

SÃO PAULO CENTRO

U M A N O V A A B O R D A G E M



INTRODUÇÃO

São Paulo Centro é uma contribuição da Associação VIVA O CENTRO à metrópole paulistana num momento em que o debate e a reflexão sobre a Cidade e, em especial, sobre a importância estratégica de seu Centro, é estimulada pela aproximação das eleições municipais. Assim, ela também tem por objetivo fornecer subsídios aos candidatos à Prefeitura e à Câmara Municipal que estejam efetivamente interessados em estabelecer um forte compromisso do poder público com a requalificação da Área Central, na perspectiva mais ampla do desenvolvimento urbanístico, funcional e social da metrópole. Realizada em 1996, continua válida em todos os seus termos e conteúdo.

Em seus nove anos de atividades, a Associação VIVA O CENTRO realizou estudos, pesquisas, workshops e seminários sobre temas relevantes da Área Central, cujos resultados embasam o presente documento. Nele foram realçados, pela sua importância, projetos desenvolvidos pelas diversas instâncias da administração pública. Por fim, é necessário enfatizar que este trabalho procura testemunhar uma nova abordagem, tanto do ponto de vista da leitura e compreensão das questões da Área Central quanto das intervenções propostas.

A Diretoria da Associação VIVA O CENTRO agradece a seus funcionários, consultores e equipe de arquitetos contratada, que se empenharam exaustivamente durante quatro meses para que este trabalho se tornasse realidade.

Marco Antonio Ramos de Almeida
Presidente da Diretoria Executiva
Associação VIVA O CENTRO
Agosto de 2000

04A METRÓPOLE COMO INSTRUMENTO DE DESENVOLVIMENTO

Regina Proserpi Meyer

06APRESENTAÇÃO

OBJETIVOS

ABORDAGEM

PARÂMETROS

CONCEITO

GESTÃO

10A ÁREA CENTRAL DE SÃO PAULO

14A ABRANGÊNCIA METROPOLITANA DA ÁREA CENTRAL

18RELACIONAR SETORES E EIXOS

22BAIRROS CENTRAIS ADENSÁVEIS

24PROJETOS INDUTORES

26REFORÇAR A DIVERSIDADE FUNCIONAL

30ORGANIZAR E ADMINISTRAR FLUXOS DE CIRCULAÇÃO E TRÁFEGO

34ARTICULAR A REDE DE ESPAÇOS PÚBLICOS

38 CENTRO VELHO

40 ANHANGABAÚ

42CENTRO NOVO

A METRÓPOLE COMO INSTRUMENTO DE DESENVOLVIMENTO

“more than never the city is all we have”

Rem Koolhaass

A segunda metade do século XX é marcada pela emergência de grandes metrópoles e cidades gigantescas. Hoje, o nível populacional das 100 maiores cidades do mundo é de 5 milhões de habitantes. Esse novo perfil urbano tornou-se uma das marcas deste século. Muito discutidas nos anos 50, momento em que representavam uma “ameaça” para alguns e uma “promessa” para outros, as metrópoles estão hoje desafiando nossa capacidade de entendê-las. Os mais decisivos atributos da vida urbana neste final de século têm origem na dimensão alcançada pelas metrópoles modernas. A organização da vida material, as referências culturais, as relações sociais e políticas, o mundo afetivo, a imaginação, estão intimamente ligadas à realidade e aos impactos da *condição metropolitana*.

Os dados divulgados em 1995 pela ONU através da Agenda 21, mostram que das 20 maiores metrópoles do mundo, 18 estão localizadas em países em desenvolvimento. Tal constatação tem propiciado muitas reflexões, sendo que as mais contundentes apontam para as questões associadas à dimensão das concentrações urbanas e do perfil econômico e social de seus habitantes. A Agenda 21 mostra ainda que o desequilíbrio entre o crescimento demográfico e o crescimento econômico da maior parte dessas 20 metrópoles aponta para “grandes cidades de pobres”. Suas questões políticas, sociais e urbanas confundem-se necessariamente com as questões nacionais.

Outra observação relevante apontada pela ONU mostra que as metrópoles, mesmo as localizadas nos países mais pobres, produzem uma parte importante da riqueza nacional. Isso implica em que suas questões tenham que ser equacionadas a partir de um duplo registro: de um lado desenvolver suas potencialidades e adicionar qualidade às suas dimensões; de outro atender às demandas mais essenciais de uma imensa massa de cidadãos de baixo poder econômico. Fica pois evidente que a conjugação entre metrópole e desenvolvimento é neste final de século, um tema prioritário. Para equaciona-lo é indispensável assumir a nova função das metrópoles e considerar com firmeza os dados que revelam a sua condição de centros voltados para as atividades terciárias.

É conhecida a tese segundo a qual as mudanças nas esferas econômico-produtiva e tecnológica estão sempre associadas à transformações na esfera urbana. A acomodação das metrópoles do período produtivo e a organização físico-espacial das cidades. O urbanismo moderno nasceu justamente dessa experiência histórica, encarregado de

pensar e projetar estas adaptações. A sua trajetória, teórica e prática, foi em grande parte construída pelo confronto entre as exigências do modo de produção industrial e as necessidades e aspirações da sociedade. O século XX testemunhou os seus avanços assim como o aprofundamento de seus dilemas. Teoricamente sua atual tarefa em nada difere daquela lançada em um momento áureo, quando nos anos 20 a aspiração era levar o espaço construído a desempenhar um papel transformador. As atuais teses do urbanismo, incluindo a planificação como dimensão necessária da ação, mostram que permanece viva a ambição de torná-lo um instrumento de desenvolvimento da sociedade, de combate dos mecanismos de marginalização social e de vitalidade cultural.

Nos últimos decênios, vivendo o paradoxo de se apresentarem simultaneamente exauridas e promissoras, as metrópoles são consideradas “lugares estratégicos”. Quando exibem todas as suas deficiências, precariedades e desvios, elas ganham uma força desconcertante. Apontadas como instrumentos decisivos para a participação nacional na economia dos mercados integrados, tornaram-se alvo de pensamento e projeto.

A descrição da mega-metrópole não é uma tarefa simples. A estrutura urbana recorrente nestes imensos conglomerados revela a presença de uma multiplicação intensa de setores urbanos com suas *novas periferias* e *novos centros*. Deixando de lado as urbanizações difusas que criam as chamadas *edges cities* americanas, onde a negação da metrópole é radical, temos diante dos olhos um nova estrutura espacial fragmentada mas não dissociada. Enfrentar de forma analítica, propositiva e criativa este objeto, a mega-metrópole fragmentada e policentrada, à qual as condições econômicas e sociais acrescentam mais dois adjetivos — precárias e promissoras — é uma tarefa ampla que passa necessariamente pela gestão política das metrópoles. Se a precariedade está na maior parte das vezes associada às questões da dimensão, as perspectivas favoráveis estão associadas à sua função de ponto de convergência das redes da economia mundial. Toda ação consistente no terreno da gestão e intervenção nas metrópoles está em alguma medida relacionada à necessidade de dominar os aspectos negativos de seu crescimento sem qualidade e o propósito de criar as condições para o seu bom funcionamento. Em resumo, o que está em pauta é a necessidade de ultrapassar o *status* de mega-metrópole e alcançar o *status* de “cidade global”, no qual a metrópole deixa de ser reconhecida apenas pela sua dimensão e passa a ser considerada pelas suas qualidades e potencialidades.

Qualificado como *reparador*, o urbanismo tem a possibilidade de participar da organização espacial e territorial da sociedade do tempo presente. Seu universo de reflexão e sua base de ação é a *cidade existente*, envolvida com questões concretas de âmbito local e global, com os processos de marginalização social, com a ameaça da homogeneização em detrimento da identidade, com o nocivo avanço do espaço privado sobre o público.

Existe hoje um razoável consenso, estimulado pelas discussões preparatórias ao Habitat II, que a percepção do papel estratégico das metrópoles impõe análises globais, e que as ações visando as transformações efetivas no seu interior devem apoiar-se nas questões ditas locais. E é justamente com estas premissas que se elaborou o conjunto de análises e propostas que elege a Área Central de São Paulo como um *território local* articulado e articulador da esfera global metropolitana. A criação de um claro *perímetro central*, resultado de uma cuidadosa análise urbana, no interior do qual foram apontadas questões e propostas, tem como ponto de partida criar as condições para uma “ampliação” da Área Central tendo em vista a sua potencialidade funcional e física. Busca-se basicamente articular duas escalas: lançar um projeto para que as chamadas *questões da área central* encontrem respostas concretas, e preparar um claro quadro de articulações para além do território demarcado onde as demandas crescentes da metrópole terciária poderão localizar-se de maneira privilegiada. A análise que subsidia o conjunto deste trabalho aponta, ao lado dos projetos indutores, para um conjunto de transformações funcionais em áreas adjacentes ao Centro cujos desdobramentos territoriais e espaciais deverão pôr à disposição da metrópole espaços significativos tanto pelas suas dimensões quanto pela sua localização estratégica.

O reconhecimento do valor da tese que reivindica a metrópole como “riqueza da nação” conduz a uma outra proposição que este trabalho espera poder demonstrar, que a área Central de São Paulo é, em outra escala, “a riqueza da metrópole”, um valioso patrimônio material e cultural da população paulistana.

Regina Prospero Meyer

O OBJETIVO

O objetivo desta proposta é revelar e ampliar, através de ações e projetos as potencialidades da Área Central de São Paulo. Reconhecendo seu papel diferenciado no contexto metropolitano e sua enorme virtualidade de transformações, este trabalho indica um conjunto de propostas de caráter estratégico. A avaliação que apresenta a Área Central como um *território insolvente* é rejeitada e substituída pela abordagem que a considera um *território fecundo* para a vida cultural, social e econômica metropolitana.

Para enfrentar o impasse através de uma "proposta estratégica" é adotado o partido de apontar projetos concretos capazes de reverter um processo negativo, injustificável e injusto que se instalou na Área Central de São Paulo.

A ABORDAGEM

São Paulo é hoje uma metrópole precária e promissora. Os números são eloquentes tanto para confirmar o primeiro atributo quanto o segundo. As análises e propostas apresentadas até a década de 80 não correspondem mais aos seus problemas e às suas potencialidades.

Uma abordagem urbanística da metrópole paulistana exige hoje o reconhecimento dos dois processos, de declínio e de abertura de perspectivas promissoras, e que as propostas de intervenção devem necessariamente enfrentá-los de maneira conjugada. E mais, que esta conjugação deve estabelecer uma relação estreita entre o papel estratégico da metrópole, sua estrutura básica construída historicamente. Em resumo, qualquer leitura, proposta ou projeto para a metrópole e para cada um de seus setores urbanos deve evidenciar física e funcionalmente a simultaneidade e superposição entre o comprometimento do seu território, resultado de práticas urbanas lesivas, e as potencialidades urbanas.

Embora a fragmentação seja um dado relevante para conduzir qualquer análise e qualquer proposta no interior da imensa mancha metropolitana, que atinge hoje 2000 km², permanece presente uma estrutura urbana construída a partir dos elementos geográficos e consolidada entre as décadas de 30 e 50, quando a cidade assentava-se respectivamente entre 180 km² e 420 km². A constituição de territórios diferenciados, de novas centralidades, de novos vetores imobiliários, de centros empresariais, de bairros auto-suficientes, conjuga-se simultaneamente em escala metropolitana e setorial "desarticulando" a sua estrutura básica.

O clássico modelo que distinguia "centro" e "periferia" já não logra descrevê-la. A industrialização pesada, a partir desde os anos 80 partiu rumo a novos territórios e o setor terciário ganhou uma presença crescente. Um novo padrão de crescimento, denominado *metropolitano* aponta hoje para uma inversão: as taxas de crescimento na área central são desde os anos 80 maiores do que aquelas das áreas periféricas.

A Área Central de São Paulo tem sido abordada de forma quase constante a partir de seus problemas, de suas precariedades e sobretudo dos abusos que se comete em seu território. As referências negativas conduzem sempre a uma imagem de "espaço urbano insolvente". A crítica e a reversão desta postura apoia-se na revelação e no fortalecimento das suas potencialidades. Este trabalho procura testemunhar uma nova abordagem, tanto do ponto de vista da leitura e compreensão das questões da Área Central quanto das intervenções encaminhadas.

APRESENTAÇÃO

OS PARÂMETROS

A Área Central de São Paulo, com o eixo de transporte público e o eixo de comércio e serviços.

o diálogo crítico com a “cidade existente“

A avaliação das potencialidades da Área Central só pode ser definida a partir de uma cuidadosa verificação de sua configuração e de seu funcionamento atual. Tal postura tem por objetivo evitar qualquer tentativa de impor um padrão de aproveitamento para esta área sem considerar a sua consolidação histórica. Por outro lado, é também fundamental preservar a liberdade de propor as intervenções necessárias para reversão de situações negativas.

Apesar do seu caráter de espaço diferenciado e único, a Área Central deve participar da vida cotidiana da metrópole oferecendo-se como alternativa para uma grande gama de atividades.

O eixo de transporte público e o eixo de comércio e serviços, com o eixo de habitação e o eixo de equipamentos culturais.

o caráter sistêmico das questões funcionais abordadas

A fragmentação, atributo indiscutível da organização metropolitana, não pode ser confundida com a dissolução das partes que a compõem. Embora delimitada por um perímetro estabelecido para fins desta proposta, a Área Central possui uma intensa relação funcional com a metrópole. Em análises anteriores ficou constatado que as chamadas “questões da área central” são questões sistêmicas cujas origens estão fora de seu perímetro e que devem portanto ser abordadas de forma também sistêmica.

O eixo de transporte público e o eixo de comércio e serviços, com o eixo de habitação e o eixo de equipamentos culturais.

operar em uma nova escala

Enquanto a análise funcional da Área Central apontou para o *caráter sistêmico* das questões, a análise estrutural aponta para uma organização *físico-espacial desarticulada*. A escala de abrangência da proposta é ditada pela procura de eixos e estruturas mais eficientes. Uma rede de novas conexões deve criar articulações claras, reforçando a estrutura existente e anexando setores urbanos cujas funções estão em processo de transformação.

O eixo de transporte público e o eixo de comércio e serviços, com o eixo de habitação e o eixo de equipamentos culturais.

o impacto da dimensão metropolitana dos fluxos de circulação e tráfego na Área Central

A configuração radioconcêntrica da Área Central induziu a organização de uma rede viária composta fundamentalmente por vias radiais. A “chegada” desta rede no interior do núcleo central, pelas dificuldades que acarreta dadas as proporções adquiridas pela metrópole, tem sido um constante objeto de projeto. A implantação dos dois sistemas perimetrais foi a resposta técnica considerada mais eficiente para garantir a macroacessibilidade à área. O caráter polar da área é reforçado pelo transporte público metropolitano, sobretudo pelas 294 linhas de ônibus que para aí convergem. A ausência de uma articulação entre os terminais de onibus, as 7 estações de metrô localizadas no núcleo (Sé e República) e os trens que servem os municípios da região metropolitana, impõem travessias compulsórias diárias à 2 milhões de pessoas. A organização e administração destes fluxos de circulação e tráfego deve garantir, de acordo com as premissas deste trabalho, condições favoráveis para que a Área Central torne-se o território privilegiado para o usuário do transporte público e para o pedestre.

O eixo de transporte público e o eixo de comércio e serviços, com o eixo de habitação e o eixo de equipamentos culturais.

diversidade funcional

Existe hoje consenso que a monofuncionalidade pode tornar-se um fator corrosivo no interior das cidades. Atividades pouco diferenciadas produzem espaços homogêneos, indistintos, pouco vitais. A inclusão dos chamados “bairros centrais” nesta análise e

O eixo de transporte público e o eixo de comércio e serviços, com o eixo de habitação e o eixo de equipamentos culturais.

proposta é uma postura estratégica que visa garantir a presença indutora da função re-residencial diversificada.

O eixo de transporte público e o eixo de comércio e serviços, com o eixo de habitação e o eixo de equipamentos culturais.

a Área Central como patrimônio cultural

A consolidação de uma centralidade diferenciada, uma das premissas deste trabalho, apoia-se fortemente nas carac-terísticas histórico-culturais do traçado urbano, dos espaços públicos e da edificação da Área Central. Reforçar seu papel de pólo cultural, lugar único de história, sem abrir mão de suas potencialidades enquanto centro terciário, afasta o perigo de uma desastrosa museificação do espaço urbano. Giulio Carlo Argan coloca em termos claros esta questão ao afirmar que a conservação dos antigos conjuntos urbanos está ligada à conservação integral de seu conteúdo social. É neste ponto que a recuperação da multifuncionalidade encontra nas questões do patrimônio cultural um ponto de convergência.

O eixo de transporte público e o eixo de comércio e serviços, com o eixo de habitação e o eixo de equipamentos culturais.

a área central como o espaço da vida coletiva

A vida urbana metropolitana com qualidade depende em grande parte da possibilidade de uma autêntica vida coletiva. Historicamente, a experiência de vida urbana coletiva tem em São Paulo encontrado nos espaços públicos da Área Central o seu *lugar natural* de manifestação. É, sem dúvida, a sua presença, qualidade e quantidade, que cria as condições para que assumam o papel privilegiado da vida coletiva urbana. Seu desempenho está fortemente condicionado a dois fatores decisivos: possuir uma clara *legibilidade* capaz de torná-lo uma *referência* para todos os cidadãos. É o conhecimento e a utilização de um determinado espaço por um grande número de cidadãos que o consagra como espaço de vida coletiva. Fica portanto evidente que entre *espaço coletivo* e *espaço público* existe uma intensa relação dinâmica que deve ser estimulada e propiciada pelo projeto urbano.

O eixo de transporte público e o eixo de comércio e serviços, com o eixo de habitação e o eixo de equipamentos culturais.

Os conteúdos simbólicos e os elementos físicos dos espaços coletivos dependem fortemente da *identidade urbana* presente nos *lugares centrais, de escala monumental* e de forte *conteúdo histórico*.

O eixo de transporte público e o eixo de comércio e serviços, com o eixo de habitação e o eixo de equipamentos culturais.

Esta proposta tem como ponto de partida os seminários e workshops promovidos pela Associação Viva o Centro, desde 1991, do qual participaram profissionais e estudiosos de diferentes áreas do conhecimento, bem como experiências já realizadas, projetos elaborados e em andamento, em vários setores da administração pública de São Paulo. Destes debates, experiências e projetos, extraiu-se um elenco de propostas que configuram um conjunto coerente e consensual, a partir das quais se definiram estratégias prioritárias para direcionar uma atuação voltada especificamente para a Área Central de São Paulo.

A proposta adota o conceito de Área Central que extrapola a idéia de Centro limitada ao que se convencionou chamar de “centro de negócios” reconhecendo a complementaridade existente entre este e os bairros situados em seu território adjacente. Nesse sentido, define-se como Área Central uma parcela do território de São Paulo que, embora seccionado pela presença de rios, via férrea e grandes avenidas, constitui um conjunto com precisa identidade na cidade. Esta identidade se expressa através de aspectos morfológicos do tecido urbano e aspectos sócio-econômicos e funcionais.

O eixo de transporte público e o eixo de comércio e serviços, com o eixo de habitação e o eixo de equipamentos culturais.

Ainda que a atuação do poder público tenha sido, recorrentemente, marcada por elevados investimentos nos espaços centrais, principalmente em transportes e sistema viário, estes resultaram mais como viabilizadores do crescimento extensivo da cidade, do que como indutores de reciclagem e de melhoria das condições de desempenho das atividades centrais. O setor privado, voltado para a produção imobiliária destinada a um mercado altamente elitizado, desde os anos 50, concentrou seus investimentos nas áreas mais valorizadas da cidade, ocupadas pelas classes altas. Como consequência desse processo, um conjunto de bairros próximos a centros de empregos, com todos os serviços públicos e excelentes condições de acessibilidade, passaram pelo crescente esvaziamento populacional e, em alguns casos, permaneceram ocupados por atividades incompatíveis com a localização central. A estagnação desses bairros, ao mesmo tempo que favoreceu uma compartimentação no território da Área Central, acentuou descontinuidades entre esta e determinados setores da cidade.

O eixo de transporte público e o eixo de comércio e serviços, com o eixo de habitação e o eixo de equipamentos culturais.

Entende-se que o reforço da identidade do centro metropolitano de São Paulo exige ações no interior do Centro propriamente dito, bem como no conjunto de bairros que o envolvem — os Bairros Centrais. Estas ações devem se dar no sentido de estruturar a Área Central enquanto unidade urbanística, a partir dos elementos autênticos que a constituem: a multifuncionalidade e a multiplicidade de grupos sociais.

Nos Bairros Centrais, colocam-se como prioritárias intervenções que potencializem os investimentos públicos realizados, desfazendo a compartimentação presente no interior da Área Central, bem como intervenções direcionadas para articular a Área Central a outros setores da cidade. No interior do Centro, colocam-se como prioritárias intervenções que organizem os fluxos de pedestres, compatibilizando-os com fluxos de veículos que dão suporte às diversas atividades instaladas ou a se instalar, e a articulação dos espaços públicos. Do ponto de vista funcional, as intervenções devem fomentar o uso noturno da Área Central, privilegiando sua ocupação por moradias e atividades sócio-culturais.

O eixo de transporte público e o eixo de comércio e serviços, com o eixo de habitação e o eixo de equipamentos culturais.

