

urbos

Temas urbanos • Uma publicação da Associação Viva o Centro • nº 43 • jun-jul-ago-2007

Underground



Fundos de Investimento: Rentabilidade passada não é garantia de resultado futuro. Produtos não garantidos pela Instituição Administradora, ou por qualquer mecanismo de seguro, ou ainda pelo Fundo Garantidor de Créditos - FGC. Recomendamos sempre a leitura do prospecto e do regulamento do Fundo antes de aplicar seus recursos. Para avaliação da performance do fundo de investimento, é recomendável uma análise de período de, no mínimo, 12 meses. Os critérios da premiação Guia Exame 2006 e do Valorinveste podem ser encontrados no site www.itaui.com.br. Exceção: Investimentos Fundos e clique em Combate ao Fundo Itaú (Fundo Itaú) e clique em Especialistas em Investimentos Itaú possuem certificação CPA 20 da Associação Nacional dos Bancos de Investimento (ANBI) e podem ser consultados por meio da Consultoria On-line no www.itaui.com.br. Planos de Previdência: o registro destes planos, na Susep, não implica, por parte da Autarquia, incentivo ou recomendação à sua comercialização. Susep FGBL 1.5414.001054/2003-59, Susep VGBL 1.5414.000781/2003-07, Itaú Vida e Previdência S.A. CNPJ 53.031.217/0001-25.



**Para acertar em cheio
nos seus sonhos amanhã,
invista hoje no Itaú.**

Todas as opções de investimentos, profissionais
e especialistas para fazer o seu dinheiro
render com a conveniência que você quer.



O Itaú tem todos os tipos de investimentos e, ainda, profissionais altamente qualificados cuidando do seu dinheiro. E também Especialistas em Investimentos, certificados pela ANBI, que indicam qual é a opção certa para a sua necessidade, seja CDB, Compromissada DI, Fundos de Investimento, Poupança ou Planos de Previdência. Tudo para você investir hoje e realizar amanhã. Acesse www.itaui.com.br, ligue para o Itaú Investfone: 4004-4828 (capitais e regiões metropolitanas) e 0800 9704828 (demais localidades) ou vá até a sua agência Itaú.

Investimentos Itaú. Feitos por quem sabe. Feitos para você.



feito
para
você

URBS é uma publicação trimestral da Associação Viva o Centro. **Editores:** Jorge da Cunha Lima e Lui C. Tanaka. **Produção e Edição:** LDC Editora e Comunicação Ltda. **Edição de texto e reportagem:** Débora Mismetti. **Reportagem:** Adriana Reis. **Jornalista Responsável:** Débora Mismetti (MtB 48589). **Projeto gráfico:** Katia Oliveira. **Arte:** Alessandra Tissoni e Adriana Carrer. **Atendimento:** Camila Fiasqui. **Foto da Capa:** Fábio Mattos. **Ensaio Fotográfico:** Julio Bittencourt. Fotos realizadas em 2004, no Brás (p. 34), e em 2007, nas Ruas Rego Freitas (p. 36) e Rua Augusta (pp. 38 e 40). **Equipamento:** Canon 5D, com lentes 70-200 mm e 24-70 mm. **Colaboradores:** Celso Lomonte Minozzi, Danilo Blanco, José Eduardo de Assis Lefèvre, José Paulo Mortari, Julio Bittencourt, Luis Sobral e Victor Eskinazi. **Impressão:** Ricargraf. **Tiragem:** 12.000 exemplares. **Redação, administração, circulação e assinatura:** Rua Líbero Badaró, 425 - 4º andar. CEP: 01009-000 São Paulo - SP, Fone: (11) 3105-8896. **Redação:** redacao.urbs@vivaocentro.org.br. **Assinaturas:** www.vivaocentro.org.br/assinaturas. O conteúdo desta publicação não representa o posicionamento da Associação Viva o Centro. Os artigos publicados expressam tão somente a opinião de seus autores.



