e cria-se a "Associação Viva o Centro", coordenada pelo Banco de Boston.

Nesse momento, a mobilização da sociedade civil ganha um novo impulso. A Associação em pouco tempo consegue congrega cerca de 50 representantes de importantes instituições sediadas no centro da cidade, empenhados em promover a revalorização patrimonial e a melhoria da qualidade de vida na região.

O modelo de intervenção inspirador das propostas que a Associação Viva o Centro passa a elaborar foi o da Cidade de Boston, nos Estados Unidos, onde num período de 15 anos o sistema de parcerias empresas privadas/empresas públicas permitiu a recuperação de todo o setor histórico dessa cidade.

Para o caso de São Paulo, a Associação contrata então a realização de alguns estudos e diagnósticos sobre a área central da cidade. Constata assim que grande parte da desvalorização observada na região tinha como causa principal a política de restrição e bloqueio de trânsito, que, ao longo dos anos, acabou causando uma contínua migração de empresas para outras

localidades da cidade, onde a acessibilidade era mais fácil para a clientela.

A partir desse diagnóstico, a "Associação Viva o Centro" vai elaborar, durante seu primeiro ano de existência uma política de atuação, definindo algumas linhas básicas para a orientação de seus trabalhos e realizando algumas intervenções específicas.

Alguns dos pontos dessa política, que servirão para balizar a sua interlocução junto ao poder público, que podem ser destacados são:

- a) adoção de um sistema de transporte e de tráfego que possibilite acesso fácil a usuários, clientes, funcionários, dirigentes, fornecedores etc., privilegiando também o acesso de pessoas em veículos particulares;
- b) legislação que incentive o adensamento e favoreça a instalação de estacionamentos verticais e subterrâneos, de caráter rotativo;
- c) recuperação de edifícios, restaurando as fachadas daqueles de valor histórico e modernizando-os internamente de maneira a atender às exigências atuais do mercado imobiliário;
- d) equilíbrio entre vias destinadas a pedestres e veículos;
- e) medidas visando à segurança dos usuários do centro e melhorias nos serviços de manutenção urbana;
- f) promoção de eventos culturais;
- g) diminuição do tráfego de pedestres que passam pelo centro apenas como baldeação de uma condução para outra.

Até o final de 92, a Associação já havia patrocinado a restauração de parte da Estação Ferroviária Júlio Prestes e realizado diversos espetáculos musicais ao ar livre. Elaborou também uma proposta de intervenção para remodelação da Praça do Patriarca e Galeria Prestes Maia, de maneira a adequá-las ao recém-criado Parque Anhangabau.

As atividades dessa entidade ganhariam maior peso político na administração seguinte - Governo Maluf - quando muitas de suas propostas seriam incorporadas a um grande programa de recuperação para a área central da cidade, intitulado "Pró-Centro".

c - Programa Pró-Centro

Dando continuidade à política de recuperação da área central da cidade, o prefeito Paulo Maluf lança em julho de 1993 o seu programa de intervenções para a região, intitulado *PRÓ-CENTRO - Programa de Requalificação Urbana e Funcional do Centro de São Paulo*.

Com ênfase diferenciada da política conduzida na gestão de Erundina, o Pró-Centro foi concebido tendo como marco inicial de estudo as propostas que já vinham sendo elaboradas pela Associação Viva o Centro.

Logo no início desse governo, em fins de janeiro, o prefeito cria uma Comissão Especial para elaborar um projeto de recuperação para o centro da cidade, onde fariam parte, além das diversas secretarias municipais, uma representação da sociedade civil, no caso, a Associação Viva o Centro.

A partir dos estudos e discussões conduzidos por essa Comissão é que foram estabelecidas as linhas gerais do Pró-Centro.

O objetivo do programa é o de procurar deter o processo de declínio do centro da cidade, processo este que estaria assim relacionado a quatro problemas hoje existentes: a) dificuldade de acesso, circulação e estacionamento na área central; b) obsolescência e insuficiência do estoque imobiliário na região; c) deficiência de segurança pessoal e patrimonial; d) deterioração ambiental e paisagística.