Desde o final dos anos 80, várias iniciativas envolvendo o setor público e setores organizados da sociedade vêm sendo tomadas no sentido de reconhecer o Centro como território de fundamental importância para a metrópole. Não se estabeleceu, no entanto, uma linha de atuação articulada, como também não se criou uma instância de atuação voltada especificamente para a Área Central. A efetivação de uma ação voltada a este fim, pressupõe novas formas de gestão urbana e de exercício do poder local. A criação de uma estrutura administrativa descentralizada, com poder decisório próximo à população, atuando através da gestão integrada dos vários setores da administração, é fundamental para permitir a percepção mais ágil das demandas e o atendimento adequado às especificidades locais. A Lei Orgânica do Município de São Paulo de 1990 aponta para avanços nesse sentido, ao estabelecer que a organização descentralizada da administração municipal deve se constituir por duas instâncias de poder local: a Subprefeitura e o Conselho de Representantes eleito (artigos 54 e 75).

O eixo de transporte público e o eixo de comércio e serviços, com o eixo de habitação e o eixo de equipamentos culturais.

A demarcação dos limites territoriais de uma subprefeitura envolve princípios urbanísticos, institucionais, administrativos e políticos, e escapa aos objetivos deste trabalho. No entanto, a demarcação da Área Central permite apontar alguns elementos a serem considerados no processo de institucionalização de uma estrutura administrativa descentralizada. Em primeiro lugar, a necessidade do conjunto do território da Área Central estar contido numa mesma subprefeitura, de modo a viabilizar políticas públicas coerentes, submetidas a um gerenciamento integrado. Em segundo lugar, a necessidade de criação de módulos de organização do trabalho e de prestação de serviços diferenciados. Nesse sentido, o território do Centro exige padrões de manutenção compatíveis, por um lado, com o volume de pessoas que dele se utilizam e, por outro, com a intensidade de atividades diversificadas que abriga.

O eixo de transporte público e o eixo de comércio e serviços, com o eixo de habitação e o eixo de equipamentos culturais.

Um outro aspecto da gestão da Área Central se refere aos instrumentos de controle de uso e ocupação do solo. Nesse sentido, devem ser revistas a legislação de zoneamento e a legislação referente a edifícios tombados pelo Estado e/ou preservados pelo Município, visando a simplificação e a flexibilização das regras vigentes. Ao mesmo tempo, devem ser criados incentivos à iniciativa privada para garantir a ocupação do território da Área Central por múltiplas funções, e de forma compatível com as especificidades dos vários compartimentos que a constituem. Destacam-se incentivos para instalação de moradias, e de equipamentos culturais, incentivos ao remembramento de lotes, e à utilização do nível térreo das edificações por usos coletivos.

O eixo de transporte público e o eixo de comércio e serviços, com o eixo de habitação e o eixo de equipamentos culturais.

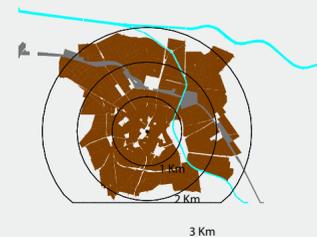
A Operação Urbana constitui instrumento de fundamental importância para viabilizar investimentos do setor privado na Área Central. Outras formas de parcerias devem também ser buscadas, para intervenções de menor porte, que possibilitem, por um lado, soluções projetuais mais definidas e, por outro, permitam a inserção de grupos diversificados do setor imobiliário.

APRESENTAÇÃO

OS LIMITES DA ÁREA CENTRAL

ÁREA CENTRAL
ÁREA DE INFLUÊNCIA DA MARGINAL TIETÊ
CALHA E PÁTIOS FERROVIÁRIOS

100 0 500
N



Para demarcação dos limites da Área Central, foram utilizados critérios relativos à constituição física do tecido urbano (morfologia de traçado e de edificações), aos aspectos funcionais, e à composição populacional. Procurou-se demarcar um território que se configura como único no conjunto da cidade, por suas características como território da multiplicidade e da multifuncionalidade, utilizado por uma ampla gama de segmentos sociais.

Quanto à estrutura física, destacam-se, na Área Central, edifícios e espaços de valor simbólico, que expressam estratégias de apropriação do espaço referenciadas em diferentes momentos da história da cidade. Nesse sentido, casas geminadas e vilas operárias que testemunham o arranque da industrialização do final do século XIX, e edifícios construídos nos anos 50 e 60 — de escritórios, de moradias e, em especial, de “kitchenettes” — que se configuram como expressão do processo de metropolização, convivem, lado a lado, a um patrimônio de feições monumentais, testemunho das raízes históricas da cidade.

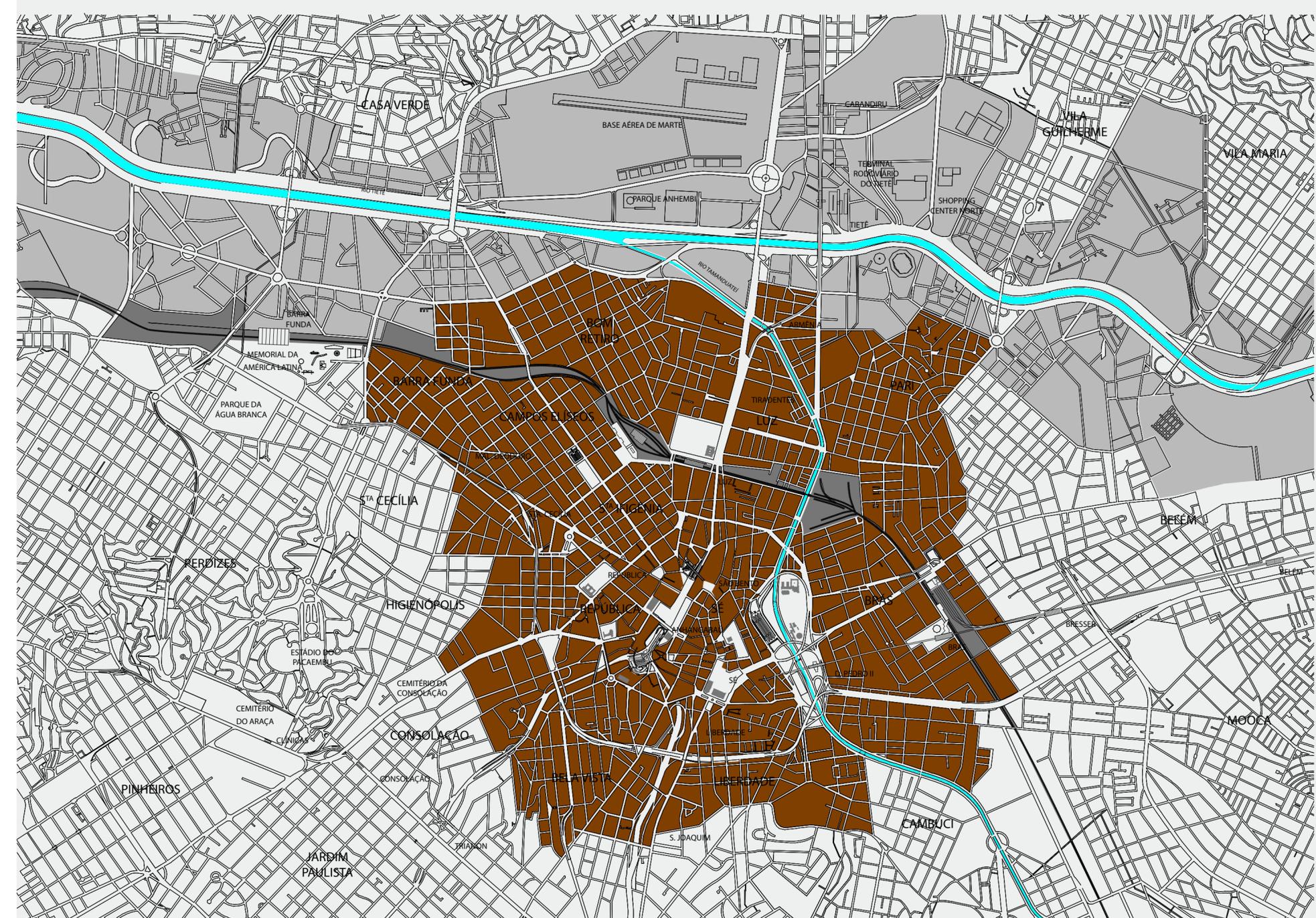
A presença de uma variedade de espaços públicos confere à Área Central o estatuto de espaço de vida coletiva e de expressão da cidadania. Nesse sentido, a Área Central é contraponto ao modelo de cidade representativo do final do século XX, cada vez mais, dominada pelos espaços privados.

Do ponto de vista funcional, a Área Central concentra atividades do setor financeiro, turismo, lazer, comércio e serviços, pequenas indústrias, centros de comércio e serviços especializados, que atendem a região metropolitana e outros estados do país. A Área Central apresenta a maior concentração de empregos do setor terciário e de alguns ramos da indústria, como, por exemplo o têxtil e de confecções.

Em relação à população moradora, a Área Central se caracteriza pela presença de um significativo contingente de população de baixa renda e de setores das classes médias,

além de grupos étnicos e culturais. Segundo o Censo de 1991, a renda média nominal do chefe de família varia, nos distritos que conformam a Área Central, de 6 a 17 salários mínimos. Ainda no que se refere à composição populacional, desde os primórdios da industrialização, a Área Central se impõe como local de moradia de imigrantes e, a partir dos anos 30, também de migrantes. Este traço persiste na atualidade, e diferentes grupos étnicos vêm se mantendo e/ou se alternando na ocupação de seus espaços.

A Área Central abrange os distritos Sé, República, Bom Retiro, Santa Cecília, e parcelas dos distritos Barra Funda, Pari, Brás, Cambuci, Liberdade, Bela Vista e Consolação. Este conjunto totaliza uma área de cerca de 17 Km², que correspondem a menos de 2% do total da área urbanizada do município. Abriga quase de 500.000 moradores, oferece mais de um milhão de empregos, e é usufruído diariamente por mais de 2 milhões de pessoas vindas de todos os pontos da cidade e da Região Metropolitana. A acessibilidade por transporte público se dá pelo transporte sobre trilhos, através de 14 estações de Metrô e 3 estações ferroviárias, e por transporte rodoviário, através de 250 linhas de ônibus que têm destino no Centro. A proximidade do Campo de Marte, cujas perspectivas apontam para a potencialização de suas características de aeroporto destinado a pequenas aeronaves, acrescenta uma modalidade de transportes que reforça a importância da Área Central.



A ÁREA CENTRAL DE SÃO PAULO

O território proposto como Área Central, ao norte, se aproxima da Marginal do Tietê. O fato da Marginal se constituir como eixo viário de abrangência metropolitana que garante uma das principais formas de acesso à Área Central, confere às pontes da Casa Verde, Bandeiras, Cruzeiro do Sul e Pari, o papel de entradas na Área Central. A leste, o limite transpõe a linha férrea e absorve parcelas dos bairros do Brás e do Pari, que se configuram como extensão do território situado entre a colina histórica e a várzea do Tamanduateí. Ao sul, a sudeste, a sudoeste e a oeste, a ruptura na estrutura multifuncional impõe limites claros na Liberdade, no Cambuci, na Bela Vista, em Santa Cecília e na Barra Funda. Na direção sudoeste, optou-se por não incluir a área da avenida Paulista, considerando que

esta se configura como uma centralidade com características específicas, e com relativa autonomia geográfica em relação ao centro metropolitano.

A multifuncionalidade obedece a uma clara ordem espacial na Área Central. Podem-se discriminar dois tipos de territórios que se estruturam a partir da última década do século XIX, e estabelecem entre si uma relação de continuidade, complementaridade e dependência:



Centro

Trata-se do conjunto conformado pelos chamados Centro Velho e Centro Novo, que abrange os distritos Sé e República. Embora abrigue uma população moradora, no Centro predominam atividades comerciais, financeiras, administrativas, de lazer e cultura, de abrangência municipal e metropolitana. É no Centro que se encontra uma variada gama de espaços públicos e a maior concentração de edifícios de valor simbólico para a cidade.

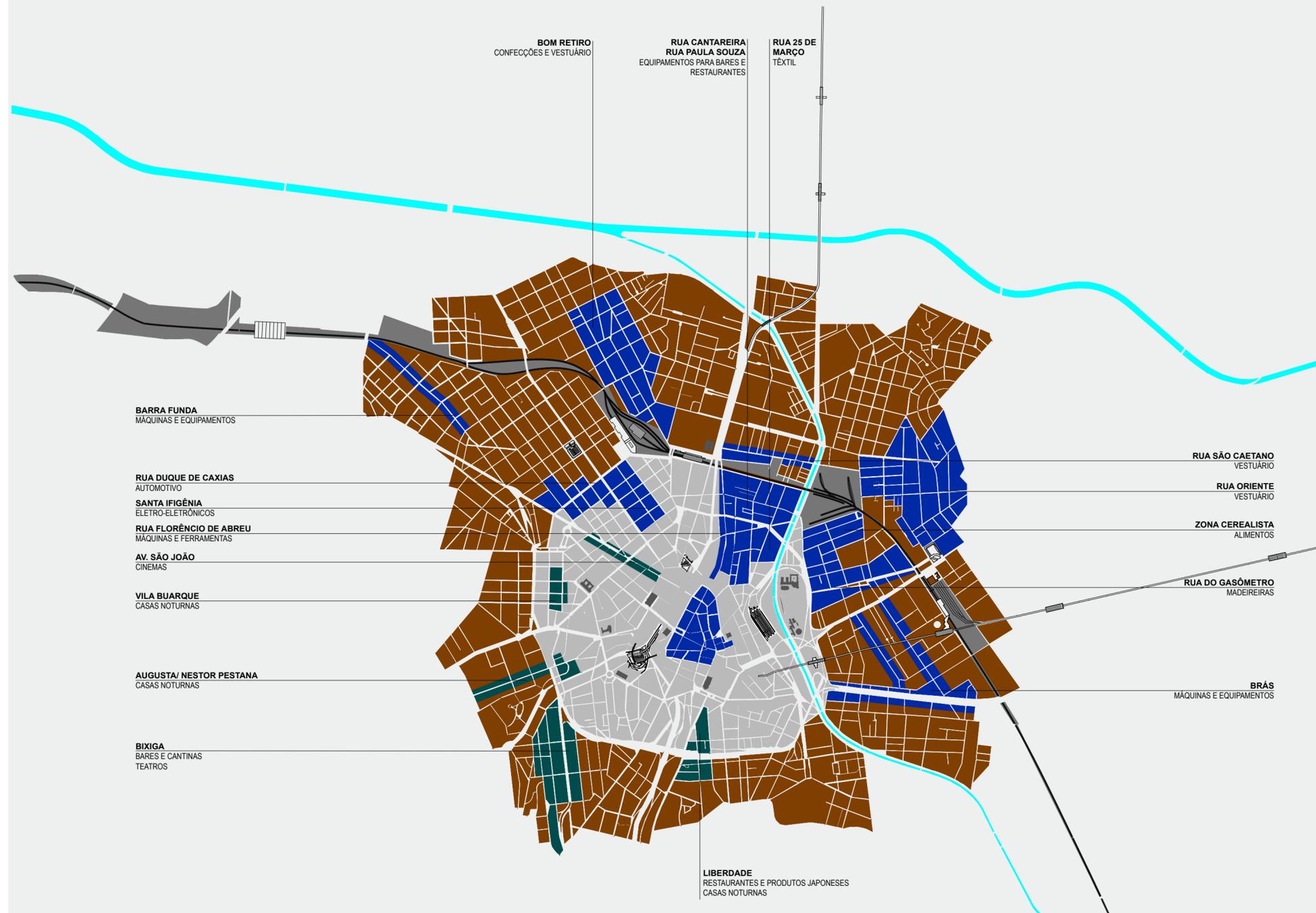
Bairros Centrais

Se caracterizam pela presença significativa de moradias, que convivem com importantes centros de comércio e serviços especializados, e com equipamentos que extrapolam a escala local. É o caso da Bela Vista, Bom Retiro, Pari, Brás, Santa Cecília, Campos Eliseos, Barra Funda, Santa Ifigênia, Cambuci, Glicério, Ponte Pequena, Liberdade, Luz e Consolação.

ÁREAS ESPECIALIZADAS DE COMÉRCIO E SERVIÇOS

- CENTRO
- BAIRROS CENTRAIS
- CALHA E PÁTIOS FERROVIÁRIOS
- ÁREAS ESPECIALIZADAS DE COMÉRCIO
- ÁREAS ESPECIALIZADAS DE SERVIÇOS

100 0 500
N



A ÁREA CENTRAL DE SÃO PAULO

Os trinta e oito municípios que compõem a Região Metropolitana de São Paulo, são responsáveis pela geração de 16% do PIB nacional, e concentram, numa área equivalente a 0,1% do território do país, 10% da população brasileira. Em termos de volume de deslocamentos, o sistema viário da Região Metropolitana suporta a circulação diária de 3 milhões de veículos. A acessibilidade constitui um dos elementos determinantes da polaridade exercida pela Área Central de São Paulo à escala metropolitana. A priorização do transporte sobre rodas que, desde os anos 40, se impôs no Brasil, vem, há décadas, mostrando seus limites. Ao privilégio do transporte rodoviário correspondeu a estrutura viária radioconcentrica da capital. Nesse sentido, a Área Central resultou como ponto de convergência de transporte coletivo, de transporte de cargas e de veículos particulares à escala metropolitana.

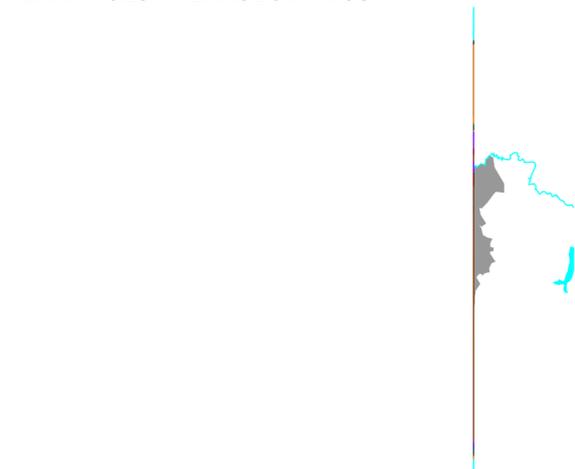
Do conjunto de projetos que vêm sendo elaborados e implantados nos últimos anos, foram selecionados aqueles que sinalizam para a reversão deste quadro, e representam a possibilidade de enfrentar concretamente a dimensão metropolitana dos transportes em São Paulo. São projetos que, por um lado, apontam para a valorização e expansão do transporte público de abrangência metropolitana, viabilizando o acesso dos municípios da Região Metropolitana à Área Central, por trilhos. Por outro lado, afastam da ÁREA CENTRAL o tráfego de veículos de carga e o tráfego de veículos vindo das marginais.

Em primeiro lugar, destaca-se o Programa Integrado de Transportes Públicos (PITU), desenvolvido pelo governo do Estado, que integra planos da Companhia do Metropolitano (Metró), da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) e da Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo (EMPLASA), e envolve, ainda, a Companhia de Tecnologia de Saneamento Ambiental (CETESB) e a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) do Município de São Paulo. O PITU visa a integração física, tarifária e operacional dos sistemas de transporte sobre trilhos, formando uma rede estrutural alimentada por corredores de ônibus de média capacidade. Nesse sentido, prioriza as modalidades de transporte coletivo de grande capacidade, como é o caso da ferrovia e do metrô, articulando-as ao sistema de transporte rodoviário.