Viva o Centro
São Paulo

Patrocinadores desta edição:



Companhia Brasileira de Alumínio



sumário

6 Cartas

7 Editorial

8 Ensaio

Desníveis e subterrâneos,
por José Eduardo de Assis Lefèvre

15 Estrutura Urbana

Garagens subterrâneas no Centro

24 Ponto de Vista

Déficit de circulação, por Adriano Sartori

28 Questão Urbana

Linha 4 do Metrô. Novos trilhos e rumos para o Centro de São Paulo

34 Grande Angular

Ensaio fotográfico, por Julio Bittencourt

42 Entrevista

Os artistas Carlos Matuck e Júlio Barreto defendem o graffiti como arte de contravenção

48 Entrevista

osgemeos falam sobre seu processo criativo e criticam a "limpeza" do graffiti em São Paulo

54 Reportagem

Crianças em situação de rua aproveitam frestas e bueiros para esconder seus pertences

58 Livros

62 Traço

Por Danilo Blanco

Cartas

Parabenizo a Associação Viva o Centro pelos 15 anos de existência comemorados com a Edição Especial de dezembro de 2006. E, por entender a importância desta revista para a cidade de São Paulo, faço alguns esclarecimentos ao texto do superintendente da Associação, Marco Antonio Ramos de Almeida. Ele assinalou em seu artigo que os investimentos a serem feitos no Centro por conta do empréstimo de US\$ 100 milhões com o BID, autorizado na gestão da prefeita Marta Suplicy, “perderam o foco ao serem pulverizados em 130 ações”. Na verdade, as 130 ações contratadas têm foco, e foram organizadas em cinco eixos claros: revalorização imobiliária, circulação, ambiente, desenvolvimento econômico e fortalecimento institucional, integrados no Programa de Reabilitação. Foi mencionado como “projeto equivocados” fixar a população de baixa renda em “grandes edifícios comerciais reciclados”. É uma visão empresarial que não está baseada no saber técnico e nem a proposta em execução restringia a reocupação da área prevendo apenas moradia para famílias de baixa renda. É importante destacar que a questão do repovoamento do Centro também foi considerada necessária para dar vida à área fora do horário comercial. Para tanto, a Prefeitura assinou termo de compromisso com o Secovi, Sinduscom, AsBEA, Ministério das Cidades e Caixa Econômica Federal contando com recursos do FGTS, disponíveis desde outubro de 2004. São recursos para o financiamento de reformas de edifícios e aquisição de apartamentos residenciais no Centro para faixas de renda média. Reforço que voltar a ter população morando no Centro, sem excluir os mais pobres, é fundamental para o sucesso da recuperação da área central de São Paulo.

Nadia Somekh

Ex-coordenadora do Programa de Reabilitação do Centro da Prefeitura de São Paulo (2002-2004)

Gostaria de parabenizar mais uma vez todos os esforços destes 15 anos de luta a favor do Centro de São Paulo. Não é tarefa fácil, mas o começo já ficou para trás!

Edmea Fioretti Mateu

Coordenadora da Unidade Executiva do Projeto, Programa Monumenta, SP

Parabéns pelos 15 anos da Associação Viva o Centro. Um percurso pontuado pelo empenho e compromisso em preservar o caráter histórico e a qualidade do espaço público urbano.

Milú Villela

Presidente do Instituto Itaú Cultural

Ao ensejo da comemoração dos 15 anos da entidade em epígrafe, Dom Paulo Evaristo, Cardeal Arns, envia cordiais cumprimentos e efusivas felicitações.

Côn. Laerte Vieira da Cunha

Vice-Chanceler do Arcebispado de São Paulo

Parabenizamos os membros da Associação Viva o Centro, pois ela completou 15 anos repletos de conquistas para a revitalização do Centro de São Paulo.

Prof. José Carlos Acerbi

Presidente da Associação Paulista de Belas Artes

Quero congratular-me com a Associação Viva o Centro, que ao longo dos 15 anos de sua existência vem batalhando para a recuperação do Centro da cidade de São Paulo, com o plano de revitalização. Hoje, graças a este trabalho, o Centro voltou a ser maravilhoso.

Teruo Yatabe

Diretor Pleno da Associação Comercial de São Paulo

Parabenizo esta Associação pelos seus 15 anos, e espero que continue dando o exemplo de organização não só para São Paulo, mas para todo o país.