Para tanto, propõe algumas linhas de ação que, resumidamente, se constituem em 6 pontos:

- 1) restauração de fachadas e "refurbishment" de edificações (sua modernização interna), tratamento especial das empenas cegas e identificação do patrimônio histórico, arquitetônico e cultural da região;
- 2) melhoria da acessibilidade ao Centro, dando uma nova orientação à circulação de pedestres, ao transporte coletivo e de cargas e, principalmente, facilitando o acesso de veículos particulares através da ampliação do número de estacionamentos, das zonas azuis e criando faixas de circulação seletiva nos calçadões para esses usuários cativos do automóvel;
- 3) ordenação do espaço público, principalmente no que se refere aos equipamentos e mobiliário urbano, recuperando também calçadas, iluminação, áreas verdes e regulamentando atividades de ambulantes e da limpeza pública;
- 4) aumento da segurança da área através do policiamento ostensivo, da restrição de ambulantes, da eliminação de painéis de recobrimento das fachadas de lojas e do uso de faixas seletivas nos calçadões para circulação de veículos de serviços e de emergência;
- 5) ampliação do perímetro referente à Operação Urbana Anhangabau para uma área bem maior, indo do Parque D. Pedro II até o Largo do Arouche;

6) incentivos às atividades culturais, de lazer e turismo.

Além desses pontos constantes no programa do Pró-Centro, a Associação Viva o Centro apresentou também alguns projetos específicos que já estão sendo regulamentados, como o Projeto Patriarca, o Projeto Fachadas e o Projeto Centro Acessível.

A Praça do Patriarca foi escolhida para abrigar um projeto de remodelação que deveria se tornar o futuro modelo de intervenção do Programa. Pela sua localização privilegiada junto ao Viaduto do Chá, Vale do Anhangabau e Galeria Prestes Maia, a intervenção teria um grande significado simbólico enquanto representante de uma nova concepção de reorganização dos espaços públicos do Centro com a participação da iniciativa privada.

Esse projeto implicaria na renovação da atual cobertura de galeria e a sua substituição por um grande pórtico emblemático para essa área, no qual uma nova cobertura suspensa daria abrigo à entrada da galeria, bloqueando parcialmente visuais do Vale. O custo da obra é estimado em US\$ 400 mil, a ser financiado pelo Unibanco. Os terminais de ônibus ali localizados seriam removidos e a galeria passaria por uma total reformulação abrigando entre outras atividades, um míni-shopping 24 horas e um estacionamento ao nível do Vale.

Em relação ao projeto de recuperação de fachadas, seria dada ênfase inicialmente em 4 localidades: nas edificações situadas em torno da Praça do Patriarca, naquelas da Praça Ramos de Azevedo/Largo do Paissandú e Av. São João, (em complementação às obras de restauração do Teatro e do Boulevard São João), e na Praça Antonio Prado/Largo do Café.

Durante o ano de 93, o Pró-Centro começou lentamente a ser implantado. Diversas instituições privadas promoveram a restauração de seus edifícios situados ao longo da Av. São João, na Praça do Patriarca e no Largo do Café; além disso foi elaborado um projeto de lei de incentivo a essa atividade, reduzindo o IPTU em cerca de 40% para aqueles proprietários que investirem na recuperação das fachadas de seus prédios. O prefeito também já autorizou, a construção e reforma de garagens em algumas ruas do centro, e já iniciou a desocupação da Galeria Prestes Maia para a sua posterior remodelação. O Conseg - Conselho Comunitário de Segurança do Centro - elaborou um plano visando aumentar a segurança da região que implica, entre outras medidas, na instalação de guaritas em diversos pontos, monitoradas por circuito de TV, que já estão funcionando em caráter experimental.

A Operação Urbana Centro é um outro ponto que está sendo analisado pelas Comissões da Câmara Municipal; a sua aprovação futura poderá dar um novo incremento aos investimentos imobiliários, que a atual operação em vigor - a Anhangabau - não está conseguindo.