Em segundo lugar, destaca-se o conjunto de três anéis: Mini Anel, Anel Viário Metropolitano e Rodo Anel. Os dois primeiros são melhoramentos de abrangência intra urbana, e ambos são constituídos em boa parte pelas marginais do Tietê e Pinheiros. O primeiro, já concluído, é mais central, e prolonga-se pelas marginais até a Av. Bandeirantes, a sudoeste, e até a

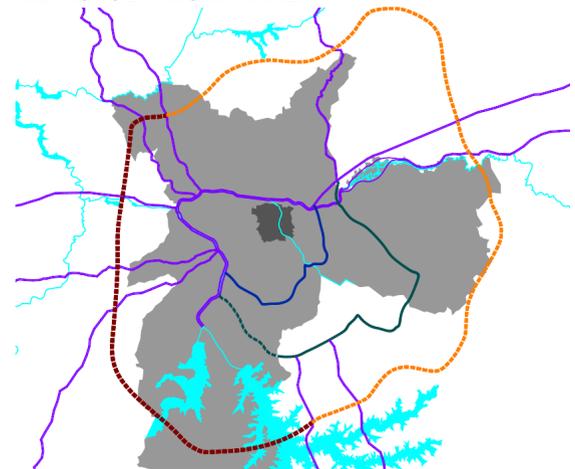
FLUXOGRAMA DE VIAGENS DE CAMINHÕES INTERRODOVIÁRIOS

RODOANEL/ANEL VIÁRIO METROPOLITANO/MINIANEL



DUTRA/ TRABALHADORES
 FERNÃO DIAS
 BANDEIRANTES/ ANHANGUERA

CASTELO BRANCO
 RAPOSO TAVARES/ RÉGIS BITTENCOURT
 IMIGRANTES/ ANCHIETA



RODOANEL:
 TRECHO PRIORITÁRIO
 TRECHO COMPLEMENTAR

ANEL VIÁRIO METROPOLITANO:
 EXISTENTE
 A IMPLANTAR
 MINIANEL

ANEL VIÁRIO METROPOLITANO:
 EXISTENTE
 A IMPLANTAR
 MINIANEL

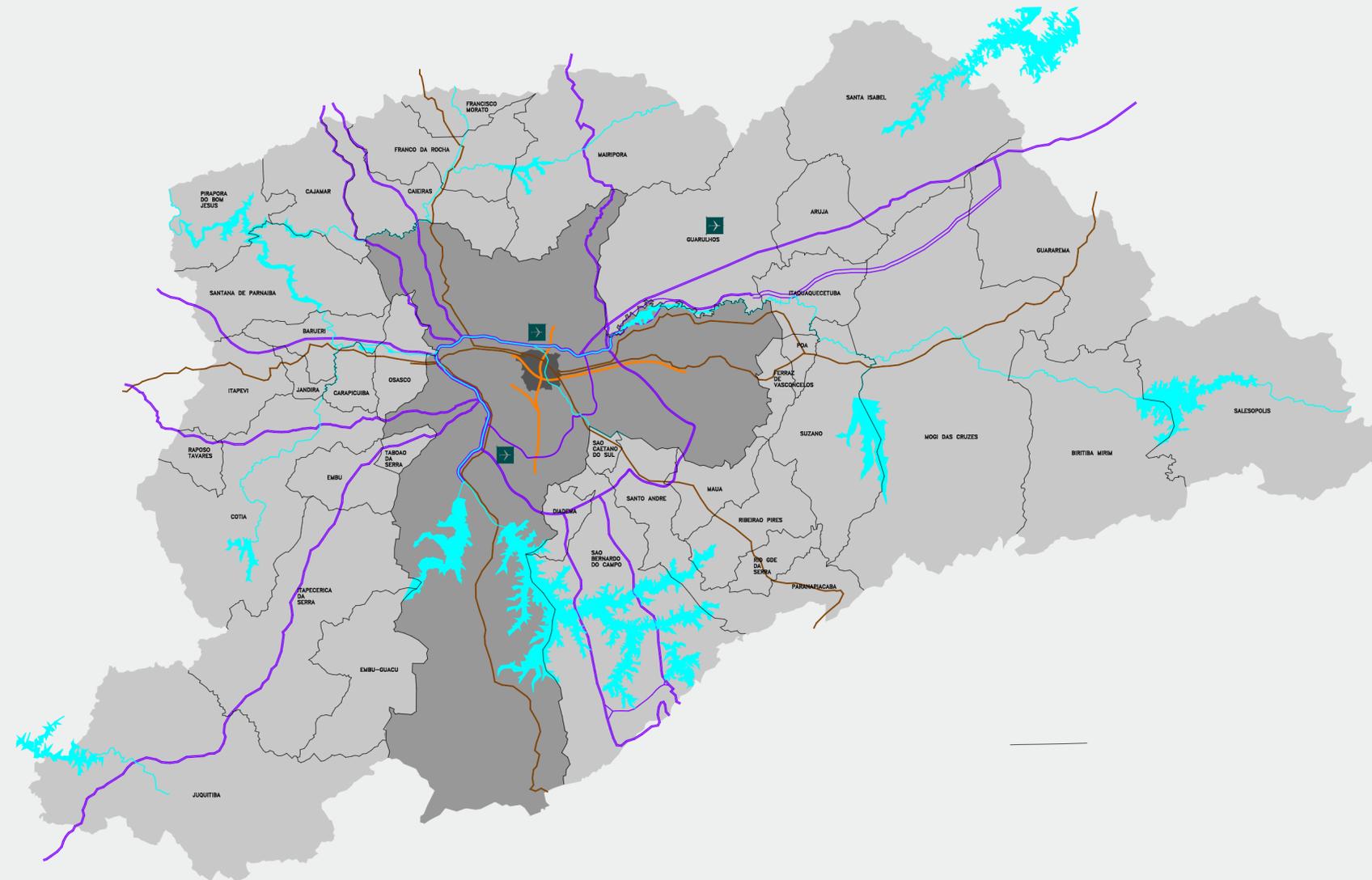
REDE DE TRANSPORTES

REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO
 MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
 ÁREA CENTRAL
 REDE FERROVIÁRIA METROPOLITANA
 SISTEMA RODOVIÁRIO
 LINHAS DE METRÔ
 AEROPORTOS

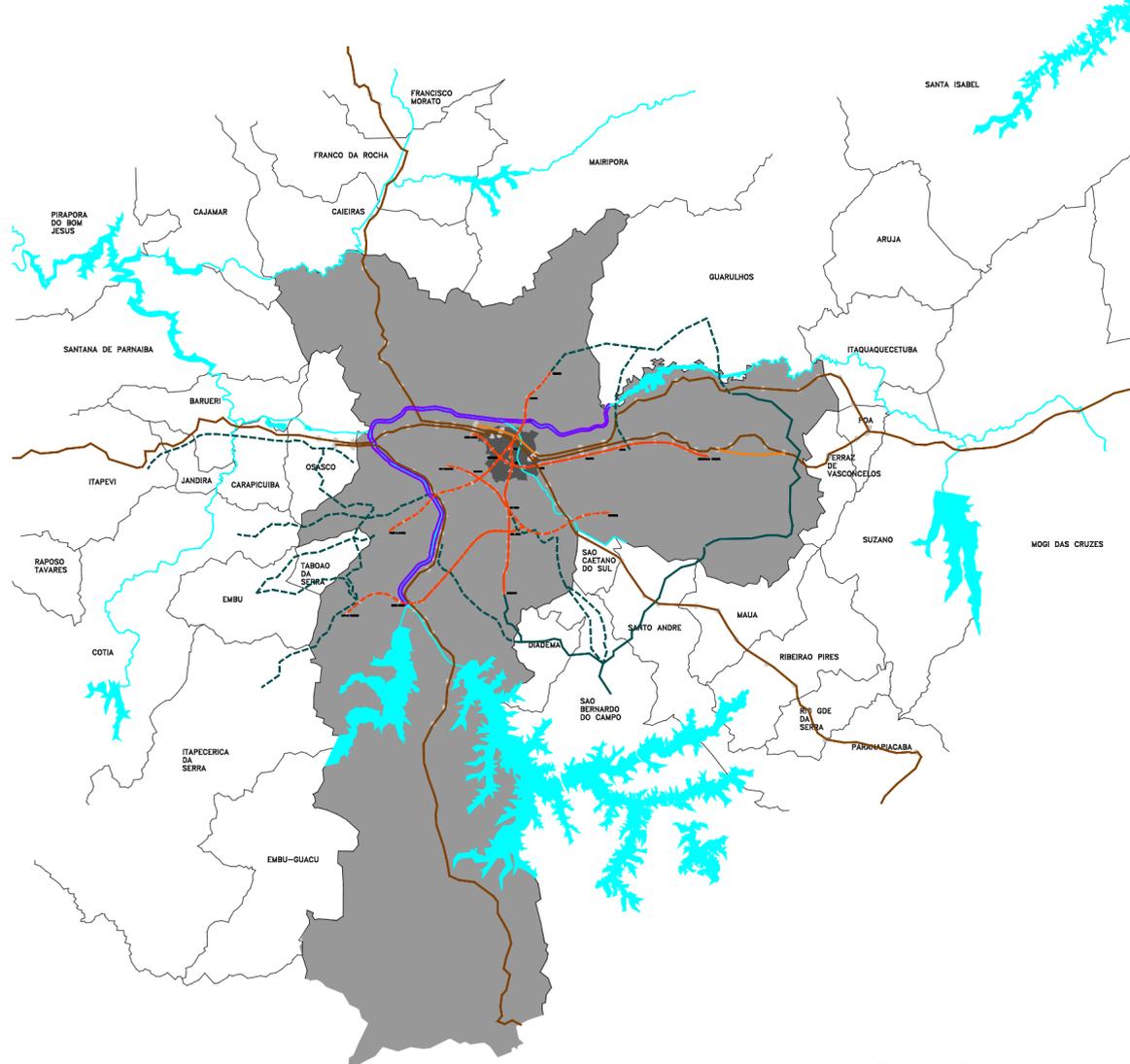
2000 0 10000
 N



FONTE:
 "PLANO MUNICIPAL DE TRÁFEGO E TRANSPORTE - 1990
 PAS/SP/MT/ST/IV/GET
 "DESA - 1994
 SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES METROPOLITANOS - 1996



A ABRANGÊNCIA METROPOLITANA DA ÁREA CENTRAL



O PITU, Programa Integrado de Transportes Urbanos do Governo do Estado, representa a potencialização de uma infra estrutura de transporte coletivo de caráter metropolitano já implantada, que totaliza 250 km de linhas ferroviárias, e prevê a complementação da infra estrutura de transporte metroriário, hoje limitada a 44 km. Inicialmente, investimentos de pequena monta, voltados à recuperação e aquisição de vagões, deverão reduzir a frequência dos trens de 15 para 5 minutos. A estrutura existente comporta, com investimentos na modernização do sistema de sinalização, frequências de até 3 minutos. Ambas as ações multiplicarão, na mesma proporção, o número de passageiros transportados dentro de padrões mais eficientes.

Prevê-se, ainda, a construção de novas estações ao longo do rio Pinheiros, estenden-

do os serviços às proximidades da Faria Lima e Berrini, ampliando a abrangência e importância da rede.

O sistema se complementa através de uma malha de corredores troncais de ônibus metropolitanos, alimentadas na periferia dos municípios da Grande São Paulo por ônibus convencionais, devendo integrar estes fluxos na região central ao sistema de transportes de massa de alta capacidade representado pela rede metrô-ferroviária. O conceito de corredor troncal de ônibus abrange o uso especializado do sistema viário num trecho pré-determinado, a existência de controle sistemático da operação, e pressupõe a seletividade de linhas a circularem nos corredores.

PLANO INTEGRADO DE TRANSPORTES URBANOS

- MUNICÍPIO DE SÃO PAULO
- ÁREA CENTRAL
- LINHAS DE METRÔ EXISTENTES
- LINHAS DE METRÔ A IMPLANTAR
- TREM METROPOLITANO EXISTENTE
- TREM METROPOLITANO A IMPLANTAR
- CORREDORES DE ÔNIBUS EXISTENTES
- CORREDORES DE ÔNIBUS A IMPLANTAR

2000 0
N

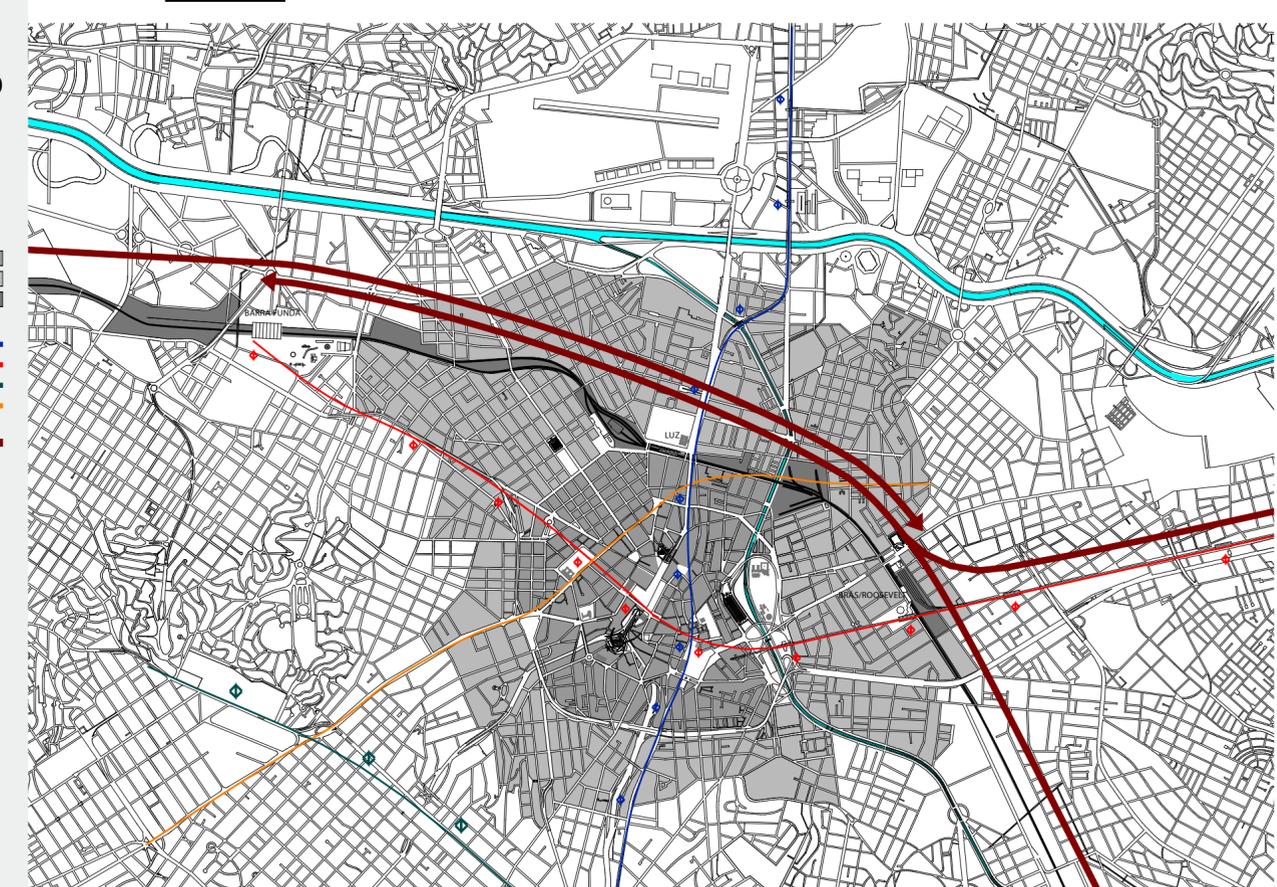


FONTE:
SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES
METROPOLITANOS/ PITU - 1996

INTEGRAÇÃO CENTRO

- CENTRO
- BAIRROS CENTRAIS
- CALHA E PÁTIOS FERROVIÁRIOS
- METRÔ:
- LINHA NORTE-SUL
- LINHA LESTE-OESTE
- LINHA 3
- LINHA 4
- ESTAÇÕES
- FLUXO DE PASSAGEIROS PREVISTO

2000 0 10000
N



O PITU prevê a Integração Centro que consiste na interligação ferroviária Brás-Luz- Barra Funda, conectando as antigas linhas da Sorocabana, Central do Brasil e Santos-Jundiaí em uma única rede, por sua vez integrada ao sistema metroriário. A zona leste será particularmente beneficiada com este projeto, ao ser atendida por um sistema expresso. Saindo da região de Guaianazes, absorverá parte da demanda de passageiros que hoje satura a linha Leste-Oeste do Metrô.

A Estação da Luz assume papel central neste projeto, ao estabelecer a ligação com a linha Norte-Sul do Metrô, bem como com a futura linha 4 que, ao ser implantada, diminuirá os tempos de percurso entre os ramais Tietê e Pinheiros. A efetivação da Integração Centro transformará a Estação da Luz na estação com maior movimentação na Área Central, estimando-se a afluência de mais de 25000 passageiros

nos horários de pico, o que representa mais que o dobro de passageiros que utilizam o terminal de ônibus do Parque D. Pedro II. Este acréscimo de passageiros do sistema ferroviário representa o deslocamento de usuários dos sistemas de média capacidade (sobre rodas), para os de alta capacidade (sobre trilhos), e repercute na redução de deslocamentos de passageiros a pé, pelas ruas do Centro, visando a transferência da modalidade ônibus. Além disso, implica em transformações na dinâmica das áreas lindeiras aos terminais e estações.

A ABRANGÊNCIA METROPOLITANA DA ÁREA CENTRAL

EIXOS VIÁRIOS E TRANSPOSIÇÕES

ÁREA CENTRAL
ÁREA DE INFLUÊNCIA DA MARGINAL
CALHA E PÁTIOS FERROVIÁRIOS
TRANSPOSIÇÕES
PRINCIPAIS EIXOS VIÁRIOS

100 0 500
N

Uma análise da estrutura viária no território da Área Central, do ponto de vista das articulações internas e externas, evidencia situações bastante diferenciadas.

No setor que se estende de oeste a sudeste, as ligações se realizam através de uma trama organizada segundo uma clara hierarquia viária, que contempla não apenas ligações com outras regiões da cidade, mas garante também a circulação interbairros. Algumas descontinuidades foram geradas neste setor, em função de grandes obras viárias realizadas nos anos 70, cujos projetos ignoraram qualquer relação com as condições dos bairros por elas atravessados. É o que se observa, por exemplo, com a implantação da ligação leste-oeste em sua passagem pela avenida São João e pela Bela Vista. No primeiro caso, o Minhocão desencadeou um processo de deterioração física e das condições de habitabilidade e das atividades econômicas instaladas, além de reforçar a desarticulação do bairro de Santa Cecília, de Campos Eliseos e de parte da Barra Funda. No segundo caso, seccionou a Bela Vista, alijando uma parcela significativa do bairro da dinâmica diurna e noturna alimentada pela intensa diversidade funcional.

Entretanto, parece ser no setor da Área Central que se estende do norte ao leste, onde prevalecem as maiores rupturas do tecido urbano. A lógica das grandes obras viárias dos anos 70 teve efeitos mais radicais nos bairros centrais deste setor, na medida em que reforçaram descontinuidades preexistentes devido à linha ferroviária e à várzea do Tamanduaí. Se por um lado estas estruturas garantem as articulações entre regiões da cidade, o mesmo não ocorre com as ligações interbairros que se realizam de forma precária. Nesse sentido, bairros como Pari e Brás permanecem isolados fisicamente, embora estruturalmente se configurem como continuidade dos bairros situados a oeste da linha férrea.

Obras viárias em processo de implantação vêm acentuando a fragmentação da Área Central. A consolidação do eixo Tiradentes/ 23 de Maio como via expressa constitui mais um elemento de descontinuidade, principalmente no trecho Anhangabau-Tietê. A solução de transposição da via através de passarelas em pontos esparsos, assim como as defensas tipo "new jersey", de padrão tipicamente rodoviário, são incompatíveis com a escala urbana.

Considerando que uma parcela significativa da obra não foi realizada, propõe-se a revisão da solução adotada. A avenida Tiradentes, como parte do eixo norte-sul constitui elemento fundamental de articulação entre o Centro e a marginal do Tietê, onde já se encontram instalados alguns equipamentos de escala metropolitana, e há potencial de outros se instalarem. Ao mesmo tempo, a avenida articula os bairros do Bom Retiro, Luz e Ponte Pequena. Há necessidade de redirecionar o projeto da via no sentido de distinguir duas escalas de fluxo — local e expressa. A escala de fluxo expresso deveria ter seu rebaixamento continuado, a céu aberto, de forma a estabelecer uma relação mútua entre o fluxo contínuo e a cidade que se vislumbra acima. É importante frisar a necessidade de se ter continuidade nesta calha rebaixada evitando-se as sucessivas mudanças de nível no percurso, segundo o projeto em elaboração de continuidade da via. O fluxo local deveria ser potencializado de maneira a reconstituir uma dinâmica de avenida monumental, com calçadas generosas, passeios qualificados e travessias em nível, com semáforos organizando o fluxo de automóveis e pedestres como qualquer avenida da cidade.



RELACIONAR SETORES E EIXOS

EIXOS ESTRUTURAIS

ÁREA CENTRAL
 ÁREA DE INFLUÊNCIA DA MARGINAL
 CALHA E PÁTIOS FERROVIÁRIOS
 ÁREA DE INFLUÊNCIA DA FERROVIA
 EIXO VIÁRIO NORTE-SUL
 TRANSPOSIÇÕES EXISTENTES
 TRANSPOSIÇÕES PROPOSTAS
 PONTOS POTENCIAIS PARA INTERVENÇÃO 1

100 0 500
N

A superação da orla ferroviária como barreira física que compartimenta a Área Central tem perspectivas de concretização através da implantação do PITU — Plano de Integração de Transportes Urbanos. As alterações funcionais da linha ferroviária gerarão novas estações que reduzirão os intervalos existentes e liberarão as áreas dos pátios ociosos para serem incorporadas ao tecido urbano.

O REVAF — Programa de Revitalização de Áreas Ferroviárias, lançado em 1993 pelo Ministério de Transportes, coloca a perspectiva da implantação do PITU ser acompanhada de uma ação que não se restrinja às questões técnicas e funcionais do sistema ferroviário. O REVAF alia objetivos de criação de novas fontes de recursos para investimentos na modernização das empresas ferroviárias, através da utilização de seu patrimônio imobiliário ocioso, a possibilidades de resgate deste patrimônio para uso urbano. Nesse sentido, o programa prevê a exploração comercial, mediante cessão onerosa para a iniciativa privada, de imóveis (terrenos, estações, armazéns, oficinas, etc.) ociosos ou subutilizados, espaços aéreos de faixas e estações ferroviárias, espaços subutilizados no interior das estações, além de espaços para publicidade.

Os incentivos propostos pelo REVAF constituem possibilidades de efetivação de uma ação conjunta poder público/ iniciativa privada, ao longo da orla ferroviária, direcionada para a integração das margens hoje desconectadas. Sugere-se, como solução urbanística a ser adotada, sempre que possível, o modelo colocado pela Estação Luz, ou seja: calha rebaixada aberta às visuais externas; estação se constituindo como transposição em nível, conectando francamente as duas margens; presença de equipamentos e espaços públicos de importância compatível com a acessibilidade gerada pela presença da estação, como é o caso do Jardim da Luz e da Pinacoteca do Estado.