Mauricio Ludovico dos Santos

Diretor de Relações Públicas da Associação dos Investidores de Polícia do Estado de São Paulo

Esta edição inaugura uma nova fase para a revista *urbs*, que chega, em junho, aos dez anos de vida. A partir de agora, esta publicação da Associação Viva o Centro será dedicada a um tema por edição, o que possibilitará uma exploração mais profunda dos assuntos. O fato, no entanto, de cada edição se fixar em um único tema, não significa um estreitamento de visão, ao contrário, cada assunto será abordado de forma ampla, por diferentes pontos de vista, coerente, portanto, com a própria diversidade que caracteriza o Centro Metropolitano de São Paulo. O primeiro desafio desta nova fase tem no universo *Underground* sua temática de investigação e reflexão.

Ao abordar este tema, a revista vai além do que está “literalmente” enterrado sob os nossos pés – a infra-estrutura subterrânea – e abarca, também, a cultura marginal, como o *graffiti*, arte tipicamente urbana que se apropria de espaços residuais de túneis, baixios de viadutos e de vias elevadas, para suas manifestações.

Aliás, esse tipo de apropriação dos espaços residuais dessas estruturas traz à tona a questão dos outros usos que lhes são dados como albergues, serviços funerários, cooperativas de reciclagem de lixo e até mesmo como locais “oficializados” para grafiteagem. Ora, assim como a arte não deve ficar estigmatizada como obscura, reclusa aos baixios, também não o devem ser os programas e projetos sociais. Para a Associação Viva o Centro, essas atividades deveriam estar em endereços mais dignos e menos improvisados.

Outra questão relacionada ao tema viadutos e vias elevadas diz respeito ao modelo de estruturação urbana predominante em São Paulo, baseado em projetos que priorizaram exclusivamente a função viária, sem considerar seus impactos negativos no local e no entorno. São infra-estruturas de escala metropolitana inseridas sem cuidados na sensível dinâmica espacial do Centro. O Parque Dom Pedro II é um perfeito exemplo de espaço público que perdeu sua função original de ambiente de convívio e lazer para os moradores da cidade, sobretudo ao ser “contemplado” com cinco viadutos, um gigantesco terminal urbano de ônibus e, mais recentemente,

com o terminal do Expresso Tiradentes, ex-Fura-fila. Outro exemplo é o do Minhocão, que degradou seu entorno e principalmente boa parte da Avenida São João.

De forma distinta a esse modelo, o Viaduto do Chá (projeto de 1934), do arquiteto Elisário da Cunha Bahiana, mostra um desenho que responde muito bem às necessidades integradoras do espaço urbano e de suas funções estruturantes. O viaduto cumpre sua função primária sem promover a degradação do entorno e possibilitando uma utilização digna de seus espaços residuais. O viaduto se integra ao seu contexto ao invés de criar uma ruptura. Além de ligar o Centro Histórico ao Centro Novo, promove um diálogo entre o Vale do Anhangabaú e a cidade alta com área de embarque/desembarque e escadas rolantes. Compõe, ainda, um *belvedere* para o Vale do Anhangabaú e seu primoroso subsolo é ocupado de forma adequada pelo Museu do Teatro Municipal, a Escola Municipal de Bailado, o Centro de Referência do Idoso, assim como já o foi por muitas outras atividades e, atualmente está sendo também disputado pelo Masp e pela Pinacoteca do Município.

Sem dúvida alguma, em projetos que não atendem a esses requisitos, e são muitos em São Paulo, é preciso adotar medidas compensatórias para aliviar a carga que trazem aos moradores e usuários do local e de seus entornos.

Marco Antonio Ramos de Almeida

Superintendente geral da Associação Viva o Centro



A topografia
construída
da cidade

Desníveis e subterrâneos

Por José Eduardo de Assis Lefèvre*

A construção de escadarias para acesso dos pedestres acompanhou a edificação do Viaduto do Chá, integrada à Praça Ramos de Azevedo

Foto: Manuel Messina



A topografia do sítio original da cidade de São Paulo apresenta sensíveis desníveis. Tanto assim que muitas de suas vias foram conhecidas como ladeiras: Ladeira do Porto Geral, Ladeira de São Francisco, de Santo Antônio (a atual Ladeira Dr. Falcão Filho), Ladeira do Ouvidor, Ladeira da Memória, Ladeira da Constituição. Ao se expandir a ocupação urbana, foram ocupados os platôs, os espigões, as baixadas, finalmente as encostas íngremes e áreas inundáveis. A área urbanizada atual apresenta variações de altura de mais de 100 metros. A construção de viadutos, desde o pioneiro Viaduto do Chá, inaugurado em 1892, marcou a paisagem e a fisionomia da cidade.