Por fim, cabe destacar algumas outras realizações já decorrentes do Pró-Centro: o patrocínio da iniciativa privada em diversos shows musicais no Vale e exposições sobre a história da cidade; o embandeiramento permanente junto às fachadas de edificações de caráter histórico sediadas nas ruas do centro financeiro da cidade e o início da implantação do Projeto Mutirão Limpeza, a ser executado conjuntamente com a Administração Regional da Sé.

3. - Considerações Finais

A experiência brasileira envolvendo a recuperação dos centros históricos de suas cidades é um fato que nesses últimos anos tem se caracterizado mais como uma política de *revitalização urbana* do que propriamente de *renovação urbana*. Segundo o entendimento que já foi apresentado para esses dois termos, no final do Capítulo 1.2. deste trabalho, a revitalização implica em ações visando resgatar a identidade histórica de partes significativas da cidade, valorizando o seu conteúdo simbólico face à memória coletiva, reabilitando e requalificando seus espaços e imprimindo uma nova dinâmica na sua vida quotidiana, através do incentivo às atividades de lazer para o cidadão, com ênfase nos seus aspectos culturais e turísticos.

Este enfoque é o que tem se observado como o predominante nos programas de recuperação dos centros de São Luis, Salvador, Rio de Janeiro, Recife e São Paulo.

Todos estes estão a bem dizer, procurando revitalizar suas áreas históricas, mas cada um a seu modo, em função sobretudo das especificidades locais presentes em cada caso.

Salvador e São Luis do Maranhão, por exemplo, são cidades que possuem um grande conjunto arquitetônico homogêneo e contínuo, mantendo boa parte de suas características originais de implantação. É o que ocorre com os bairros do Pelourinho e da Praia Grande respectivamente. O potencial turístico que essas áreas abrigam foi o que justificou inicialmente os projetos de intervenção.

O caso de Salvador é bem mais peculiar, pois além do Pelourinho ser considerado Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO e já estando, assim, com sua preservação garantida, havia toda uma vontade política em procurar "sanear" o local pois a presença da população encortçada habitando em meio ao valioso patrimônio histórico ali sediado era considerado um aspecto negativo para a plena fruição das atividades turísticas, majoritárias para a economia da cidade.

Nesse sentido, o projeto de recuperação da área foi marcado por atitudes radicais na sua forma de intervenção, cujas ações

foram todas conduzidas pelo Governo Estadual. A começar pela própria metodologia, que procurou recuperar toda a área simultaneamente num período de 7 meses (para a 1ª etapa). Isso implicou na remoção em caráter permanente de quase toda a população local, causando um impacto social que pouco foi considerado.

Além disso, o projeto acabou assumindo o caráter político dos interesses expressos pelo governo que o estava financiando integralmente, o que poderia ter sido amenizado se os trabalhos tivessem sido conduzidos sob a forma de parcerias, com a participação conjunta da sociedade civil.

Embora esse aspecto possa ter favorecido a plena execução do projeto em período tão curto, ele acabou se distanciando muito de uma intenção original de revitalização, pois a recuperação do bairro acabou sendo marcada muito mais pelo aspecto de querer transformá-lo num pólo turístico do que propriamente pela intenção de querer restaurá-lo, de procurar resgatar plenamente o seu sentido histórico e cultural.

Conseqüência disso foi o aspecto final assumido pelo projeto: o Pelourinho se transforma quase que num cenário, em um ambiente "para inglês ver", com suas boutiques, suas casas de artesanatos, seus restaurantes típicos, todos eles abrigados por edifícios bem conservados, porém mal restaurados.

Se compararmos esse exemplo de Salvador com o das outras cidades brasileiras, muitos poderão argumentar que o Pelourinho é uma obra que avançou, em pouco tempo conseguiu recuperar bairros inteiros, enquanto nas outras cidades os projetos já duram mais de dez anos e são marcados pela descontinuidade administrativa e pela inibida participação da sociedade civil.