Colocam-se como diretrizes para uma intervenção ao longo da orla ferroviária:

- a criação de novas estações ao longo de toda a linha, para melhorar o sistema e polarizar as transformações do seu entorno, privilegiando, sobretudo, o adensamento habitacional;
- a implantação, no entorno das novas estações, de equipamentos de escala metropolitana, justificada pela acessibilidade oferecida, de maneira a alavancar as transformações do seu entorno imediato;
- a manutenção de uma porcentagem significativa de espaços livres, na medida do possível, contínuos, ao longo de toda a linha ferroviária, aumentando-as, prioritariamente, no entorno das estações;
- a integração do patrimônio arquitetônico existente aos novos empreendimentos.

Foram identificados alguns pólos potenciais, ao longo da orla ferroviária no trecho contido na ÁREA CENTRAL, caracterizados pela presença de equipamentos e/ou pelo cruzamento do eixo ferroviário com o sistema viário principal, inclusive com o eixo Tiradentes/ 23 de Maio, que podem servir como um dos critérios a serem utilizados

para a determinação das novas estações:

1 - Barra Funda/ Rua do Bosque

A proximidade do pátio da Rua do Bosque, cujas instalações estão sendo utilizadas como estação turística, ao Memorial da América Latina e ao Terminal da Barra Funda, apontam para o potencial desta área à concentração de atividades relacionadas a turismo e lazer.

2 - Rio Branco

Esta área se configura como uma das mais interessantes para a criação de uma grande área livre, como suporte ao entorno, caracterizado pela presença de diversas áreas passíveis de adensamento habitacional.

3 - Luz

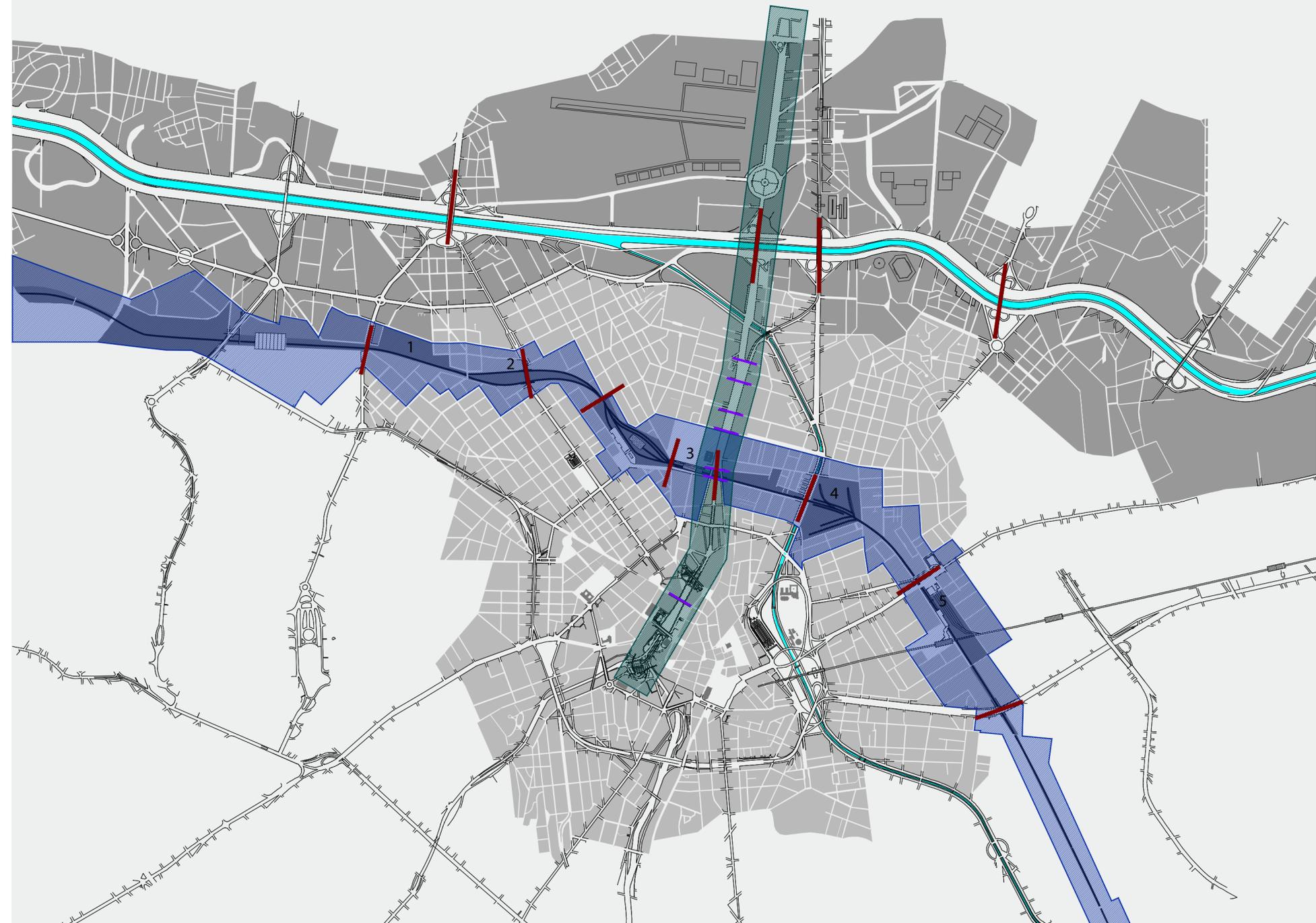
Área a ser potencializada como um pólo de atração na ÁREA CENTRAL de abrangência metropolitana, em função do papel a ser assumido pela Estação da Luz com o projeto Integração Centro.

4 - Pátio do Pari

A localização estratégica do Pátio do Pari em relação à acessibilidade viária proporcionada pela avenida do Estado e em relação às inúmeras manchas de comércio especializado, sugerem abordar o Pari como área propícia ao suporte e ao incentivo das atividades de comércio especializado.

5 - Brás/ Roosevelt/ Concórdia

Como mais um ponto importante da proposta Integração Centro, a área também necessita de adequação à ampliação de usuários, mantendo seu caráter de concentração de comércio popular.



RELACIONAR SETORES E EIXOS

BAIRROS CENTRAIS CONSOLIDADOS E ADENSÁVEIS

CENTRO
 CALHA E PÁTIOS FERROVIÁRIOS
 ÁREA DE INFLUÊNCIA DA MARGINAL
 BAIRROS CENTRAIS CONSOLIDADOS
 BAIRROS CENTRAIS ADENSÁVEIS

100 0 500
 N

A Área Central apresenta situações bastante diferenciadas que repercutem em seu desempenho como conjunto, bem como em sua articulação com outros setores da cidade. Estas diferenças decorrem do modelo extensivo de crescimento da cidade, marcado pela produção de áreas periféricas desequipadas, pela subutilização de áreas dotadas por investimentos públicos, e pela segregação espacial de grupos sociais. A presença de barreiras físicas, como os rios Tietê e Tamanduatei, a via férrea, e sucessivas intervenções viárias de grande porte, acentuam e reforçam essa diferenciação

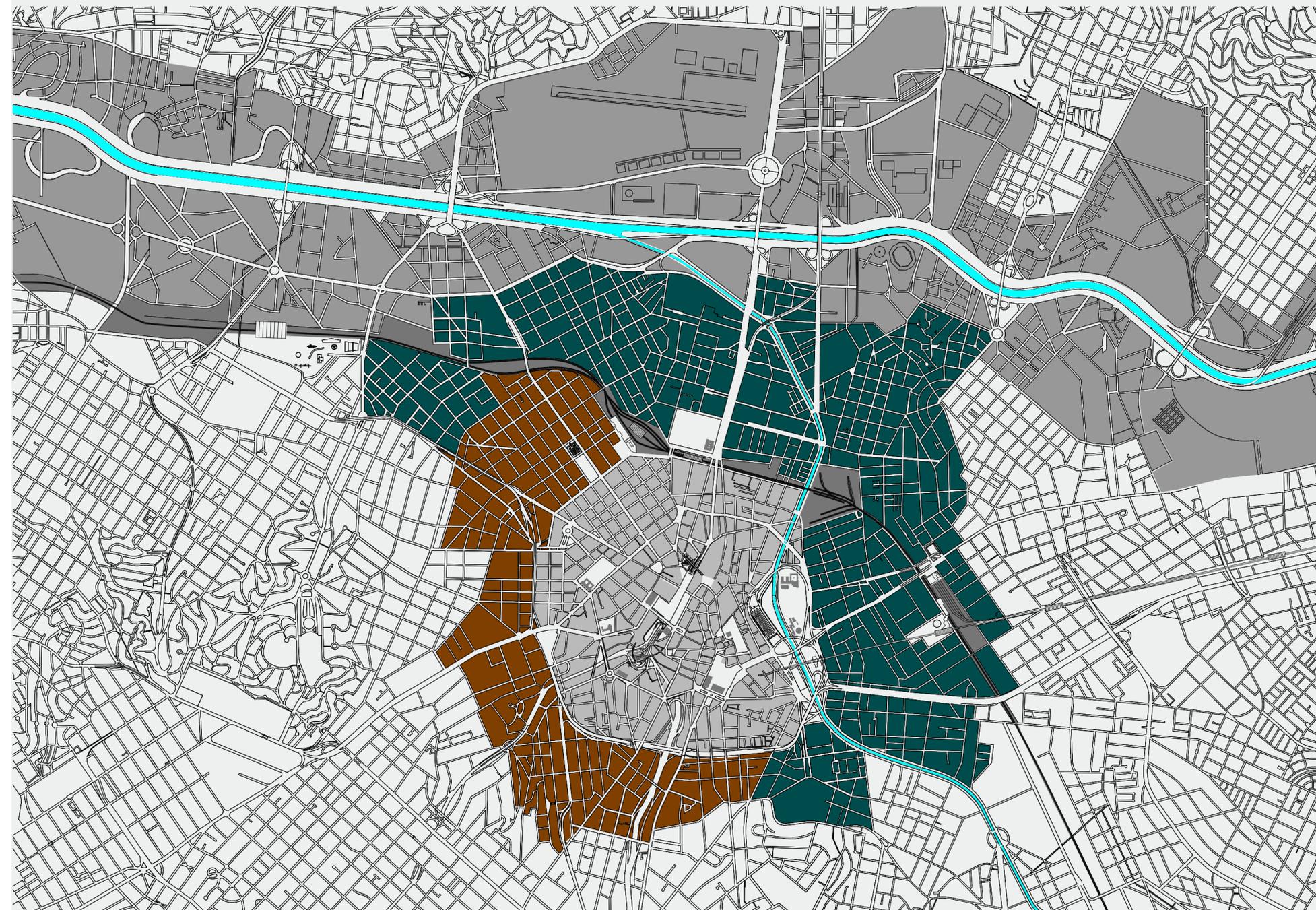
Assim, bairros como Consolação, Santa Cecília, Campos Elíseos, Santa Ifigênia, Bela Vista, Liberdade — alguns localizados nas direções sudoeste e oeste, onde se concentram as áreas mais valorizadas da cidade, são bairros onde prevalece uma ocupação consolidada, e que apresentam condições bastante comprometidas da infra-estrutura. Estes bairros mantêm uma relação de continuidade, tanto em termos da acessibilidade, como em termos funcionais, com bairros adjacentes.

Nos bairros centrais localizados ao norte e a leste, que se organizam ao longo da via férrea, a situação é bastante diversa. Bairros como Brás, Bom Retiro, Luz, Pari, Ponte Pequena, e parte da Barra Funda, voltados para os setores menos nobres da cidade, embora se constituam como áreas privilegiadas como centros de emprego, e pela disponibilidade de equipamentos e serviços públicos, permanecem subutilizados. Ao contrário dos setores sudoeste e oeste, onde os investimentos públicos são acompanhados pela intensificação da ocupação do solo e pela valorização imobiliária, na maioria destes bairros, apesar dos elevados investimentos públicos realizados, a deterioração de suas estruturas físicas vem se acentuando há décadas. Estes bairros, embora intensamente utilizados, em dias úteis, à noite, em feriados e fins de semana, ficam esvaziados.

Estudos realizados pela Secretaria Municipal de Planejamento para elaboração do Plano Diretor de 1991 mostraram que nestes bairros há disponibilidade de infra-estru-

tura para ocupação por uso residencial. A intensa ocupação por usos não residenciais se circunscreve a parcelas dos bairros, e compromete a infra-estrutura instalada nos horários comerciais. Nos demais horários, esta permanece ociosa. Segundo o Plano Diretor, o uso residencial se constitui, nestes bairros centrais, como uso de contra-fluxo a ser incentivado.

Além do incentivo ao uso residencial, os bairros centrais necessitam de estruturas de suporte ao comércio especializado que abrigam em seu território. Se a manutenção das atividades ligadas à zona cerealista na Área Central se mostra hoje incompatível, as demais atividades comerciais devem ser valorizadas enquanto elementos característicos da centralidade metropolitana de São Paulo. O comércio de roupas, material eletrônico, etc. presente em bairros como Brás, Pari, Santa Ifigênia, etc. constitui um setor altamente dinâmico que atrai compradores da Região Metropolitana, de outras regiões do Estado de São Paulo, e mesmo de outros estados.



BAIRROS CENTRAIS ADENSÁVEIS

Para desencadear um processo de ocupação dos bairros adensáveis e promover a articulação entre o Centro e os setores da cidade que permanecem física e socialmente segregados, propõe-se a intervenção através de PROJETOS INDUTORES. Entende-se por PROJETOS INDUTORES, intervenções que, tanto ao nível programático como gerencial, se referenciem nas características e potencialidades da Área Central. Nesse sentido, devem se configurar como intervenções que reforcem a diversidade funcional, que garantam a melhoria de desempenho das atividades características da Área Central, e que privilegiem a criação de espaços públicos. As formas de ocupação das áreas, em cada caso, devem resultar de estudos e soluções projetuais específicas, bem como estabelecer formas inovadoras de co-gestão entre os poderes públicos e o amplo leque de setores da sociedade presentes no território da Área Central. Para tanto, devem ser considerados, para as diferentes situações:

- a morfologia de traçado e da paisagem construída;
- a relação com os edifícios de valor histórico;
- a relação com os elementos estruturais de caráter metropolitano;
- a manutenção e expansão das múltiplas atividades que alimentam o caráter da centralidade;
- as potencialidades de desenvolvimento;
- a não expulsão da população moradora.

São indicados quatro pontos de intervenção prioritária que configuram um elenco representativo das questões a serem encaminhadas na Área Central: Pátio do Pari, Estação da Luz, Parque D. Pedro II e Vale do Anhangabaú. Os projetos no Pátio do Pari e na Estação da Luz se inserem no escopo do Programa de Revitalização de Áreas Ferroviárias — REVAF, que visa o resgate de áreas do patrimônio imobiliário das empresas operadoras de trens para uso urbano.

São apontadas algumas diretrizes para formulação dos projetos indutores:

Pátio do Pari

Uma intervenção no Pátio do Pari deveria ser coordenada com a remoção da zona cerealista. Áreas subutilizadas lindeiras permitem um empreendimento bastante rico em habitação, serviços e comércio. Sua localização estratégica em relação às linhas de metrô e de viária proporcionada pela avenida do Estado, e em relação às áreas de comércio, colocam o Pari como área propícia a abrigar empreendimentos de suporte e incentivo às atividades de comércio especializado.

Estação da Luz

A proposta da Integração Centro confere ao entorno da Estação da Luz o estatuto de um pólo de atração na Área Central de abrangência metropolitana. Além da adequação da área da Estação ao fluxo ampliado de usuários, a presença de edifícios públicos (Pinacoteca, Estação Júlio Prestes, Museu de Arte Sacra, Liceu de Artes e Ofícios) e do Jardim da Luz, possibilitam a realização de atividades culturais e de lazer. Ao mesmo tempo, há necessidade de adequação do entorno, como a as avenidas Casper Líbero e Tiradentes. Portanto, propõe-se a adequação de seu desenho às necessidades dos serviços (carga descarga e táxis) e como passeio para a afluência de pedestres. Na avenida Tiradentes, associado ao rebaixamento contínuo da calha viária, propõe-se a construção de passagens subterrâneas de transposição, paralelas à calha ferroviária. Sugere-se, inclusive a abertura de visuais a esta, desde que devidamente vedadas para atender às normas ferroviárias.

Vale do Anhangabaú

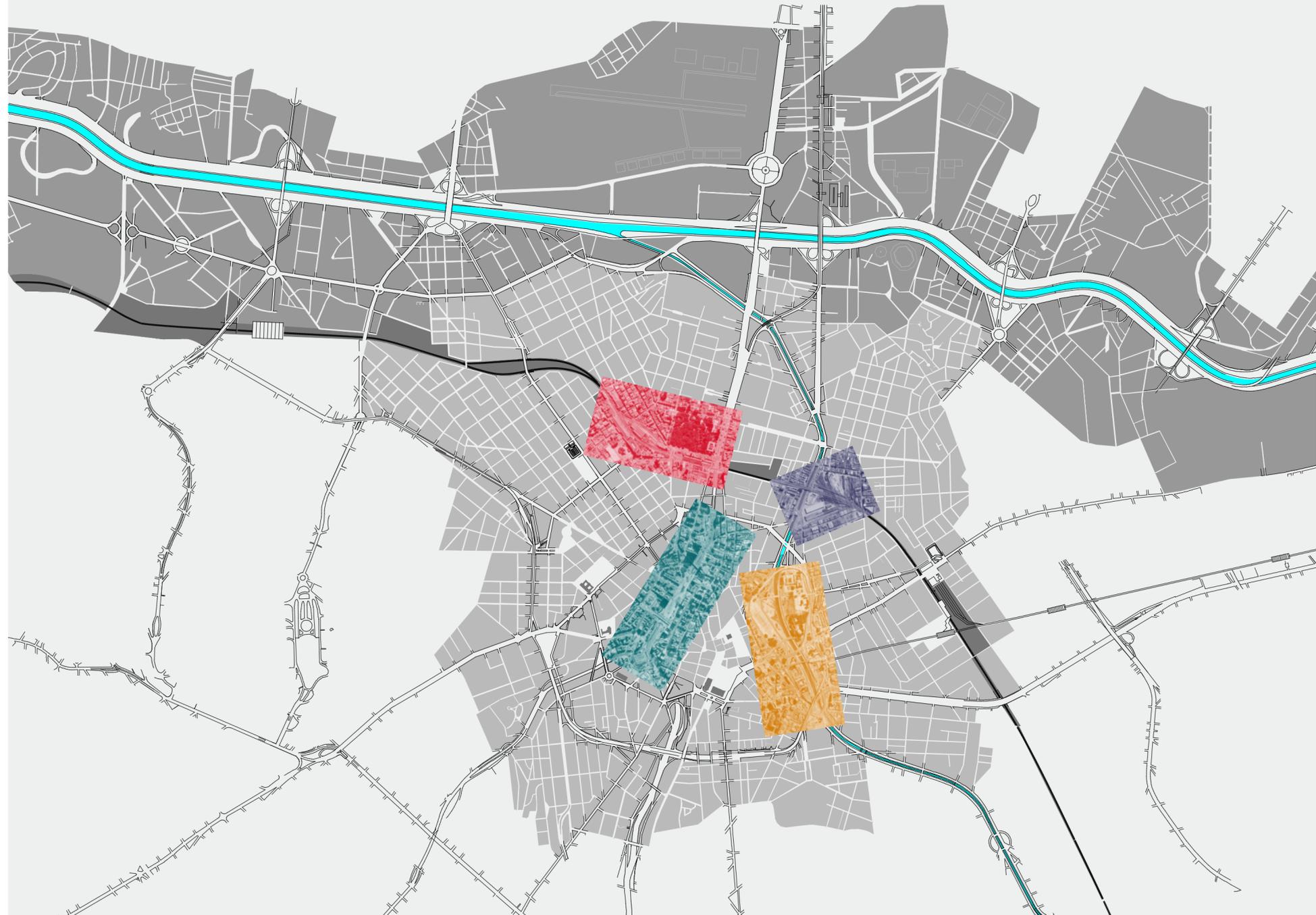
A atual condição do Vale do Anhangabaú é entendida como mais um elemento que reforça descontinuidades no interior da Área Central. Nesse sentido, propõe-se sua reconfiguração como espaço metropolitano e de articulação entre Centro Velho e Centro Novo, bem como sua valorização como ponto de chegada e distribuição de fluxos no Centro. A perspectiva de mudanças no sistema de circulação de ônibus no Centro, tomando-a localizada e, portanto, seletiva, coloca a possibilidade de se repensar a rígida separação entre circulação de pedestres e veículos presente na concepção do Vale. Propõe-se, portanto, o acesso seletivo de veículos — por modalidade e por horários — seja utilizado para a reanimação do uso noturno do Centro.

Parque D. Pedro II

O intuito de se reorganizar as descontinuidades da Área Central, através de transposições abrangentes ou travessias estratégicas, colocam o Parque D. Pedro em evidência enquanto potencial de articulação entre as margens opostas do Tamaquatei. Entretanto, podemos constatar que, no caso específico desta porção da várzea do Tamaquatei, a descontinuidade se caracteriza menos pela presença de barreiras de difícil transposição, mas sobretudo pelas diferenças presentes na conformação dos seus dois lados. Há uma situação acentuada de desigualdade e de rarefação da dinâmica das atividades centrais, da quantidade de equipamentos sociais, serviços e espaços públicos encontradas à oeste do Tamaquatei que esvaziam o Parque enquanto significado.