Viadutos no meio de cidades levam à construção de escadarias para que os pedestres vençam os desníveis existentes. A solução de inserir escadarias dentro das partes dos viadutos que constituem os encontros com os taludes laterais é uma idéia engenhosa, e que foi implantada em São Paulo pela primeira vez no novo Viaduto do Chá, objeto de um con-

curso realizado em 1934, vencido pelo arquiteto Elisiário da Cunha Bahiana. O desenho do conjunto desse viaduto é um primor de elaboração e de cuidado com o ambiente urbano, pois não se trata de uma obra viária inserida à força no ambiente pré-existente, mas sim de uma refinada composição de projeto de toda uma área da cidade, envolvendo ruas, praças, avenidas, incluindo equipamentos como salões para exposições, espaço para floricultura, belvederes etc. A unidade de projeto é garantida por uma especial atenção aos detalhes dos gradis, guarda-corpos, pisos e materiais de acabamento presentes nas diferentes partes da obra.

O projeto do novo Viaduto do Chá, cujos desenhos são conservados na biblioteca da FAU-USP, foi concebido e realizado em sua quase totalidade durante a gestão do prefeito Fábio Prado. Incluiu como área de influência a Praça Ramos de Azevedo, a Praça do Patriarca, as áreas adjacentes da Rua Líbero Badaró e da Ladeira Dr. Falcão Filho, bem como a escadaria externa ligando a Rua Formosa à Praça Ramos.



Foto: Manuel Messina

A Galeria Prestes Maia está sendo restaurada para abrigar exposições do Masp-Centro. Por enquanto, a Galeria serve de passagem entre o Anhangabaú e a Praça do Patriarca

Duas galerias internas foram construídas: a Galeria Prestes Maia, assim denominada em homenagem ao prefeito que inaugurou a obra e que tantas outras obras realizou em São Paulo, e a Galeria Formosa, ligando internamente a

Rua Formosa à Praça Ramos. A Galeria Prestes Maia, além das escadarias, apresenta grandes salões que foram utilizados ao longo do tempo para realização sistemática de grandes exposições de arte, e que hoje são ocupados pelo MASP-Centro. Belas esculturas de Victor Brecheret foram colocadas em locais de destaque em seus corredores. A cobertura original da escadaria, uma laje em formato de falsa elipse e harmônica ao desenho de piso da praça, foi substituída por uma laje de planta retangular quando foram implantadas as escadas rolantes.

Esta laje foi por sua vez eliminada na ocasião da instalação do pórtico metálico que fez parte da grande reformulação recente da Praça do Patriarca.

A Galeria Formosa não chegou a ter sequer uma vida breve: as escadarias, executadas, foram interrompidas por equipamentos de outra ordem, como o cofre de uma coletoria de impostos. Os grandes salões construídos abrigaram diferentes usos: um restaurante popular da Liga das Senhoras Católicas, a Escola Municipal de Bailado, almoxarifados diversos, além do posto de coleta de impostos mencionado. Mas, na parte superior, a Galeria Formosa se interliga com uma passagem que permaneceu aberta durante muito tempo: a passagem que liga as calçadas da antiga Light e do antigo Mappin. Foi muito curioso constatar, na parede dos fundos do restaurante da Liga e nos fundos da Escola de Bailado, os remanescentes das escadarias. Há mais de dez anos a Emurb realizou um projeto de reabertura dessa Galeria.

Fotos: Manuel Messina



Outro conjunto urbano de subterrâneos de grandes dimensões de São Paulo é constituído pelos viadutos construídos ao longo do antigo Anel de Irradiação, posteriormente conhecido como Rótula. A Linha Leste-Oeste do Metrô, projetada em 1956, incorporava idéias que já faziam parte dos estudos e planos de 1929-1930 e de 1938-1945, quais sejam, a utilização de estrados inferiores dos Viadutos Nove de Julho, Jacareí e Dona Paulina para colocação dos trilhos. Este traçado foi abandonado quando finalmente o Metrô foi implantado, ficando esses viadutos com os grandes salões vazios. Um estudo foi desenvolvido no início dos anos 1970, pelo arquiteto Benno Perelmuter, para a implantação de um sistema de esteiras rolantes para pedestres, interligando a Praça da República à Praça da Sé, utilizando essa série de espaços. Mas, a idéia não saiu dos papéis, e os salões têm, ainda hoje, usos heterogêneos: posto de alistamento militar, Serviço Funerário, etc.