Na verdade, esses projetos de recuperação, em curso tanto em São Luis quanto em Recife, Rio de Janeiro e São Paulo são propostas que se aproximam muito mais do que se entende por revitalização. Nestes locais, o Estado não assume um papel interventivo tão forte, não desapropria e nem necessariamente desaloja. Ele procura coordenar e induzir as ações que em sua maioria deverão contar com a solidariedade e a co-participação financeira dos agentes diretamente envolvidos com o projeto de revitalização: moradores, comerciantes e, sobretudo, empreendedores imobiliários.

Por essa razão, o projeto é lento, exige negociações, esclarecimentos junto aos proprietários de estabelecimentos comerciais, orientação técnica para os trabalhos de restauração e reforma, elaboração de instrumentos de incentivo a essa parceria

(como por exemplo a isenção de impostos ou as operações urbanas) e - justamente por estar sendo conduzido a esse nível local - é que o projeto fica às vezes à mercê de injunções políticas que geram descontinuidades de uma administração para outra. Este é o caso típico do que aconteceu com a cidade de São Paulo.

No Rio de Janeiro essa descontinuidade quase não ocorreu, apesar de o programa estar sendo gerenciado por um órgão municipal e de exigir uma grande interface com a comunidade.

Talvez pelo fato de a equipe carioca ser pequena, de trabalhar com certa eficiência e mostrar resultados efetivos é que tenha permitido ao trabalho certa independência e sobreviver a tantas gestões diferenciadas. E justamente por essa razão de contínua atividade e de criteriosa metodologia na abordagem da requalificação desses espaços, é que a experiência do Rio pode ser considerada a mais bem sucedida em andamento no Brasil.

O processo de revitalização deve ser contínuo, deve resgatar valores e elementos culturais esquecidos e, portanto, deve contar com grande apoio e participação da população local, o que, naturalmente, é algo lento. Esse ritmo natural do processo transformador é o que, no entanto, poderá garantir a permanência do projeto no futuro.

Ações mais rápidas, com o Estado intervindo de forma centralizadora - como em Salvador - podem garantir eficácia, mas não permanência, pois o resultado final do projeto pode ficar artificial e não se auto-sustentar por muito tempo. Além do mais, ações desse tipo lembram mais aquelas metodologias "arrasa-quarteirão" dos projetos de renovação urbana, do que propriamente os princípios da revitalização.

Retomando o caso da experiência de São Paulo, podemos constatar que nas últimas gestões, a recuperação da área central da cidade passou por muitos momentos de descontinuidade. Se considerarmos desde o período inicial de intervenções na área, ocorridos em fins dos anos 70 na gestão de Olavo Setúbal, até os dias de hoje, perceberemos que a presença mais intensa dos projetos e propostas se deu na gestão de Luiza Erundina. Em nenhum outro momento houve a participação de tantos órgãos setoriais desenvolvendo ações conjuntas nessa área central.

Na verdade todo o incentivo foi originado a partir da conclusão das obras de remodelação do Anhangabaú e da restauração do Teatro Municipal. Nesse momento, o governo percebeu que o centro da cidade era uma área de grande significado para o todo da população paulistana. Investir só na periferia esquecendo-se do centro era partir de uma premissa falsa,

pois era justamente nessa área central muitos moradores da periferia passavam a maior parte de seu tempo durante o expediente de trabalho.

Tal fato incrementou então a participação de diversos setores na administração com projetos para a área central, onde, de acordo com o que já foi apresentado, o envolvimento mais significativo se deu por parte da Administração Regional da Sé, da Emurb e da Secretaria de Cultura. Com relação à participação de outros agentes da sociedade civil nesse processo, o impacto também foi significativo.

O setor de construção civil, por exemplo, que nos últimos 20 anos não havia registrado mais do que sete novos lançamentos imobiliários, passou a apresentar diversos novos projetos: da Cúria Metropolitana, querendo erguer um edifício de 20 andares no terreno do antigo Convento de Santa Teresa, ao lado da Sé; o do Banespa, construindo sua nova sede na Praça da República; e o da Embraesp propondo um "fictício" edifício de 300 m de altura (ou quase 100 andares) que se situaria no Vale do Anhangabaú, abrigando hotéis, escritórios e um shopping e que, para a sua realização utilizaria todo o estoque construtivo disponível pela Operação Urbana Anhangabaú, ou seja, 150.000 m² da área.