A Prefeitura no parque representou uma importante ação na tentativa de promover a sua apropriação. A vocação desta área parece ser, ainda, a de espaço estrutural de distensão da cidade. As propostas para as áreas adjacentes ao Parque: Pátio do Pari e zona cerealista; a adequação do sistema de transportes do complexo Brás/ Roosevelt/ Condiária; o adensamento do bairro do Brás; o fortalecimento da ligação entre a várzea e a colina histórica; a adequação e ampliação das instalações do Mercado Municipal é que terão, no nosso entender, capacidade concreta de promover a continuidade das características funcionais de centralidade para a margem leste do Tamaquatei, induzindo a requalificação do D. Pedro. Desta forma, o estabelecimento de contornos ao parque, aliado à adequação de suas áreas edificadas e não edificadas ao uso público, poderão retirá-lo da sua condição de espaço limítrofe do centro, inscrevendo-o no coração da cidade.

ÁREAS DE INTERVENÇÕES ESTRATÉGICAS



PROJETOS INDUTORES

DIRETRIZES PARA PROJETOS HABITACIONAIS NA ÁREA CENTRAL

- CALHA E PÁTIOS FERROVIÁRIOS
- ÁREAS DE COMÉRCIO ESPECIALIZADO
- ÁREAS DE SERVIÇO ESPECIALIZADO
- BAIRROS COM ÁREAS
- COM POTENCIAL DE REURBANIZAÇÃO
- BAIRROS CONSOLIDADOS
- PASSÍVEIS DE ADENSAMENTO LOCALIZADO
- BAIRROS CONSOLIDADOS
- COM IMÓVEIS PASSÍVEIS DE RECUPERAÇÃO

100 0 500

A moradia na Área Central tem características bastante particulares. Enquanto no Município de São Paulo a incidência de imóveis próprios fica em torno de 60%, superando a de imóveis alugados, que totalizam cerca de 40%, nos distritos que compõem a Área Central esta proporção se inverte. Os habitantes da Área Central são moradores dos casarões, das inúmeras vilas, das kitchenettes e de outras tipologias habitacionais, em pequenos e grandes edifícios construídos, principalmente, nos anos 50 e 60, nos bairros centrais. A proximidade aos centros de emprego faz dos bairros centrais locais privilegiados de moradia, destacando-se o fato da grande maioria dos moradores da Área Central se deslocarem a pé para o trabalho.

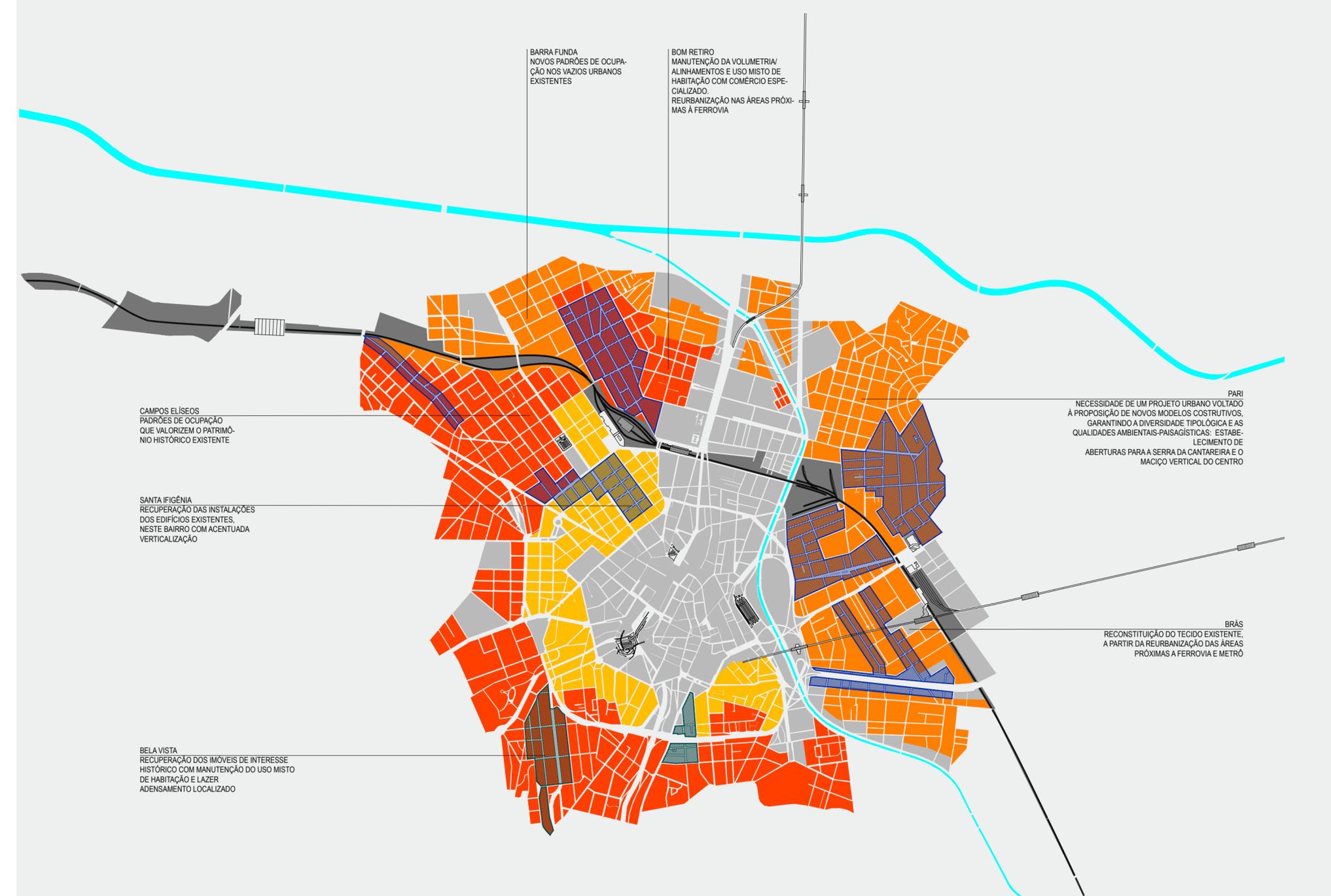
Uma parcela significativa dos imóveis da Área Central, em todos os distritos que a compõem, se constituem como cortiços, o que é, sem dúvida, um fator determinante na alta incidência de inquilinos. Em Santa Ifigênia, Liberdade, Brás, Santa Cecília, Pari e Glicério, encontram-se as maiores concentrações de famílias que dividem cômodos e compartilham áreas de lavagem de roupas, banheiros e cozinhas. As estatísticas sobre o total de moradores em cortiços na cidade de São Paulo são bastante contraditórias — 3 milhões, segundo a SEHAB (1989) e 700 mil segundo a FIPE (1993) — mas o fato da maior concentração se dar nos bairros centrais é consensual.

Há mais de uma década movimentos organizados de moradores em cortiços vêm atuando no sentido de propor e desenvolver programas de melhorias das condições de habitabilidade nos bairros centrais, sem expulsão da população. Projetos foram desenvolvidos pela administração municipal entre 1989 e 1992, articulando prefeitura, proprietários de imóveis e moradores de cortiços, viabilizando intervenções que, além de unidades habitacionais previam equipamentos sociais para atendimento dos bairros. O governo do Estado, através do CDHU vem desenvolvendo propostas seguindo o mesmo princípio, em ação conjunta com a população organizada.

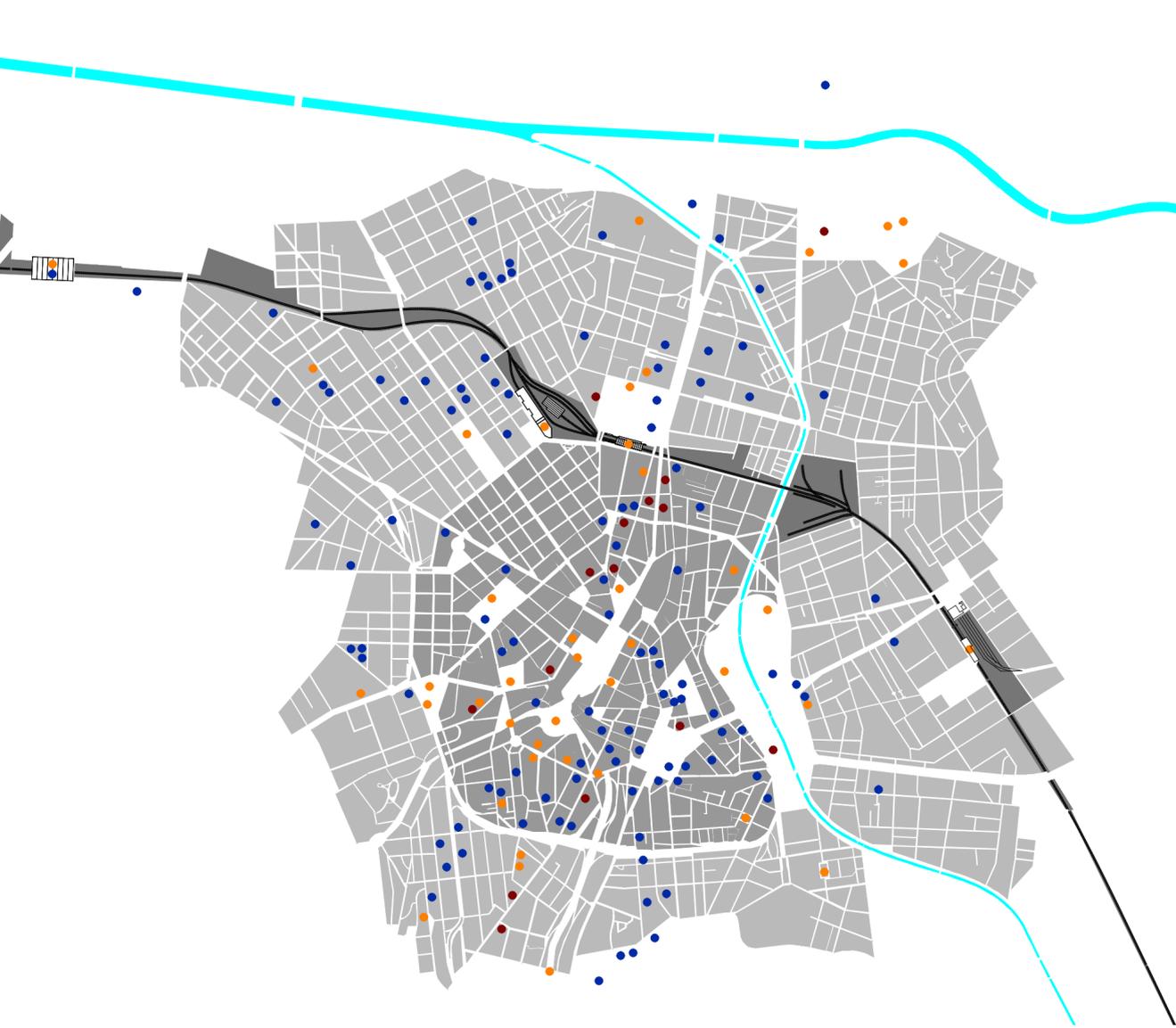
Além da melhoria em cortiços, outros programas habitacionais devem ser desenvolvidos, dada a presença significativa de áreas subutilizadas nos bairros centrais. Considerando os elevados investimentos públicos a que foram submetidos, a disponibilidade de infraestrutura para uso residencial, conforme detectado através de estudos de avaliação da capacidade instalada de água, eletricidade e sistema viário, torna estes bairros locais privilegiados para moradia também de setores das classes médias. O incentivo à moradia na Área Central deve se viabilizar através de um programa habitacional que

envolva múltiplas estratégias de produção de moradias:

- programas de melhoria de cortiços (provisão, reforma e reconstrução de unidades) através da atuação direta do poder público e da co-gestão poder público/ associações de moradores. Experiências nesse sentido foram realizadas pela administração municipal (1989-1992), e estão atualmente sendo encaminhadas também pelo governo do Estado de São Paulo (CDHU);
- incentivo à construção de habitações pelo setor privado, através da abertura de linhas de financiamentos voltadas para população de renda média;
- incentivo à reciclagem de edifícios de interesse arquitetônico para uso residencial;
- utilização de parcerias entre poder público/ setor privado para projetos de reurbanização que envolvam produção de moradias de interesse social e para população de renda média.



REFORÇAR A DIVERSIDADE FUNCIONAL



IMÓVEIS E ÓRGÃOS PÚBLICOS EXISTENTES

- CENTRO
- BAIRROS CENTRAIS
- CALHA E PÁTIOS FERROVIÁRIOS
- FEDERAL
- ESTADUAL
- MUNICIPAL

100 0 500
N

A presença de um patrimônio imobiliário de propriedade dos vários níveis de governo permite que sejam encaminhadas medidas concretas para localização de órgãos públicos e equipamentos públicos de escala municipal e metropolitana. O reforço da Área Central como espaço representativo do governo é coerente com a condição de centro simbólico que mantém, e que o diferencia de outras centralidades que, desde os anos 50 vêm se constituindo em São Paulo. A transferência da sede da Prefeitura para o Parque D. Pedro foi um passo importante nesse sentido, que exige continuidade, tanto em termos da transferência de outros setores da administração municipal para a Área Central, como da recuperação do

Parque D. Pedro como espaço de expressão da cidadania. Medidas análogas devem ser estimuladas em outras esferas de governo, em especial, no âmbito do Estado. É notável a presença de secretarias estaduais pulverizadas pelo território da Área Central, o que torna atraente a idéia de transferência da sede do governo do estado para o centro metropolitano. Em relação a equipamentos públicos de escala municipal e metropolitana, notadamente os de natureza cultural, cabe aos governos do Município e do Estado privilegiar sua instalação na Área Central. Cabe, ainda ao setor público criar estímulos



FONTE:
ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO

EQUIPAMENTOS CULTURAIS EXISTENTES

- CENTRO
- BAIRROS CENTRAIS
- CALHA E PÁTIOS FERROVIÁRIOS
- TEATROS
- CINEMAS
- MUSEUS
- ESCOLAS

100 0 500
N



para o setor privado se voltar para a construção de equipamentos culturais na Área Central.

FONTE:
ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO

REFORÇAR A DIVERSIDADE FUNCIONAL

MAIORES LINHAS DE DESEJO DE TRANSFERÊNCIA DE TRANSPORTE PÚBLICO (ÔNIBUS) NO CENTRO

CENTRO
BAIRROS CENTRAIS
CALHA E PÁTIOS FERROVIÁRIOS
Nº DE PASSAGEIROS NO PERÍODO DA MANHÃ 3452

100 0
N

A descongestão do Centro, do ponto de vista da circulação de veículos e de pedestres envolve ações relacionadas ao transporte público e particular, à escala municipal, metropolitana e interurbana. Os projetos que vêm sendo encaminhados ao nível estadual, colaboram para a melhoria da fluidez do tráfego na cidade de São Paulo, em geral, e na Área Central, em particular. Algumas medidas específicas para o Centro, que concentra o maior fluxo de ônibus e passageiros são, no entanto, necessárias.

Vários estudos mostram que o Centro é utilizado como terminal de transbordo por milhares de pessoas, em função da estrutura radioconcêntrica do sistema de transporte público rodoviário. Estudo desenvolvido pela CET, em 1992, mostra as principais linhas de desejo de viagem dos passageiros que fazem transferência na Área Central. Tomando como parâmetro as demandas superiores a 500 passageiros no horário de pico no período manhã, observa-se que os eixos de transporte público que atuam como maiores atratores de viagens de transferência, são os localizados na zona leste (Rangel Pestana e Alcântara Machado), que geram transferências para os eixos da zona sul (Consolação, 9 de Julho e Brigadeiro Luiz Antonio). Um elevado número de transferências ocorre, também, entre os eixos da zona oeste (São João e Rio Branco) e a avenida do Estado e os eixos da zona sul. A grande demanda por transferências dos eixos da zona sul no período da manhã se dá no sentido centro-bairro, e se inverte no período da tarde, o que demonstra sua condição de área geradora de empregos e atratora de viagens que fazem transferência no Centro.

Outro efeito do sistema de transporte público é o grande número de ônibus que atravessam e/ou estacionam no Centro. Atualmente, 250 linhas de ônibus, que representam 1/3 das linhas existentes em São Paulo, têm destino no Centro. Estas linhas totalizam cerca de 2500 ônibus no horário de pico. No entanto, o volume de passageiros que desembarcam no Centro representa 30% da capacidade de ocupação. Além disso, várias linhas diametrais atravessam o Centro, aumentando o volume de ônibus nos horários de pico. Do total de ônibus com destino no Centro, 65% têm seus pontos terminais junto às calçadas.

O conjunto de medidas destacadas, a seguir, vêm sendo propostas por diversos setores da administração pública, e podem promover uma melhor distribuição de pessoas e veículos no Centro, bem como a redução de emissão de gases poluentes gerados pelos

veículos a diesel, que constituem o principal componente poluidor na Área Central:

1 - potencialização da rede ferroviária para absorver parcela dos usuários de transporte público, o que resultará na diminuição do número de ônibus que se dirigem ao Centro;

2 - Plano de Recuperação do Desempenho Operacional dos Corredores de Transporte Coletivo envolvendo:

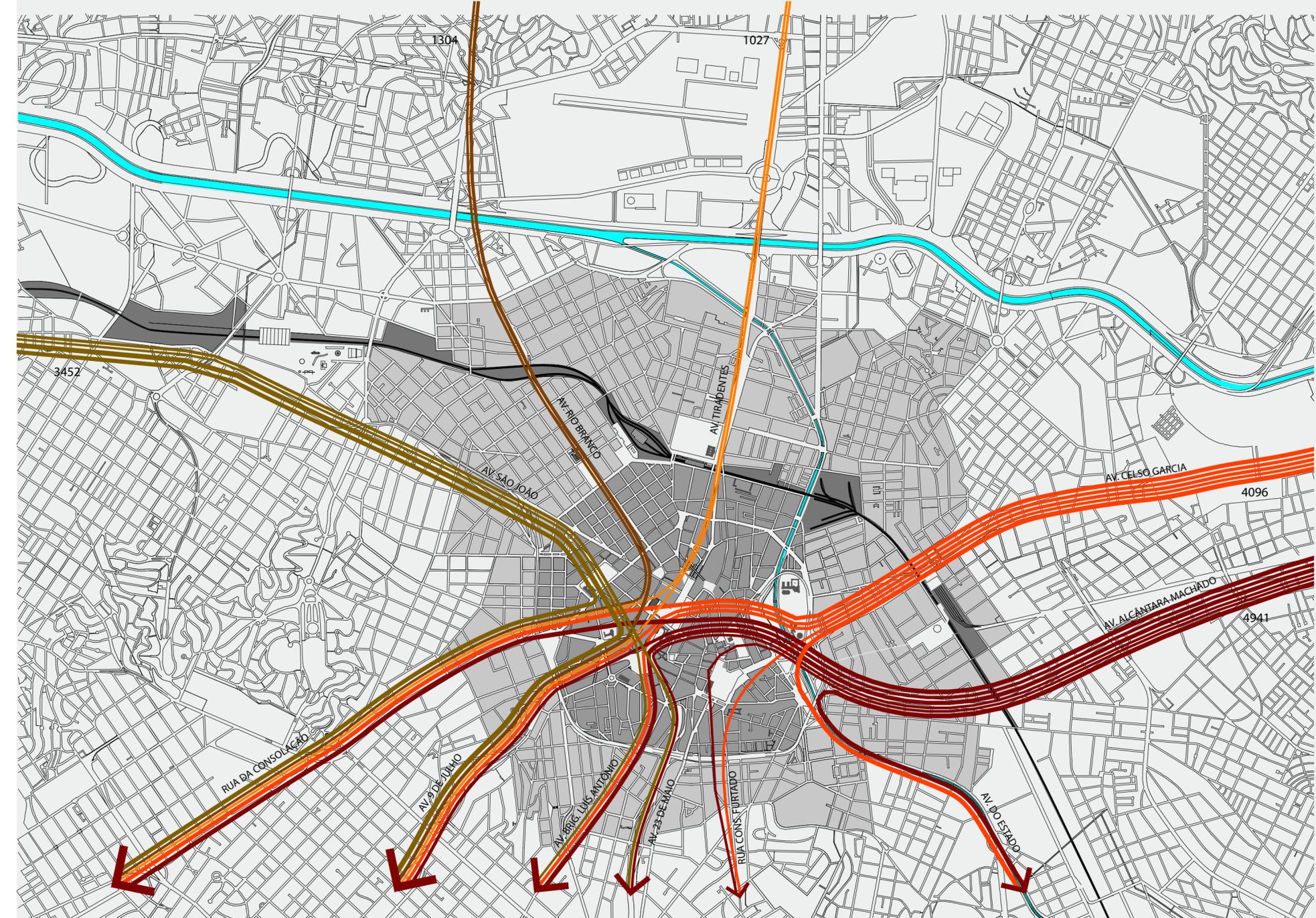
- tronco-alimentação das linhas de ônibus, o que diminuirá o número de ônibus que acessam o centro, permitindo que todas as linhas com ponto final no Centro se concentrem nos terminais. Ao mesmo tempo, diminuirá o fluxo de passagem de pedestres pelo Centro.

- integração de terminais através de linhas circulares, operadas com veículos trolebus, para atender à demanda de usuários que se transferem no centro.