Arte e arquitetura subterrâneas

Hoje, o Metrô de São Paulo está sendo construído, em sua maior parte, em subsolo. Ao atravessar o Centro, algumas grandes estações subterrâneas foram realizadas, como a Sé, República e São Bento. Em muitas estações, o Metrô seguiu a política de instalar obras de arte. A Estação Sé, por exemplo, recebeu painéis e esculturas, como a obra mural de Renina Katz na passagem sob o sistema de fontes, o mural de Cláudio Tozzi no acesso norte, o painel de Waldemar Zaidler na plataforma leste, o mural de Mário Gruber na plataforma central, a escultura de Alfredo Ceschiatti no mezanino, além das esculturas localizadas a céu aberto. O conjunto possibilita ao enorme público que circula pela estação um contato, ainda que fugaz, com manifestações plásticas da melhor qualidade.

Reprodução



A Estação Sé do Metrô tem exposição constante de murais de artistas brasileiros, como o "Fiesta", de Waldemar Zaidler



Voltando à superfície da Praça da Sé, temos a Catedral, construída dentro do quadro de construções ecléticas feitas na capital paulista no final do século XIX e início do XX para substituir as construções mais antigas, feitas de taipa. A antiga matriz foi demolida, em 1913-1914, para dar espaço à nova Praça da Sé, de vez que a nova catedral, projeto do arquiteto Maximiliano Hehl, seria erguida onde anteriormente havia existido o primeiro Teatro São José. A nova construção, em estilo neo-gótico, apresentava uma cripta, usual nas construções do período românico e gótico, que viria a abrigar as câmaras mortuárias dos bis-

pos de São Paulo. O seu espaço subterrâneo, coberto por abóbadas nervuradas, recebeu, além dos túmulos, diversos conjuntos escultóricos, como os realizados por Francisco Leopoldo e Silva, um dos quais, dedicado a São Jerônimo, é mostrado aqui. Trata-se de um dos espaços mais interessantes do Centro da cidade.

** José Eduardo de Assis Lefèvre é professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP e é presidente do Conpresp – Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo.*

As câmaras mortuárias da Catedral da Sé estão instaladas em uma cripta com sete metros de pé direito e piso de mármore. Ela é aberta à visitação pública, com ingresso a R\$ 4

IMAGINE-SE BACHAREL!

GRADUAÇÃO EXECUTIVA ANHEMBI MORUMBI PARA VOCÊ QUE TEM MAIS DE 25 ANOS.



Com um moderno sistema curricular flexível, bimestral, comprovado internacionalmente, você estuda sem deixar sua vida profissional e pessoal de lado. Você pode aproveitar disciplinas já cursadas, personalizar seu currículo com várias matérias optativas, convalidar competências adquiridas nas experiências profissionais e estudar no seu tempo conforme a sua disponibilidade.

- ADMINISTRAÇÃO
- MARKETING
- CIÊNCIAS CONTÁBEIS

**INSCREVA-SE JÁ.
PROCESSO SELETIVO CONTÍNUO.**

**www.anhembibr
0800 015 9020**



Mundialmente criativa e inovadora
Laureate International Universities®

Garagens subterrâneas no Centro

por Débora Mismetti

Numa cidade como São Paulo o uso do transporte individual é insubstituível. A construção de garagens subterrâneas é fundamental à manutenção e atração de empresas para a Centro, e vão ajudar a atrair e fixar moradores na região