Ainda em relação ao envolvimento da sociedade civil, cabe destacar o importante papel da Associação Viva o Centro que se empenhou em congregar os interesses expressos pelos órgãos representativos e pelo empresariado sediados na região central, realizando diagnósticos e propondo projetos de revalorização dos marcos históricos e culturais aí existentes.

Embora defenda uma certa "posição de classe" em relação ao escopo dessas intervenções, essa associação acabou definindo seu papel mais importante no contexto político da transição de governo. Apesar de Erundina e Maluf significarem opostos políticos e conseqüentemente uma descontinuidade no processo de revitalização da cidade, a Associação é uma instituição permanente, cujo equilíbrio é pouco afetado pelos altos e baixos do setor público.

Dessa forma, tudo o que Erundina estava realizando e que Maluf tenderia a interromper, acabou não acontecendo totalmente, porque essa Associação assumiu o papel de elo de ligação entre essas duas administrações e manteve vivo o processo de revitalização da área central.

Hoje em dia (março/94), fazendo o balanço de tudo o que foi realizado em relação a esse programa de revitalização em São Paulo, podemos concluir que o poder público cumpriu em grande

parte o seu papel de investidor em obras de melhoramentos urbanos para a área central, mas não conseguiu até agora criar mecanismos atraentes para a participação de agentes privados nesse processo de parceria. Prova disso é o pouco sucesso da única Operação Urbana em vigor - a do Anhangabaú - que pressupunha que a reurbanização do Vale iria atrair investidores imobiliários interessados em adquirir parte do estoque de 150.000 m² de área disponível, para construir empreendimentos de porte com a vantagem de poderem ultrapassar os limites da Lei de Zoneamento.

Até o presente momento, decorridos mais de 2 anos da vigência da Operação, poucos interessados se dispuseram a adquirir áreas desse estoque. O caso mais considerável foi o de uma regularização de construção clandestina, realizada pelo Bovespa nas suas dependências situadas nas imediações da rua de São Bento.

Como justificativa para esse fraco interesse, os empreendedores alegam que o valor de aquisição desse estoque está muito alto (60% do valor de mercado) e que, para haver incentivo, esse valor deveria ser inicialmente mais reduzido para depois ir progressivamente aumentando à medida que a demanda fosse crescendo.

De qualquer forma, algumas tentativas já estão sendo feitas. A primeira delas está em se criar um novo perímetro de abrangência, que é o que deve ser aprovado com a nova "Operação Urbana Centro", aumentando daí o interesse imobiliário, dado que o estoque disponível será muito maior e incorporará áreas passíveis até mesmo de projetos na linha da renovação urbana mais atrativos em termos de retorno de capital para esses investidores.

Esse fato aponta para uma conclusão importante: todo o processo de revitalização urbana, para que seja plenamente realizado, deve necessariamente contar com o apoio da iniciativa privada, dado a grande quantidade de investimentos envolvidos nesse tipo de projeto, recursos esses nem sempre disponíveis só pelo setor público.

E para que o setor privado participe é fundamental *criar condições atrativas para o envolvimento dos agentes imobiliários*. Se essas condições não existirem, a revitalização dessas áreas urbanas não acontecerá, ao menos sob o regime de parcerias, que é o que estamos defendendo.

Um outro aspecto também muito importante de ser ressaltado refere-se ao caráter dessa participação dos agentes imobiliários. A atuação dos grandes empreendedores sempre foi marcada pelo interesse em investir em imóveis voltados para um público de alto poder aquisitivo, pois assim obteriam lucros mais elevados. No

entanto, não se deve pensar em criar mecanismos para atrair só esses grandes grupos, pois o tipo de intervenção que a eles interessa está relacionado aos mega-projetos, muito mais próximos do estilo "renovação" do que da "revitalização". A esses grupos interessaria, por exemplo, o projeto de renovação proposto na época de Jânio Quadros para o bairro de Santa Efigênia.