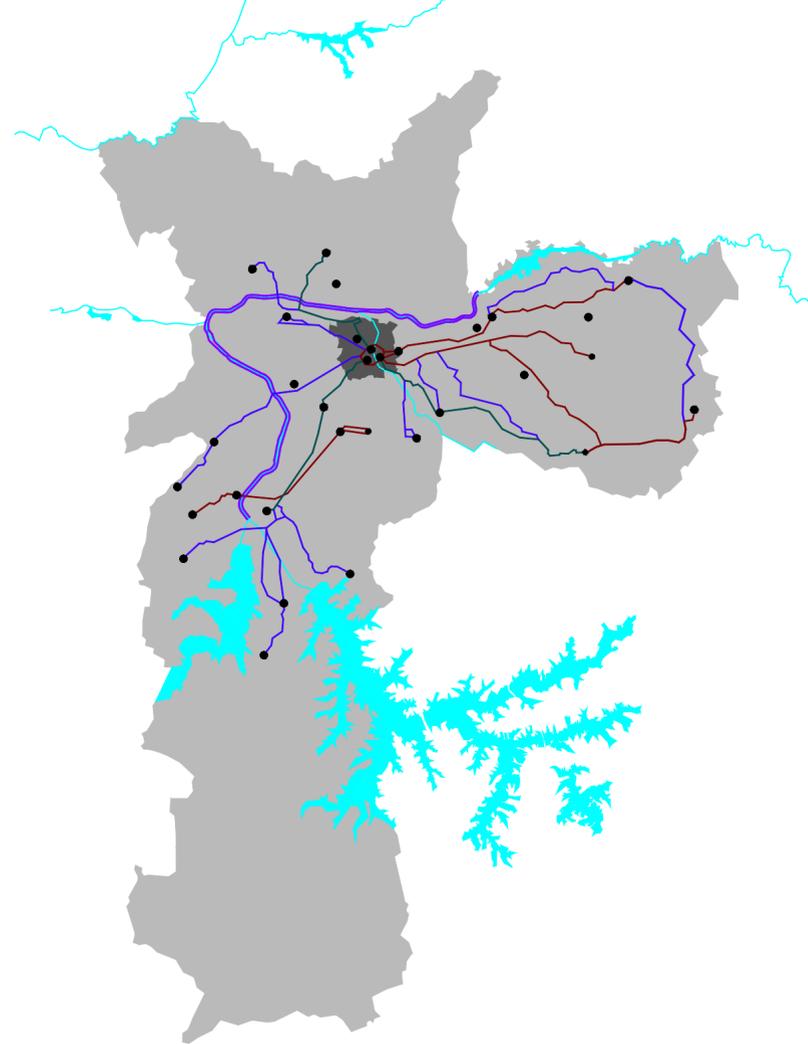
- linha de interligação Centro Velho — Centro Novo.



FONTE:
PLANO MUNICIPAL DE TRÁFEGO E TRANSPORTES - 1992
PMS/PSMT - DSV - CET



ORGANIZAR E ADMINISTRAR FLUXOS DE CIRCULAÇÃO E TRÁFEGO



PLANO DE RECUPERAÇÃO DO DESEMPENHO OPERACIONAL DOS CORREDORES DE TRANSPORTE COLETIVO

ÁREA CENTRAL
CORREDOR MUNICIPAL:
1ª FASE EM IMPLANTAÇÃO
2ª FASE EM IMPLANTAÇÃO
3ª FASE EM IMPLANTAÇÃO

2000 0 10000
N

O Plano de Recuperação do Desempenho Operacional dos Corredores de Transporte Coletivo, em fase de implantação, prevê a criação ou remodelação de 18 corredores de transporte coletivo, ligando várias regiões do Município de São Paulo. Este plano prevê a racionalização do transporte coletivo sobre rodas, através da criação de um sistema tronco-alimentado. Diversas linhas existentes deverão ser seccionadas, criando dois tipos diferenciados. As alimentadoras atenderão aos bairros e à irrigação das linhas troncais voltadas, por sua vez, a condução dos fluxos aos destino de maior desejo, sobretudo o centro, e a terminais estratégicos de integração entre corredores e a outras modalidades de transporte.

Este sistema gerará a redução substancial do volume de linhas e ônibus que atingem o centro, hoje com apenas 30% da sua capacidade ocupada. O plano avança ainda, a possibilidade de se retirar todos os pontos terminais de ônibus localizados junto às calçadas das vias, distribuindo-os nos quatro terminais de integração situados na área central: Parque D. Pedro, Correio, Bandeira e Princesa Isabel.

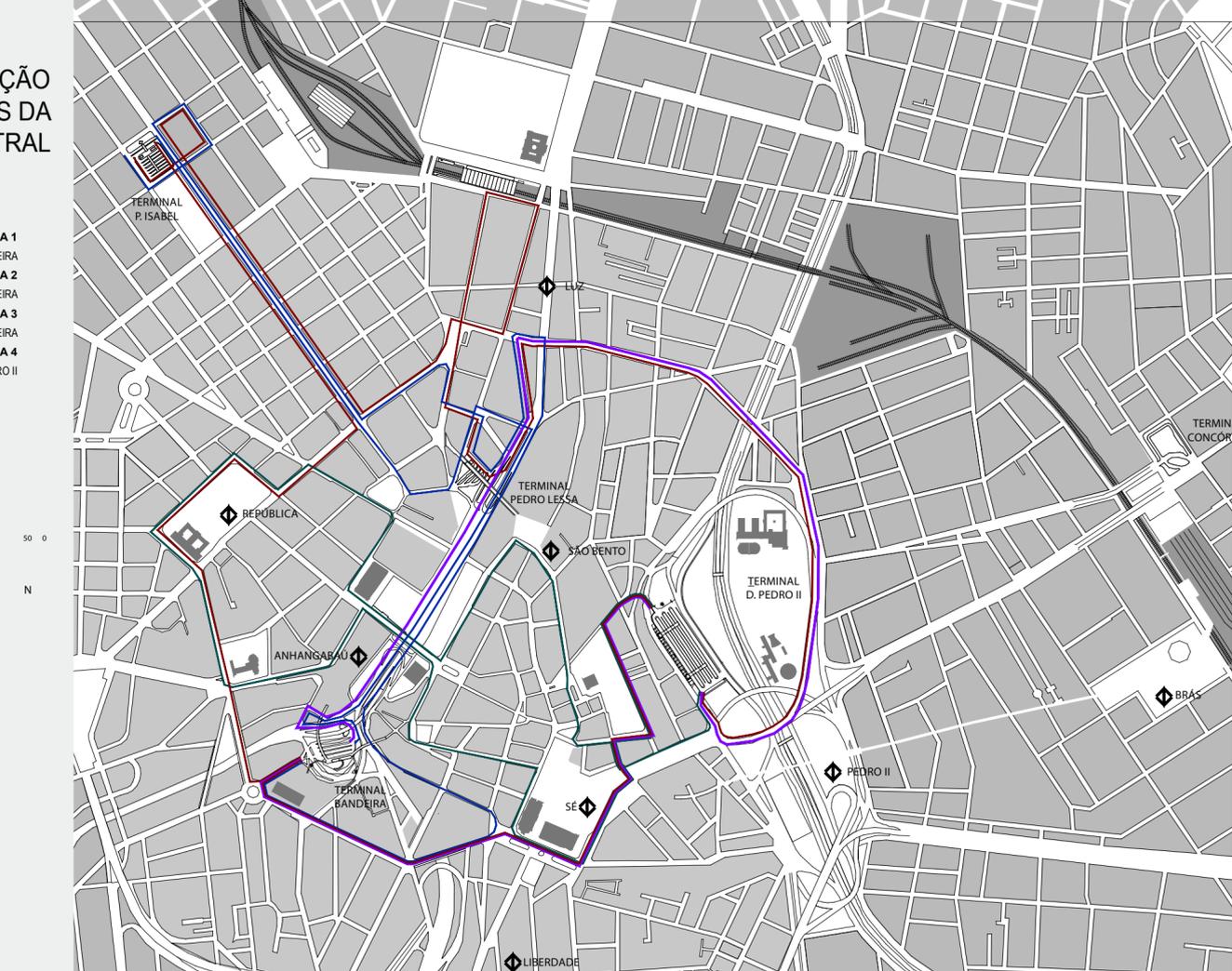
A implantação deste sistema implica na revisão de itinerários e na redistribuição das linhas entre as empresas privadas que as operam. Seu desenvolvimento tem sofrido diversas revisões. Entretanto, para se constituir em uma eficiente forma de transporte, compatível com as necessidades da cidade de São Paulo, é de fundamental importância a manutenção dos objetivos originais com a efetivação plena da troncalização e com a eliminação dos pontos terminais.



FORNTE:
PLANO DE RECUPERAÇÃO OPERACIONAL DOS CORREDORES DE
TRANSPORTE COLETIVO. SÃO PAULO TRANSPORTES - 1996

SISTEMA DE INTEGRAÇÃO DOS TERMINAIS DA ÁREA CENTRAL

LINHA 1
PQ. D. PEDRO II, CORREIO, LUZ, PÇA. P. ISABEL, PÇA. DA BANDEIRA
LINHA 2
PQ. D. PEDRO II, CORREIO, PÇA. DA BANDEIRA
LINHA 3
PÇA. PRINCESA ISABEL, CORREIO, PÇA. DA BANDEIRA
LINHA 4
REPÚBLICA, PÇA. RAMOS DE AZEVEDO, PQ. D. PEDRO II



A concentração dos ônibus entre os terminais de integração, sem o seu cruzamento pelo Centro, gerará novas demandas de usuários que nele se transferem. Deverão ser criadas três linhas circulares que prevêem as seguintes ligações:

- Parque D. Pedro/ Correio /Luz/ Princesa Isabel/ Bandeira;
- Parque D. Pedro/ Correio/ Bandeira

Além dessas linhas, deverá ser criada uma linha para integrar o Centro Velho e o Centro Novo. Nesse sentido, o atendimento periférico deverá ser prestado pelas demais linhas que acessem os terminais de integração.

A possibilidade de se diferenciar o sistema de transporte dentro da Área Central viabiliza a sua operação dentro de padrões especiais de atendimento. Quatro linhas serão servidas por veículos trólebus não poluentes, que objetivam a melhoria das condições ambientais desta região da cidade. Poderíamos estender este raciocínio para o desenvolvimento de veículos mais adequados ao tipo de demanda caracterizada por viagens curtas, e mais compatíveis às dimensões das calhas viárias pelas quais trafegam.

Na perspectiva de incentivo à diversificação funcional na Área Central, linhas circulares deveriam atender, também, as estações ferroviárias e de metrô. A maior possibilidade de circulação por transporte público no Centro representa a maior acessibilidade a equipamentos de lazer e cultura, a serviços públicos, ao comércio e serviços em geral. Representa, enfim, a possibilidade de utilização diurna e noturna do Centro. Além disso, outras formas de transporte diferenciado — do ponto de vista do serviço e da gestão — devem ser autorizadas para atender aos usuários de automóvel, como também às necessidades de serviços de apoio às atividades instaladas no Centro.

ORGANIZAR E ADMINISTRAR FLUXOS DE CIRCULAÇÃO E TRÁFEGO

ESPAÇOS PÚBLICOS NA ÁREA CENTRAL

CALHA E PÁTIOS FERROVIÁRIOS
ESPAÇOS PÚBLICOS
SISTEMAS DE ESPAÇOS PÚBLICOS
VIAS DE ARTICULAÇÃO

100 0
N



A força e o sentido assumidos pelo espaço público no interior das metrópoles são hoje tão intensos e há um tal consenso a respeito dessa intensidade, que é possível afirmar que *a percepção da metrópole, é na atual conjuntura, a percepção de seus espaços públicos*. O interesse do urbanismo contemporâneo em colocar o espaço público no centro das questões de projeto, advém das imensas possibilidades que ele oferece como elemento estruturador, quanto funcional e simbólico.

Espaços relacionais, cênicos, simbólicos e lugares propiciadores da vida social, os espaços públicos revelam em cada uma de suas dimensões as relações entre os vários grupos no interior da sociedade. A sua degradação traduz uma evidente ausência de vida pública coletiva, uma ruptura e até mesmo um determinado grau de desagregação da ordem social. A sua recuperação, traduz por outro lado, a determinação por parte do conjunto da sociedade de recuperar sua urbanidade, isto é, a sua vida coletiva.

A presença de um conjunto de espaços públicos de características espaciais muito distintas é um elemento estruturador e diferenciador da Área Central de São Paulo. Praças, jardins, largos, passagens, escadarias, calçadas e galerias por si só não garantem a vida coletiva desejável. Sua presença garante apenas a existência de uma inestimável matéria-prima para a elaboração de projetos potencializadores de valores urbanos.

A intervenção nos espaços públicos é orientada por três princípios:

- o primeiro visa a articulação dos espaços públicos enquanto rede, identificando os elementos que atuam como distribuidores e articuladores;
- o segundo visa a conquista de espaços privados e a sua conversão em espaços públicos através da criação de ligações internas às quadras, ampliando os espaços de circulação exclusiva de pedestres;
- o terceiro caminho se refere à criação de circuitos intermediários entre áreas de pedestres e o sistema viário, negando a ruptura absoluta entre espaços pedestrianizados e circulação de veículos. Procura-se com esta intermediação adequar os espaços públicos às necessidades de acesso de veículos para as atividades instaladas nas áreas pedestrianizadas, e para prestação de serviços de emergência e socorro.

A criação de áreas pedestrianizadas no Centro, com a implantação de calçadas, não contemplou na solução projetual a inexorável presença de veículos. Nesse sentido, os calçados não tiveram equacionadas as relações entre pedestres e automóveis, gerando inúmeros conflitos. Nesse sentido, destacam-se a dificuldade de abaste-

cimento para as atividades econômicas instaladas, a dificuldade de prestação de socorro em caso de sinistro ou atendimento médico, o desestímulo à permanência de grandes empresas no centro, além de significativo número de atropelamentos, uma vez que veículos de serviços públicos e carros-forte circulam durante o dia e veículos de abastecimento circulam à noite.

Com o objetivo de organizar a presença de veículos no Centro, propõe-se a criação de uma rede de vias de tráfego seletivo, com a definição de uma calha para circulação de veículos, contemplando o acesso a uma distância máxima de 100 m dos edifícios. Sem descaracterizar a prioridade do pedestre, a definição de uma calha, através da utilização de desenho e de materiais adequados, estabelece, com clareza, as áreas privativas de circulação de pessoas, e proporciona a desobstrução de áreas de circulação de veículos. O tráfego seletivo se destina a veículos prestadores de serviços às atividades instaladas no centro, aos serviços públicos e à demanda cativa de automóvel. Dada a especificidade do Centro, a implantação do sistema de tráfego seletivo, deve ser associada a criação de veículos especiais para circulação nos calçados. As formas de controle do tráfego seletivo devem ser diferenciadas, segundo as necessidades, variando da cobrança de tarifa ao controle de horário.



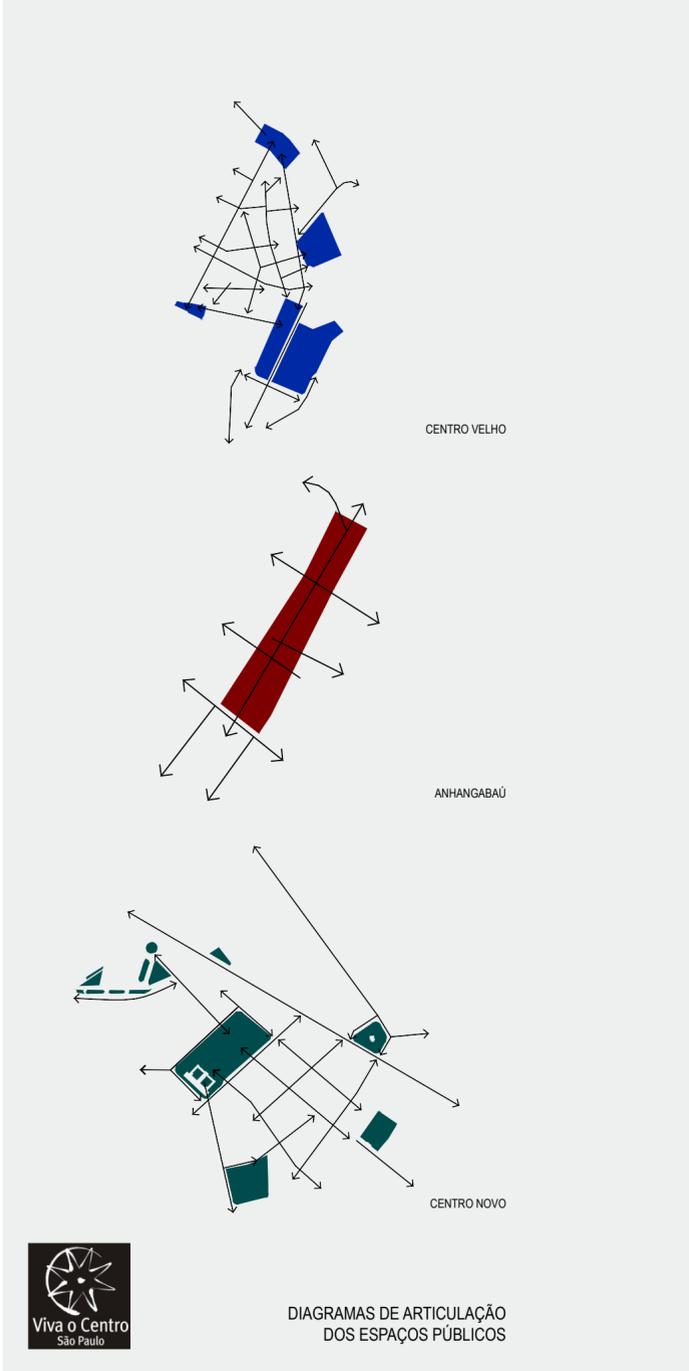
ARTICULAR A REDE DE ESPAÇOS PÚBLICOS

As referências históricas são indispensáveis na organização de um espaço público reconhecido pela população como espaço de vida coletiva. Assim, no Centro, o conjunto composto pelo Patrimônio Histórico só ganha sua verdadeira dimensão ao tornar-se unitário e conjugado aos espaços públicos adjacentes. Como o espaço coletivo se define "por negação", isto é, como espaço conquistado, liberado do uso privado, os bens culturais-arquitetônicos de conteúdo histórico são elementos importantes que ampliam a sua qualidade. A rede de espaços públicos deve garantir e estimular as várias maneiras de "estar na rua", de viver a sociabilidade do espaço público.

Pode se identificar no Centro, três subsistemas de espaços públicos com características bastante diferenciadas, tanto no que se refere ao traçado, como ao patrimônio construído que os conforma: Centro Velho, Centro Novo e Anhangabaú. O subsistema Centro Velho se caracteriza pelo traçado viário que se organiza a partir de uma base triangular, marcada por três espaços públicos que se constituem como vértices: Praça da Sé, Largo São Bento, Largo São Francisco;

O subsistema Centro Novo se organiza a partir de um espaço público centralizado — a Praça da República — que se articula ao Largo do Arouche, à Praça Roosevelt, ao Largo Paissandu e à praça Dom José Gaspar, através de importantes eixos viários;

O subsistema Anhangabaú se organiza a partir de um grande espaço público que acopla uma série de praças menores, em diferentes planos, aos quais se articula através de passagens, galerias, escadarias.