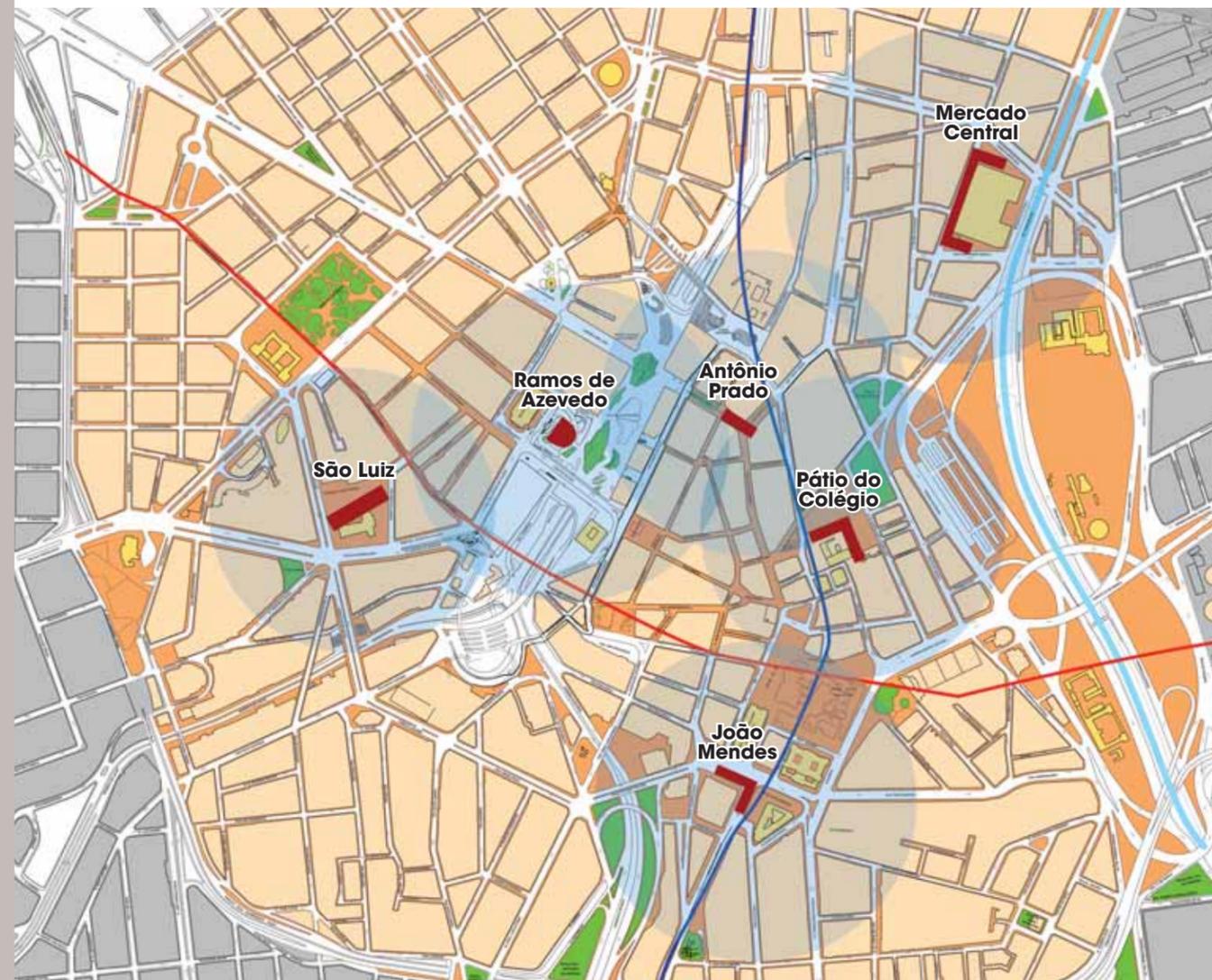
Seis garagens subterrâneas com 2.500 vagas de estacionamento feitas com gasto zero do Poder Público e prontas em 2009. Esta é a projeção da Emurb (Empresa Municipal de Urbanização) para a primeira fase de construção de estacionamentos em áreas públicas do Centro concedidas a consórcios de empresas privadas. O objetivo do projeto é dar melhor qualidade ao uso dos espaços comerciais no Centro – visto que muitas lojas vêm se transformando em garagens nos últimos anos –, melhorar a fluidez do trânsito e, principalmente, dar melhor qualidade de acesso para quem vai ao Centro usando automóvel particular. A construção de garagens subterrâneas no Centro faz parte, inclusive, da “Carta aos candidatos”, documento com 10 propostas entregue aos candidatos à Prefeitura de São Paulo pela Associação Viva o Centro nas últimas eleições, justamente porque pode contribuir para a reabilitação da região central. “Esta é uma necessidade importante, até porque a não existência de vagas suficientes e de boa qualidade permite o surgimento das garagens irregulares”, diz o engenheiro Antonio Zagatto, assessor especial da Subprefeitura da Sé até abril.