Para a área central, deve-se pensar em atrair o médio e o pequeno investidor imobiliário, aqueles que trabalham numa escala mais próxima dos limites urbanísticos existentes na área central, e que não pretendem atingir só o público de alto poder aquisitivo.

Os centros das cidades brasileiras, hoje em dia, são os territórios mais democratizados da cidade, onde convivem todos os segmentos sociais, com o mínimo de segregação espacial. A predominância é da população de média e baixa rendas por serem os segmentos majoritários da população brasileira: essa característica não deve ser mudada, pois é um dado natural. É por esse motivo que, quando falamos em revitalizar, entendemos que é preciso requalificar, melhorar a qualidade ambiental etc., mas sem necessariamente elitizar.

Atualmente, a população que frequenta os centros de nossas cidades é predominantemente de baixa renda, mas isso não significa que esses locais estejam economicamente pauperizados. Ao contrário, eles possuem uma vida econômica muito intensa e rentável para aqueles que aí possuem seus negócios.

Nesse sentido, a ação dos empreendedores privados deveria ser repensada, pois só assim eles perceberiam que esse segmento de mercado possui atrativos bastante grandes. Por exemplo, todas essas áreas abandonadas ou sub-utilizadas dos edifícios comerciais poderiam ser recuperadas e recicladas não só para atender o segmento de profissionais liberais (escritórios, estúdios etc.), mas também o da população que trabalha no centro e que poderia usar essa oferta de mercado como uma excelente opção de moradia.

Em alguns casos, esses edifícios poderiam até ter alguns de seus andares alugados para moradia a preços mais baixos, contando para tanto com uma subvenção advinda de outros negócios desse mesmo prédio, como os escritórios ou o comércio do piso da rua (a Sehab chegou até a elaborar um estudo nesse sentido durante a administração Erundina.)

Este é um desafio que se coloca a essas opções advindas do sistema de parceria para a revitalização urbana. Os impasses, as dificuldades e as distorções que podemos observar no caso brasileiro não são características só daqui. Em Londres, Nova York, Paris, e outros casos considerados como referência de

projetos de revitalização, essas distorções também aconteceram: os espaços se elitizaram, e voltaram-se excessivamente ao turismo. Enfim, transformaram-se em territórios artificiais, como pequenas "ilhas da fantasia", onde todos os outros problemas do restante da cidade ficam proibidos de ali se manifestarem e onde o consumismo se apresenta como uma imposição a todos que ali se encontram. É um desvio decorrente da excessiva participação que, nesses casos, os empreendedores privados desempenharam no financiamento da operação.

De qualquer modo, as tentativas de revitalização que se observam hoje em dia são crescentes. Inúmeras cidades brasileiras - inclusive de médio e pequeno porte - apresentaram nos últimos meses planos que pretendem recuperar seus centros históricos.

É uma tendência dos anos 90 que tais projetos se fortaleçam visando cada vez mais a melhoria da qualidade de vida urbana - aliando à recuperação ambiental e paisagista, a restauração de patrimônio cultural - numa proposta mais participativa, na qual desde o cidadão comum até o empresário são envolvidos no processo.

A avaliação de todas essas experiências, que se mostraram positivas, aponta para a necessidade de sempre procurarmos estabelecer o correto equilíbrio na relação de parceria público/privado, pois só assim poderemos assegurar que a produção e apropriação da cidade seja igualmente compartilhada por todos.

Notas

1. PORTAS, Nuno (1985); DEL RIO, Vicente (1991); PICCINATO, Giorgio (1983); VILLAÇA, Flávio J.M. (1989) - obras referenciadas na bibliografia deste trabalho.
2. Castells é citado em DEL RIO, p. 27.
3. Vide Suplemento Especial do Diário Oficial do Município de São Paulo, de 24 de dezembro, 1992.