SUBSISTEMAS DE ESPAÇOS PÚBLICOS NO CENTRO

SUBSISTEMA CENTRO VELHO
SUBSISTEMA CENTRO NOVO
SUBSISTEMA ANHANGABAÚ

100 0

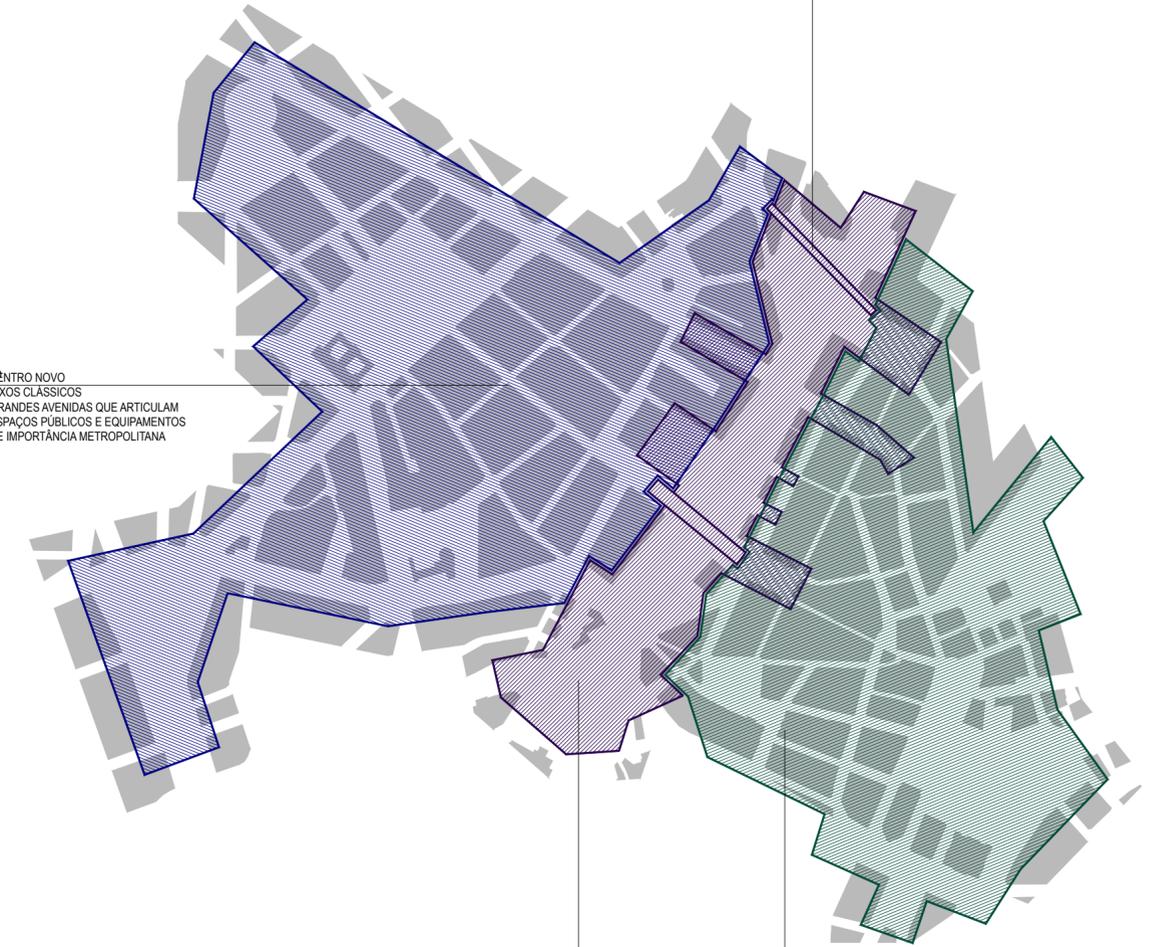
N

CENTRO NOVO
EIXOS CLÁSSICOS
GRANDES AVENIDAS QUE ARTICULAM
ESPAÇOS PÚBLICOS E EQUIPAMENTOS
DE IMPORTÂNCIA METROPOLITANA

ANHANGABAÚ
ESPAÇO MONUMENTAL CENTRAL, ARTICULADOR DAS DUAS
COLINAS — CENTRO VELHO E CENTRO NOVO — ATRAVÉS DE
UM CONJUNTO DE ESPAÇOS PÚBLICOS: PRAÇAS, PASSAGENS,
ESCADARIAS, GALERIA

CENTRO VELHO
TRAÇADO HISTÓRICO DEFINIDO PELO TRIÂNGULO:
RUA SÃO BENTO
RUA DIREITA
RUA QUINZE DE NOVEMBRO E SEUS LARGOS:
PRAÇA DA SÉ
LARGO SÃO BENTO
LARGO SÃO FRANCISCO

VIADUTOS
LIGAÇÃO NA COTA SUPERIOR,
PERMITINDO A VISUALIZAÇÃO DO VALE:
COMPREENSÃO DE SUA GEOGRAFIA



ARTICULAR A REDE DE ESPAÇOS PÚBLICOS

O Centro Velho se caracteriza pelo traçado estreito e desalinhado de suas ruas, pela presença significativa de edifícios de interesse histórico, do final do século XIX e das primeiras décadas do século XX, e de espaços públicos que se configuram como praças e largos. Além disso, uma situação geográfica privilegiada — alto de um platô — permite descortinar visuais para os vales do Tamanduateí e Anhangabaú.

Basicamente, são duas as ações relacionadas ao Centro Velho. Uma primeira, de recomposição da Praça da Sé e dos Largos São Bento e São Francisco, que se desfiguraram com a implantação das estações de Metrô.

Na Praça da Sé propõe-se um estudo para a reabertura da via lateral à Catedral que recupera o traçado original da praça. Além de demarcar com clareza dois espaços com utilização bastante diferenciada, a via permite redefinir o circuito de contorno do Centro Velho, com diminuição do tempo de percurso e melhoria das condições de acesso. Além disso, há necessidade de recomposição do entorno da Praça, e recuperação de sua monumentalidade, o que deve se dar através de diretrizes para ocupação dos terrenos hoje desocupados.

No Largo de São Bento, também visando a recomposição da massa edificada, propõe-se a ocupação do resíduo de terreno entre a rua Libero Badaró e a rua São Bento, para instalação de serviços e mobiliário que hoje obstruem as áreas de pedestres. Nos mezaninos da Estação do Metrô propõe-se a ocupação por serviços públicos. Indica-se,

ainda, a melhoria da ligação entre o Vale do Anhangabaú e a Ladeira Porto Geral.

No Largo São Francisco, a recomposição deve ser alcançada pela ocupação dos terrenos de propriedade do Jôquei Clube e do Metrô, respectivamente. As formas de viabilização destas áreas devem ser articuladas entre a municipalidade e os proprietários.

A segunda linha de ação no Centro Velho se refere à criação de vias de tráfego seletivo nos calçadões. As ruas São Bento e Direita, devido às suas dimensões e ao intenso uso por pedestres, constituem exceções, devendo ser mantidas como ruas diferenciadas e exclusivas de pedestres. O acesso de veículos para carga e descarga deve se dar apenas nos horários em que não há nenhuma circulação de pedestres.



PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO

EDIFÍCIOS COM INTERESSE HISTÓRICO/ CULTURAL/ ARQUITETÔNICO
 ÁREAS DE INTERVENÇÃO
 LOTES NÃO EDIFICADOS
 EIXOS EXCLUSIVOS DE PEDESTRES
 PASSAGEM SUBTERRÂNEA EXISTENTE
 PASSAGEM SUBTERRÂNEA PROPOSTA
 ESTUDO DE VIABILIDADE PARA ABERTURA DE RUA
 ESTAÇÕES DE METRÔ

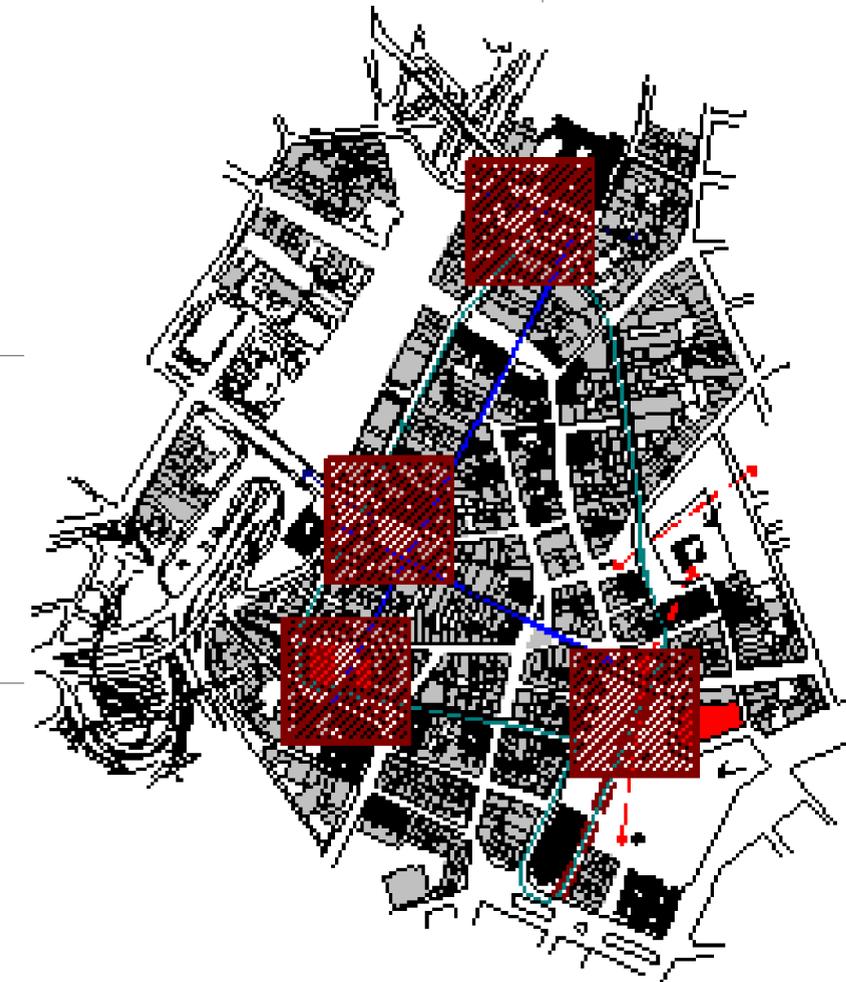
50 0

N

SALÃO URBANO
 PRAÇA ANTONIO PRADO
 LARGO DO CAFÉ
 LARGO DA MISERICÓRDIA

LARGO SÃO FRANCISCO:
 RECONFIGURAR O LARGO

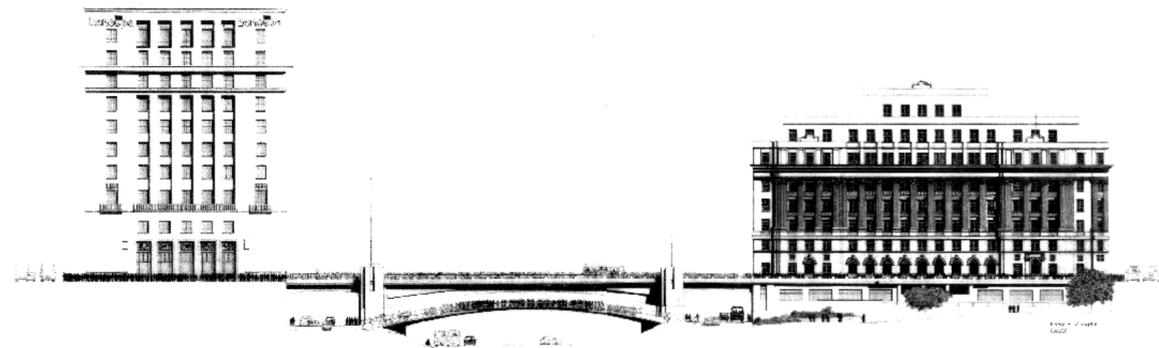
LARGO SÃO BENTO
 OCUPAÇÃO DO RESÍDUO POR
 EQUIPAMENTOS DE PEQUENO PORTE: BANCAS,
 VENDA DE INGRESSOS,
 INFORMAÇÕES
 • LIGAÇÃO SUBTERRÂNEA
 PARQUE D. PEDRO ATÉ ANHANGABAÚ



PÁTIO DO COLÉGIO
 LIGAÇÕES SUBTERRÂNEAS
 COM A PRAÇA DA SÉ
 E PARQUE D. PEDRO II
 ILIDADE DE EXPLORAÇÃO DO
 SÍTIO ARQUEOLÓGICO

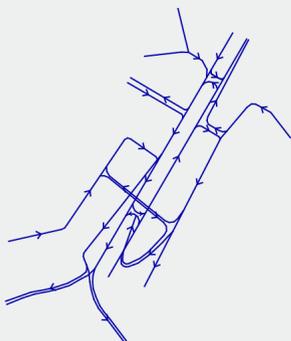
PRAÇA DA SÉ
 • RECUPERAÇÃO DA PRAÇA
 • ESTUDO PARA ABERTURA DE VIA
 • RECONFIGURAÇÃO DO ÁTRIO DA IGREJA
 • PROJETO SEDE DA CURIA METROPOLITANA

CENTRO VELHO



DESENHO: JOSÉ R. GRACIANO

IRRIGAÇÃO



ESTUDO DE ACESSIBILIDADE COM A ABERTURA DE CALHAS VIÁRIAS

A intervenção proposta se dá no sentido de resgatar a forma e a idéia de vale e evidenciar a separação existente entre Centro Novo e Centro Velho, diferenciando o fundo do vale dos espaços públicos lindeiros e demarcando seus limites.

Propõe-se o retorno controlado de veículos ao Vale, sobretudo dos ônibus de linhas circulares, distinguindo o fluxo expresso de passagem (no subsolo) do fluxo local (na superfície). A presença dos ônibus, a partir do momento em que a circulação interna ao Centro for garantida pelas linhas circulares, possibilitará a irrigação do Centro através de sua porta de acesso emblemática e principal. Procura-se reanimar as suas bordas, de forma a reinserir uma expressão de dinâmica metropolitana que lhe foi extirpada. Assim, Galeria Prestes Maia, a passagem da praça São Bento, os jardins da praça Ramos, e as escadarias da Líbero Badaró poderão ser reanimadas com seus fluxos, de dia e de noite.

Propõe-se, ainda, resgatar a plenitude do eixo da Av. São João que, conjuntamente com o viaduto Santa Ifigênia e o Viaduto do Chá, atestam a possibilidade de estabelecer as conexões necessárias ao fluxo de pedestres. Assim, as travessias são valorizadas e ampliadas com a possibilidade de cruzamento franco na continuação da avenida São João, recuperando a importância do eixo que culmina na Praça Antônio Prado construída pela imponência dos edifícios do Banespa e Martinelli.

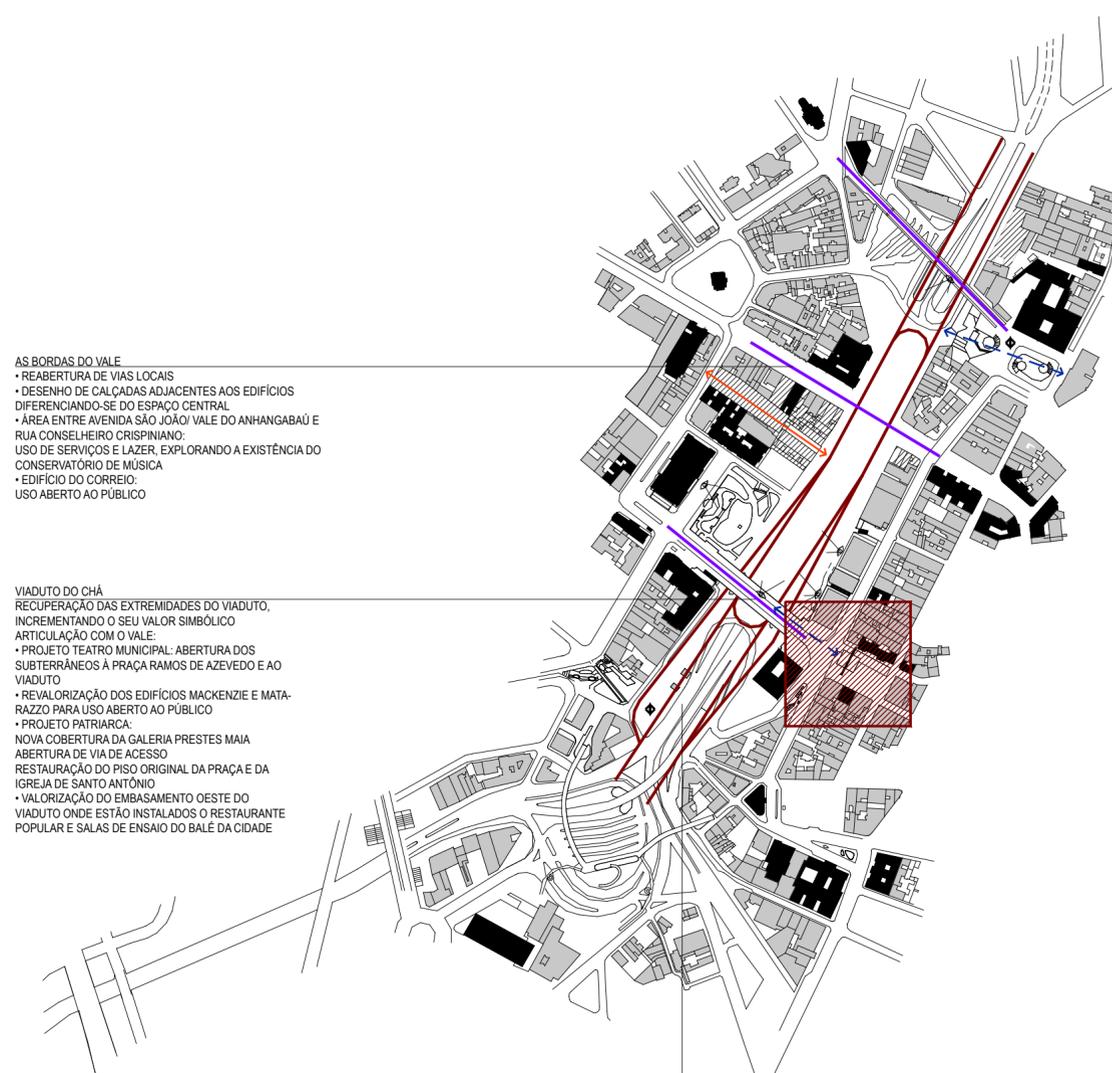
O centro do Vale é concebido enquanto espaço de distensão, como vazio que confere escala à monumentalidade do Vale, e permite a percepção dos edifícios do entorno: os edifícios do Correio, da Eletropaulo, do Banespa, a própria galeria Prestes Maia e demais edifícios emblemáticos que poderiam estar recebendo órgãos representativos dos poderes municipal, federal e estadual.

Ao mesmo tempo, é concebido como espaço que articula e atrai os fluxos de múltiplas atividades: o restaurante popular no embasamento oeste do Viaduto, a Escola de Dança do Municipal, o Conservatório Musical, a concentração de serviços públicos do mezanino da estação São Bento, um shopping center diferenciado que leve em conta as especificidades do centro e do seu edifício histórico.



PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO

- EDIFÍCIOS COM INTERESSE HISTÓRICO/ARQUITETÔNICO/ CULTURAL
- ÁREAS COM POTENCIAL CONSTRUTIVO
- ÁREAS DE INTERVENÇÃO
- REFORÇO ÀS PASSAGENS EXISTENTES
- PASSAGEM PROPOSTA
- TRAVESSIAS
- FLUXO DE VEÍCULOS
- ESTAÇÕES DE METRÔ



AS BORDAS DO VALE

- REABERTURA DE VIAS LOCAIS
- DESENHO DE CALÇADAS ADJACENTES AOS EDIFÍCIOS DIFERENCIANDO-SE DO ESPAÇO CENTRAL
- ÁREA ENTRE AVENIDA SÃO JOÃO/ VALE DO ANHANGABAU E RUA CONSELHEIRO CRISPINIANO:
- USO DE SERVIÇOS E LAZER, EXPLORANDO A EXISTÊNCIA DO CONSERVATÓRIO DE MÚSICA
- EDIFÍCIO DO CORREIO:
- USO ABERTO AO PÚBLICO

VIADUTO DO CHÁ

RECUPERAÇÃO DAS EXTREMIDADES DO VIADUTO, INCREMENTANDO O SEU VALOR SIMBÓLICO

ARTICULAÇÃO COM O VALE:

- PROJETO TEATRO MUNICIPAL: ABERTURA DOS SUBTERRÂNEOS A PRAÇA RAMOS DE AZEVEDO E AO VIADUTO
- REVALORIZAÇÃO DOS EDIFÍCIOS MACKENZIE E MATA-RAZZO PARA USO ABERTO AO PÚBLICO
- PROJETO PATRIARCA:

NOVA COBERTURA DA GALERIA PRESTES MAIA

ABERTURA DE VIA DE ACESSO

RESTAURAÇÃO DO PISO ORIGINAL DA PRAÇA E DA IGREJA DE SANTO ANTÔNIO

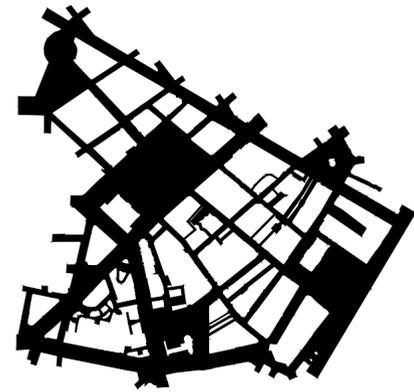
- VALORIZAÇÃO DO EMBASAMENTO OESTE DO VIADUTO ONDE ESTÃO INSTALADOS O RESTAURANTE POPULAR E SALAS DE ENSAIO DO BALÉ DA CIDADE

ENTRADAS E SAÍDAS

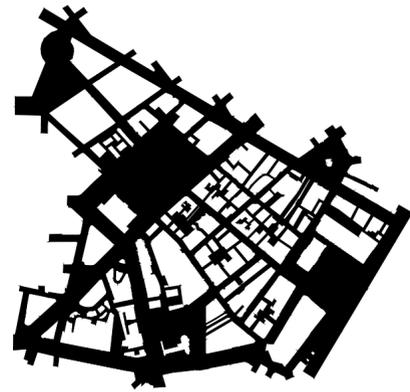
- REABERTURA DOS PONTOS DE ÔNIBUS NAS ANTIGAS RUAS ANHANGABAU E FORMOSA, FORTALECENDO OS ACESSOS AOS CENTROS VELHO E NOVO
- PROJETO DE INSTALAÇÃO DO MASP E TV CULTURA NA GALERIA PRESTES MAIA
- CONTINUIDADE DE TRATAMENTO NA PASSAGEM DA PRAÇA ANTÔNIO PRADO PARA AVENIDA SÃO JOÃO
- TRATAMENTO DE BALCÕES E ESCADARIAS PARA O VALE, COM USOS DE SERVIÇOS RÁPIDOS, COMO CAFÉS, BANCAS DE JORNAL
- MELHORIA DA LIGAÇÃO SUBTERRÂNEA PARQUE D. PEDRO III/ ESTAÇÃO SÃO BENTO/ ANHANGABAU.

APROVEITAMENTO DAS COTAS DOS VALES

- RECUPERAÇÃO DA LADEIRA DA MEMÓRIA



ESQUEMA DE CIRCULAÇÃO DE PEDESTRES EXISTENTE



PROPOSTA COM AMPLIAÇÃO DAS GALERIAS

O Centro Novo representa um momento específico do desenvolvimento do Centro Se caracteriza por um tecido urbano de traçado ortogonal, e pela presença de edifícios construídos a partir dos anos 40. Destaca-se a presença de edifícios modernistas e a ocupação de lotes através de galerias que interligam ruas no nível térreo das edificações.