Quem freqüenta a região central de carro conhece bem essa realidade. Nas principais ruas abertas ao tráfego, as placas anunciando estacionamentos se multiplicam nas calçadas, assim como o número de manobristas que ficam no meio da rua acenando para as pequenas entradas das garagens. “A procura por vagas vem sendo suprida de forma inadequada”, afirma Raul David do Valle Júnior, diretor de Projetos e Intervenções Urbanas da Emurb, órgão

A primeira fase das licitações: seis projetos iniciais

Para atender a uma demanda por 5.000 vagas dos distritos Sé e República em horário de pico, a Emurb vai abrir a licitação de perímetros para a construção de garagens subterrâneas. Ainda no primeiro semestre de 2007, serão licitados seis perímetros, onde poderão ser criadas 2.500 vagas de estacionamento. As áreas a serem concedidas foram delimitadas com base em estudos realizados pela TTC Engenharia de Tráfego e de Transportes, em 2004, e pela Etep Consultoria Gerenciamento e Serviços, em 2006. O último estudo também traz uma sugestão de projeto funcional, com a estimativa do número de carros que cada garagem poderia comportar, além de justificar a escolha dos locais.

- **Praça João Mendes:** atende ao Tribunal de Justiça, Secretaria de Estado da Fazenda e à Catedral da Sé. **430 vagas**
- **Praça Antônio Prado:** fica na parte mais antiga do Centro, onde os edifícios não têm garagem e algumas das ruas, como a São Bento, não permitem tráfego de automóveis. **360 vagas**
- **Praça Dom José Gaspar:** facilitaria o acesso ao comércio da Avenida São Luiz e à Biblioteca Municipal. **350 vagas**
- **Pátio do Colégio:** retiraria o estacionamento de superfície, atrás da igreja do Pátio, e serviria aos prédios comerciais da Rua Boa Vista. **350 vagas**
- **Praça Ramos de Azevedo:** atenderia ao público do Teatro Municipal, Shopping Light, Prefeitura de São Paulo e ao comércio da Rua Xavier de Toledo. **450 vagas**
- **Mercado Central:** facilitaria o acesso de consumidores. **490 vagas**



Fonte: Associação Viva o Centro

Os carros que hoje dominam a entrada do Mercado Central poderão ser acomodados na garagem subterrânea que será construída



Foto: Manuel Messina

ACSP busca alternativa para ajudar o Pátio do Colégio

A Associação Comercial de São Paulo (ACSP) desenvolveu um projeto de garagem subterrânea para o Pátio do Colégio paralelamente aos estudos feitos pela Emurb. O superintendente da entidade, Márcio Aranha, explica que o intuito do projeto é retirar o estacionamento existente na superfície do Pátio e trazer mais recursos financeiros para a manutenção do conjunto histórico da fundação de São Paulo. "Nós, da Associação, não temos interesse econômico na exploração deste serviço. Somente estamos agindo como facilitadores do processo. Quem usufriria dos ganhos do estacionamento seriam os padres jesuítas que mantêm o Pátio", diz o superintendente. Nos planos delineados pela ACSP, a garagem seria diferente da sugerida pelo estudo encomendado pela Emurb. O número de vagas oferecido seria de 780, e muitas delas seriam vendidas previamente à construção para os escritórios da região da Rua Boa Vista, como meio de financiar as obras. "Pelas nossas sondagens, haveria um grande número de interessados. Entre eles, usuários de