Referências Bibliográficas

- ARANTES, Otília. Urbanismo em fim de linha. *Folha de São Paulo*. São Paulo, 5 set. 1993, p.6-10.
- ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO. *Boletim*. São Paulo. N.1 a N.8, jun. 1992/mar. 1994.
- _____. *Informe*. São Paulo. N.1 a N.12, jul. 93/mar. 94.
- _____. *Viva o Centro na Imprensa*. São Paulo, N.1 a N.5. 1992/1994.
- _____. *Patrimônio Imobiliário do Centro de São Paulo. Análises e Perspectivas*. São Paulo, 1992.
- DEL RIO, Vicente. *Desenho Urbano e Revitalização da Área Portuária do Rio de Janeiro*. São Paulo, FAU-USP, 1991. (tese de Doutorado).
- FERRARA, Lucrécia A. Design/Re-sign. *Através*. São Paulo, Martins Fontes. N.1., jan 1983. pp. 130-148.
- MEYER, Regina M.P. Preservação e Renovação: duas faces da mesma moeda. *Espaço e Debates*. São Paulo, N.17, 1986, pp. 114-118.
- PELOURINHO. *Correio da Bahia*. Salvador, 30 mar. 1993. (Caderno Especial).
- PICCINATO, Giorgio. El problema del Centro Historico. In CIARDINI, F. e FALINI, P. *Los Centros Historicos. Política Urbanística y Programas de Actuación*. Barcelona, Gustavo Gili, 1983. pp. 14-31.
- PORTAS, Nuno. Notas sobre a Intervenção na Cidade Existente. *Sociedade e Território*. Porto, N.2, 1985. pp. 8-13.
- RECIFE (cidade). *Empresas de Urbanização do Recife. Plano Específico do Bairro do Recife - (Programa de Revitalização do Centro)*. Recife, 1990.
- RIO DE JANEIRO (cidade). *Escritório Técnico do Corredor Cultural. Caderno de Recortes (1985 a 1988)*. Rio, Gráfica Oficial.

-
- SÃO PAULO (cidade), Câmara Municipal de São Paulo. *Intervenção na Área Central* - (Atas de Seminário). São Paulo, 1991. (mimeo).
 - SÃO PAULO (cidade). Empresa Municipal de Urbanização. *O resgate da Área Central*. São Paulo, EMURB, 1991.
 - _____. *Política e Obras fortalecem cidadania*. São Paulo, EMURB, 1992.
 - SÃO PAULO (cidade). Prefeitura do Município de São Paulo. *Eixo Sé-Arouche. Programa-Piloto de Ordenação da Paisagem da Área Central*. São Paulo.
 - SÃO PAULO (cidade). Prefeitura do Município de São Paulo. *PROCENTRO - Programa de Regularização Urbana e Funcional do Centro de São Paulo*. São Paulo, 1993.
 - SÃO PAULO (cidade). Prefeitura do Município de São Paulo. *Diário Oficial*. São Paulo. (28 dez. 1992 e 15 jul. 1993.)
 - SÃO PAULO (cidade), Secretaria Municipal de Cultura. Departamento de Patrimônio Histórico. *O direito à memória: Patrimônio Histórico e Cidadania*. São Paulo, D.P.H., 1982.
 - TREVAS, Vicente C. Z. NASCIMENTO, César O. *A problemática econômica das áreas centrais. A experiência da Cidade de São Paulo*. São Paulo. (texto apresentado no Encuentro de Grandes Ciudades: la problemática de las áreas centrales).
 - VILLAÇA, Flávio J.M. *Sistematização Crítica da Obra Escrita Sobre Espaço Urbano*. São Paulo, FAU-USP, 1989. (Memorial de Livre-Docência).