As ações relacionadas ao Centro Novo se referem, em primeiro lugar, à articulação de espaços públicos que se organizam a partir da Praça da República. Esta praça é entendida como um dos principais acessos ao centro, na medida em que integra várias modalidades de transporte, descarregando um grande número de passageiros que se distribuem entre os vários espaços públicos a ela ligados. A perspectiva de implantação de ônibus circulares e a conseqüente retirada de grande parte dos ônibus de passagem, a implantação de um estacionamento subterrâneo, em projeto, aliados à estação de Metrô existente, colocam a necessidade de uma atualização do desenho da praça.

Uma primeira questão em relação ao redesenho da praça se refere à necessidade de destacar o caráter monumental conferido pela presença do edifício da Escola Normal Caetano de Campos, com a retirada de canteiros que interditam a sua penetração, e manutenção das árvores, liberando o chão da praça e garantindo eixos visuais para o pedestre. Uma segunda questão se refere à necessidade de destacar seu papel como eixo de ligação entre os dois setores do Centro Novo que se definem em seu entorno, com abertura de uma circulação que vincule a Vieira de Carvalho com o eixo da Barão de Itapetininga e Cinelândia. E, finalmente, é necessário entender a conformação da Praça a partir de seus limites: relação vazio da praça/ cheio dos edifícios, normalizando gabaritos mínimos para novas construções, procurando criar um entorno homogêneo, como acontece em outras ruas do centro, propiciando uma qualidade espacial e ambiental diferenciada, ligada à arquitetura moderna característica do Centro Novo.

A partir da Praça da República se irradiam os eixos Vieira de Carvalho, Largo do Arouche; São Luis/ Biblioteca Municipal /Praça Dom José Gaspar; Roosevelt /Consolação, e o eixo São João. O eixo Vieira de Carvalho/Largo do Arouche constitui exemplo de multifuncionalidade que se realiza harmoniosamente, onde convivem o comércio diversificado, hotéis e restaurantes tradicionais, e a habitação, aqui entendida como um dos pilares estruturais de vitalidade da Área Central. O Largo do Arouche solicita um tratamento que atenda à vitalidade diurna e noturna de seu entorno. O eixo São Luis/ Biblioteca encontra na Praça D. José Gaspar, o espaço a ser potencializado em função do conteúdo simbólico da presença de uma biblioteca no centro da cidade.

O eixo Roosevelt/ Consolação, porta de saída para as avenidas Consolação e Paulista, encontra alguns entraves que o distanciam da Praça da República. O primeiro entrave se deve a um fluxo viário muito pesado, distribuidor de ramais que se ligam às zonas oeste, leste,

sul da cidade. O segundo entrave é o próprio desenho da Praça Roosevelt, impermeável à ocupação do pedestre. Interessante seria a praça abrir-se de maneira mais franca à ruas Martinho Prado e Nestor Pestana, um conjunto que mistura o requinte da sala de música erudita com casas noturnas e edifícios residenciais.

O eixo São João que, entre a Praça da República e o Vale do Anhangabaú, abriga um significativo número de salas de cinema, dá o mote para a abertura de calhas viárias em ruas pedestrianizadas, a serem utilizadas por veículos, à noite. Os amplos passeios públicos que comportam a ocupação por mesas, e a presença de bares e restaurantes tradicionais complementam o potencial da área para uso noturno.

Uma segunda estratégia de ação no Centro Novo se refere à utilização do modelo das galerias como um mecanismo possível de propiciar maior permeabilidade espacial para circulação de pedestres. A rua Barão de Itapetininga, juntamente com a rua 24 de Maio, Sete de Abril, e as transversais, formam um complexo onde o comércio absorve o fluxo de pedestres de passagem. Propõe-se a articulação de circulações secundárias aos eixos principais, proporcionando uma trama que evolui por dentro dos quarteirões, tornando coletivos os espaços privados. O espaço resultante da abertura dos pavimentos térreos dos edifícios poderia trazer como conseqüência lugares intermediários de estar, miolos de quadra com cafés, restaurantes, pátios com mesas e cadeiras a céu aberto ou não.



PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO

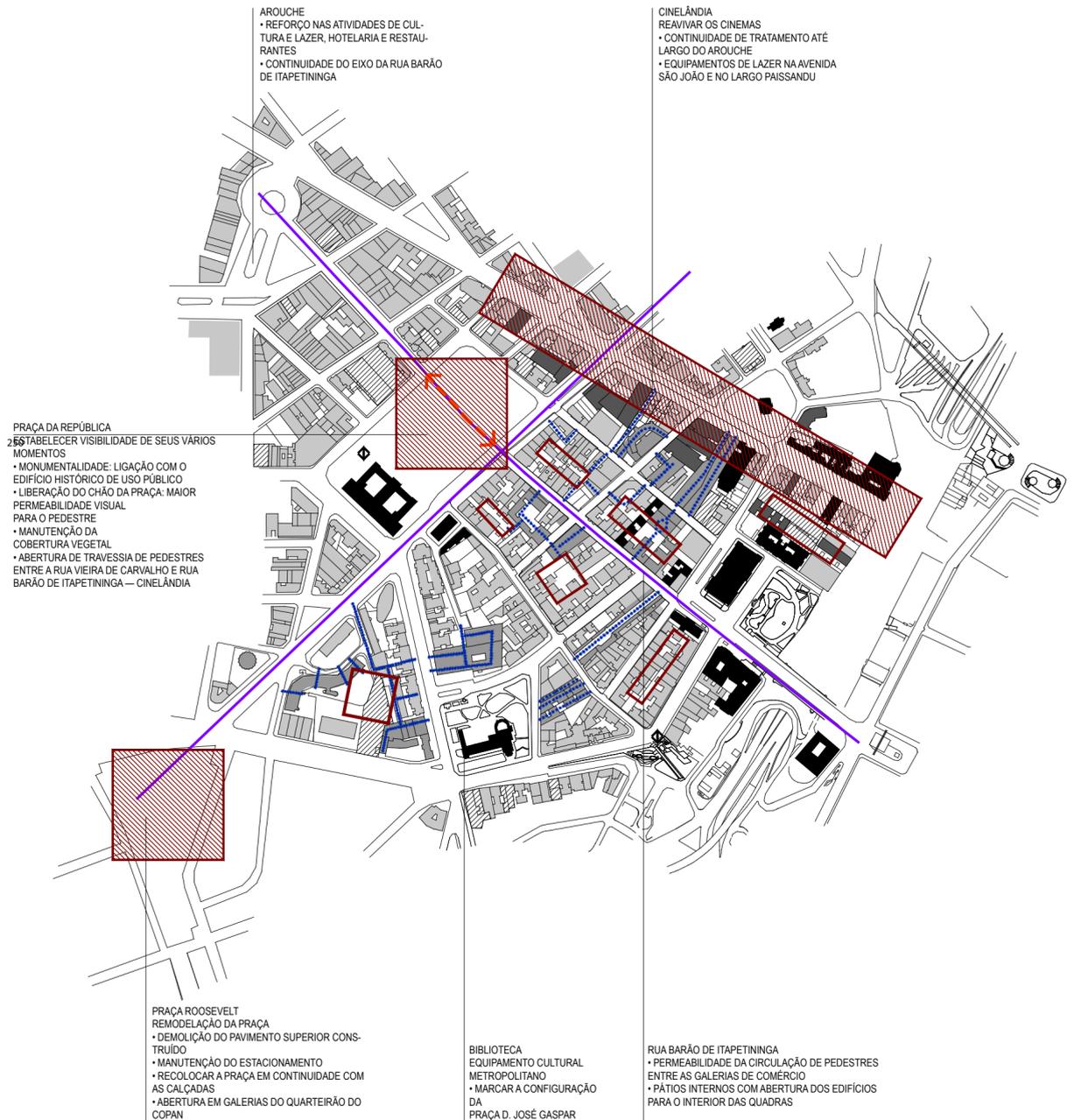
- EDIFÍCIOS COM INTERESSE HISTÓRICO/ ARQUITETÔNICO/ CULTURAL
- CINEMAS
- ÁREAS DE INTERVENÇÃO
- ÁREAS COM POTENCIAL CONSTRUTIVO
- GALERIAS PROPOSTAS
- ABERTURA DE VIA PEDESTRIALIZADA
- GALERIA EXISTENTE
- EIXO PRINCIPAL
- ESTAÇÕES DE METRÔ

50 0

N



EXEMPLO DE LIBERAÇÃO DO TÉRREO PARA PASSAGENS E ESTAR DE PEDESTRES



BIBLIOGRAFIA

CPTM, Relatório Gerencial, São Paulo, 1996

EMURB/PMSP, O Resgate da ÁREA CENTRAL, São Paulo, 1991

FIPE/SEHAB — Levantamento Sócio-Econômico da Região Central da Cidade de São Paulo - Primeiro Relatório de Andamento, São Paulo, 1995

Governo do Estado de São Paulo - I Fórum da Cidadania do Estado de São Paulo Sessão Temática: Cortiços, São Paulo, 1996

IBGE - Censo 1991

JORGE, Luis Antonio e BRAGA, Milton; Imagem e Referência na Metrópole de São Paulo: Proposta de Requalificação do Vale do Tietê, III Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, São Carlos, 1994

LOGIT, Projeto "Centro Acessível", São Paulo, 1994

MEYER, Regina e GROSTEIN, Marta Dora (orgs.), São Paulo Centro XXI — Entre História e Projeto, São Paulo, Associação Viva o Centro, 1994

MEYER, Regina e GROSTEIN, Marta Dora (coord.) Memória do Encontro Centro XXI, São Paulo, Associação Viva o Centro, 1995

Ministério dos Transportes, Programa de Revitalização de Áreas Ferroviárias — REVAF, Brasília, 1994

PMSP Plano Diretor do Município de São Paulo - 1991

PMSP/CET, Plano Municipal de Tráfego e Transportes, São Paulo, 1992

PMSP/CET, Desempenho do Sistema Viário de São Paulo-1994, São Paulo

PMSP/São Paulo Transportes, Área Central — Integração dos Corredores e Terminais

Centrais/ Revitalização do Centro e do Sistema de Trolebus, São Paulo, 1994

PMSP/ SERA — Estruturação das Subprefeituras, São Paulo, 1991

PMSP/ SEHAB — Programa de Melhorias em Cortiços, São Paulo, 1990

PROCENTRO, Estacionamentos Subterrâneos, São Paulo

ROLNIK, Raquel , KOWARICK, Lucio, SOMEKH, Nadia (org.) São Paulo - Crise e Mudança, PMSP/ Ed. Brasiliense, 1990

SETMSP, Relatório PITU - Plano Integrado de Transportes Urbanos, São Paulo, 1995

SNM/EMPLASA/SEMPA, Bens Culturais Arquitetônicos no Município e na Região Metropolitana de São Paulo, São Paulo, 1984

SOLA MORALES, Manuel — Espaços Públicos e Privados, Transcrição de palestra proferida no Seminário Internacional "Centro XXI", Associação Viva o Centro, São Paulo, 1995

STRAMBI, Orlando; MEYER, Regina; CUSTÓDIO, Paulo, Unrestraining Traffic in Central Areas: The Case of Metropolitan São Paulo, 1995

SÃO PAULO CENTRO

U M A N O V A A B O R D A G E M

Realização

Associação VIVA O CENTRO

Sociedade Pró-Revalorização do Centro de São Paulo

Marco Antonio Ramos de Almeida · Presidente da Diretoria Executiva

Jorge da Cunha Lima · Coordenador do Grupo Técnico

Regina Prosperi Meyer · Consultora

Coordenação Geral

Regina Prosperi Meyer

Coordenação de Projeto

Fernando de Mello Franco

Marcelo Laurino

Sarah Feldman

Colaboração

Arq. Katia Pestana

Arq. Keila Costa

Arq. Marta Moreira

Arq. Milton Braga

Alexandre Hodapp

Ana Paula Nascimento

Daniel Hopf Fernandes

Luciana Iikawa

Marco Antonio R. dos Santos

Robson Castilho de Brito

Equipe VIVA O CENTRO

Arq. Érica Diogo

Arq. Karine Murachco

Arq. Rose Carmona

Jornalista Jule Barreto

Projeto Gráfico

Marcelo Laurino

Alexandre Hodapp

Encadernação

Monica Schoenacker

Maquete

Giancarlo Latorraca

Roberto Rolnik Cardoso

Agradecimentos

Angelo Bucci · Cândido Malta Campos Filho

Gilmar Candeias (STM) · Heloisa Martins (CET)

Helène Afanasieff (CDHU) · José Augusto N. P. Bicalho (CPTM)

Margarida Micherian (SEMPPLA) · Nabil Bonduki (EESC-USP)

Ney Simas (São Paulo Transportes) · Paulo Mendes da Rocha

Piratininga Arquitetos Associados · Renato Daud (CDHU)

Renato Penna de Mendonça (CPTM) · Silvana Olivieri

ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO

SOCIEDADE PRÓ-REVALORIZAÇÃO DO CENTRO DE SÃO PAULO

RUA LIBERO BADARÔ, 471 - 22º ANDAR - CENTRO - SÃO PAULO

CEP 01009-000 - FONE: 3106-8205 - FAX: 3118-5066

E-MAIL: AVC@VIVAOCENTRO.ORG.BR

PARTICIPANTES

PARTICIPANTES

Abrahão, Azevedo e Gomes Advogados * Agromont Administração de Bens e Participações * Art Bolsas * Associação Ajude São Paulo * Associação Brasileira das Empresas de Leasing - ABEL * Associação Brasileira das Entidades de Hospedagem, Gastronomia e Turismo - ABRESI * Associação Brasileira de Bancos - ABBC * Associação Brasileira de Bancos Internacionais - ABBI * Associação Brasileira de Empresas de Serviços Especiais de Engenharia * Associação Brasileira de Pedestres - ABRASPE * Associação Brasileira dos Fotógrafos de Publicidade - ABRAFOTO * Associação Comercial de São Paulo - ACSP * Associação Cristã de Moços de São Paulo - ACM * Associação das Empresas Distribuidoras de Valores - ADEVAL * Associação de Comerciantes, Empresários e Liberais do Centro de São Paulo - ACEL/CESP * Associação dos Antigos Alunos do Ginásio do Estado - AAAGE * Associação dos Bancos no Estado de São Paulo - ASSOESP * Associação dos Funcionários Públicos do Estado de São Paulo * Associação dos Lojistas da Florência de Abreu - ALFA * Associação dos Oficiais de Justiça do Estado de São Paulo * Associação Nacional das Corretoras de Valores, Câmbio e Mercadorias - ANCOR * Associação Nacional das Instituições de Crédito, Financiamento e Investimento - ACRIFI * Banco BBA - Creditrealist * Banco Cidadã * Banco do Estado de São Paulo - BANESPA * Banco Itaú * BankBoston * Bolsa de Mercadorias & Futuros - BM&F * Bolsa de Valores de São Paulo - BOVESPA * Caixa Econômica Federal * Cartório Medeiros * Casa de Anchieta * Cavazzale Advogados Associados * Celso Figueiredo Filho * Centro Acadêmico "XI de Agosto" * Centro de Estudos das Sociedades de Advogados CESA * Cia Central de Importação e Exportação - CONCENTRAL * Cia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ * Cia Paulista de Trens Metropolitanos - OPTM * Clube Anglo-Americano de São Paulo * Colégio de São Bento de São Paulo * Condomínio Civil do Centro Comercial e de Alimentação Duca "Spazio 145" * Congregação Israelita Astesazi São Paulo * Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo (1º GI e 1º GBS) * Diário Popular * Eletropaulo Metropolitana Eletricidade de São Paulo * Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo - EMPLASA * Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo - EMTU * Engêlmpe - Engenharia de Conservação * Escritório Fratino Sica * Estapar Estacionamentos * Extra Mappin * F. H. J. Empreendimentos * Faculdade de Belas Artes de São Paulo * Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo * Federação Brasileira das Associações de Bancos - FEBRABAN * Federação das Indústrias do Estado de São Paulo - FIESP * Federação de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares do Estado de São Paulo * Federação do Comércio do Estado de São Paulo - FCESP * Fundação Escola de Comércio "Álvares Penteado" * Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo - FESPSP * Gepas Pesquisa Histórica e Restauração de Bens Culturais * Grupo Lind de Editoras Associadas * Hilton São Paulo * Hotel Braston São Paulo * Igreja Nossa Senhora da Consolação * Indústrias Klabin de Papel e Celulose * Inspetoria Salesana de São Paulo * Instituto dos Arquitetos do Brasil - IABSP * Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo * Instituto Paulista de Ensino e Pesquisa * Intarco Projetos e Consultoria * Ituana Agropecuária * José Eduardo Loureiro * José Rodolpho Perazzolo * Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo * Livraria Catedral * Logos Engenharia * Luigi Bertolli * Machado, Meyer, Sendacz e Opice * Advogados * Método Engenharia * Mosteiro de São Bento de São Paulo * Museu da Cidade de São Paulo * Museu Pe. Anchieta * Nossa Caixa-Nosso Banco * Ordem dos Advogados do Brasil - OAB/SP * Pellegrino e Associados Engenharia de Avaliações * Pellegrino Realty Negócios Imobiliários * Primeiro Neto - Advogados * Pioneer Corretora de Câmbio * Polícia Civil do Estado de São Paulo - DEATUR * Polícia Militar do Estado de São Paulo (7º BPM-M) * PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes * Restaurante L'Ancienne * Restaurante Paddock * Restaurante Vegetariano Apfel Suizo * Rotary Club de São Paulo - República * São Paulo Convention & Visitors Bureau * Savoy Imobiliária Construtora * Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos * Serasa - Centralização de Serviços dos Bancos * Serviço Social do Comércio - SESC CARMO * Shopping Light * Sindicato das Sociedades de Advogados dos Estados de São Paulo e Rio de Janeiro * Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares de São Paulo * Sindicato dos Empregados em Estabelecimentos Bancários de São Paulo * Sindicato dos Profissionais do Ensino Oficial do Estado de São Paulo - APEOESP * Sindicato Nacional das Empresas de Arquitetura e Engenharia Consultiva - SINAENCO * Sociedade Amigos de Vila Buarque, Santa Cecilia, Higienópolis e Pacaembu * Sociedade Dez de Outubro do Bom Retiro * Superintendência do Trabalho Artesanal nas Comunidades de São Paulo - SUTACO * Teatro Municipal de São Paulo * Terraço Itália Restaurante * TMS Telefônica * Tozzini, Freire, Taveira e Silva Advogados * Tribunal de Justiça de São Paulo * Tries Cia. Imobiliária Administradora * União de Bancos Brasileiros - UNIBANCO.

DIREÇÃO

Henrique de Campos Mirelles (FirstBoston Global Bank) - Presidente * Marco Antonio Ramos de Almeida (BankBoston) - Presidente da Diretoria Executiva * Alencar Costa (Associação Brasileira das Entidades de Hospedagem, Gastronomia e Turismo - ABRESI) - Diretor Vice-Presidente * Gilmar Carneiro dos Santos (Sindicato dos Empregados em Estabelecimentos Bancários de São Paulo) - Diretor Vice-Presidente * Nelson Kheirallah (Associação Comercial de São Paulo) - Diretor Vice-Presidente * Wilson Antonio Salmeron Gutierrez (Federação Brasileira das Associações de Bancos - FEBRABAN) - Diretor Financeiro * Luis Eduardo Ramos Lisboa (Associação Brasileira de Bancos Internacionais - ABBI) - Diretor Secretário * Antonio José L. C. Monteiro (Primeiro Neto - Advogados Associados) - Diretor Jurídico * Celso Cintra Mori (Primeiro Neto - Advogados Associados) - Diretor Jurídico * Celso Figueiredo Filho (Grupo Figueiredo) - Diretor * Jaime Marcondes Cupertino (Banco Itaú) - Diretor * Odair Zioli (Banco do Estado de São Paulo S.A. - BANESPA - Diretor * Paulo Ney Fraga de Sales - Diretor * Vicente Antonio Pitlner (Bolsa de Mercadorias & Futuros - BM&F) - Diretor * Francisco Mendes de Oliveira (Banco do Estado de São Paulo S.A.) - Diretor * Deyvid Leite (Sindicato dos Empregados em Estabelecimentos Bancários de São Paulo) - Diretor * Luiz Eduardo C. Junqueira Machado (Banco Itaú S.A.) - Diretor * Jorge da Cunha Lima - Consultor * Regina M. Prosperi Meyer - Consultora. Conselho Fiscal: José Maria Giaretta Camargo (Sindicato dos Contabilistas) - Presidente * José Joaquim Boarin (Fundação Escola de Comércio Álvares Penteado) - Conselheiro. Auditores Independentes: PricewaterhouseCoopers.

EQUIPE TÉCNICA

Área de Comunicação e Assessoria de Imprensa - Ana Maria Ciccacio, Jule Barreto * Área de Projetos Especiais - Rosely Carmona * Área de Arquitetura e Urbanismo - André Pires Delmanto, Estela Macedo Alves, Katia Canova, Luciana Travassos, Renato Conde * Área de Apoio às Ações Locais - Davi Ceres, Jorge Alves da Silva, Maria Ana G. Capobianco, Teresinha Santana * Área de Captação de Recursos - Jorge Eduardo Rupies * Área Administrativa - Cristina Café Fernandes* Secretaria - Glaucia Taketa Spada, Wegner Ferreira Macedo.

Agosto 2000



SÃO PAULO CENTRO

UMA NOVA ABORDAGEM