PUBLICAÇÕES PÓLIS

01. Reforma Urbana e o Direito à Cidade
02. Cortiços em São Paulo: O Problema e suas Alternativas
03. Ambiente Urbano e Qualidade de Vida
04. Mutirão e Auto-Gestão em São Paulo: Uma Experiência de Construção de Casas Populares
05. Lages: Um Jeito de Governar
06. Prefeitura de Fortaleza Administração Popular: 1986/88.
07. Moradores de Rua
08. Estudos de Gestão: Ronda Alta e São João do Triunfo
09. Experiências Inovadoras de gestão Municipal
10. A Cidade faz a sua Constituição
11. Estudos de Gestão: Icapuí e Janduís
12. Experiências de Gestão Cultural Democrática
13. As Reinvidicações Populares e a Constituição
14. A Participação Popular nos Governos Locais
15. Urbanização de Favelas: Duas Experiências em Construção
16. O Futuro das Cidades
17. Projeto Cultural para um Governo Sustentável
18. Santos: O Desafio de ser Governo

NÚMEROS ESPECIAIS

- Ordenamento Jurídico: Inimigo declarado ou aliado Incompreendido?
- Alternativas Contra a Fome

PRÓXIMO NÚMERO

- Moradia e Cidadania: Um Debate em Movimento
-

Revista Pólis - Assinatura

Solicito uma assinatura de quatro números da Revista Pólis.

Pagarei pela assinatura 20 reais (Brasil), 40 reais (exterior)
através de cheque nominal

ENDEREÇO: Instituto Pólis
Rua Joaquim Floriano, 462
Tel. 820-2945
04534-002 - São Paulo - SP

NOME: _____

ENDEREÇO: _____

CEP: _____ CIDADE: _____ ESTADO: _____

TELEFONE: _____ DATA: _____

Preço do número avulso: 5 Reais

PÓLIS

Instituto de Estudos, Formação e
Assessoria em Políticas Sociais

O PÓLIS é uma entidade civil, sem fins lucrativos, apartidária e pluralista. O seu objetivo geral é a reflexão sobre o urbano e a intervenção no espaço público das cidades, contribuindo assim para a radicalização democrática da sociedade, a melhoria da qualidade de vida e a ampliação dos direitos de cidadania.

Sua linha de publicações visa abrir um canal de debates sobre um conjunto de estudos e pesquisas centradas na questão urbana. Volta-se, portanto, para subsidiar ações e reflexões de múltiplos atores sociais que hoje produzem e pensam as cidades na ótica dos valores democráticos de igualdade, liberdade, justiça social e equilíbrio ecológico. Seu público-alvo são os movimentos e entidades populares, ONGs, entidades de defesa dos direitos humanos, sindicais, de estudos e pesquisas urbanas, prefeituras e órgãos formuladores de políticas sociais, parlamentares comprometidos com interesses populares e universitários.

A temática destes estudos fundamenta-se nos campos de conhecimento que o PÓLIS definiu como prioritários em seu trabalho:

Gestão Democrática, Poder Local e Políticas Públicas — envolvendo temas como democratização da gestão municipal; descentralização política; reforma urbana; experiências de poder local; políticas públicas.

Participação Popular e Construção da Cidadania — envolvendo temas como participação; lutas sociais urbanas; conselhos populares; mecanismos jurídico-institucionais de participação; direitos de cidadania.

Meio Ambiente e Qualidade de Vida — envolvendo temas como meio ambiente urbano; saneamento ambiental; educação ambiental; políticas ambientais; estilos de desenvolvimento e aspectos político-culturais da qualidade de vida urbana.

Cultura Urbana — envolvendo temas como políticas culturais; cultura popular; o imaginário das cidades; valores e comportamentos dos cidadãos, cultura política; memória urbana; o fazer cultural nas cidades.

Estes campos de conhecimento são trabalhados na dimensão local e apresentam três eixos como referencial analítico: a discussão sobre a qualidade de vida; a busca de experiências inovadoras e a formulação de novos paradigmas para a abordagem da questão urbana e local.

O PÓLIS, para isso, além das publicações, se utiliza de instrumentos como seminários, cursos, workshops, debates, vídeos, pesquisas de opinião e pesquisas aplicadas. Possui uma equipe de profissionais habilitados para responder às exigências técnicas e às demandas próprias para a construção de um projeto democrático de gestão municipal.

Números Anteriores:

- Projeto Cultural para um Governo Sustentável
- Santos:
O Desafio de ser Governo

Próximo número:

Moradia e Cidadania:
um debate em movimento