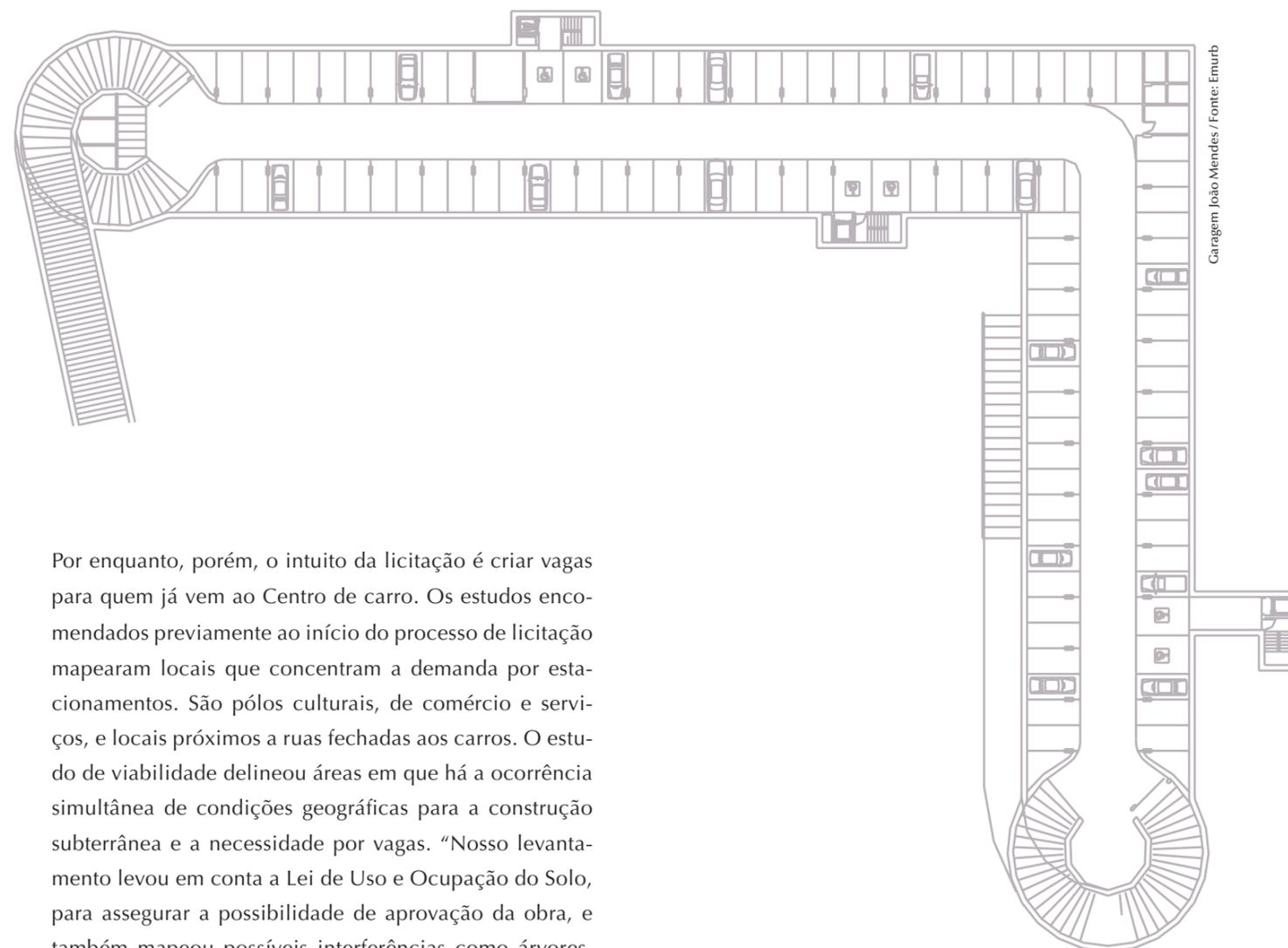
responsável pela licitação e pelo gerenciamento da construção das garagens. "Antigas lojas para estão virando estacionamentos", diz o diretor.

Números levantados em 2006 pela Etep Consultoria Gerenciamento e Serviços, empresa contratada pela Emurb para estudar a oferta e a demanda de vagas de estacionamento nos distritos Sé e República, mostram que dos 453 estacionamentos do Centro de São Paulo, cerca de 43% comportam no máximo 39 carros. "Este dado aponta que o predomínio é de lojas e cinemas fechados e mal adaptados para se tornarem garagens", diz o engenheiro Antônio Carlos de Camargo, diretor da Etep.

A conseqüência do imprevisto vem em forma de congestionamentos, gerados quando os manobristas tentam retirar os carros dos clientes de estabelecimentos sem o mínimo espaço para manobra. "Além disso, são empresas

automóvel que já alugam vagas na superfície do Pátio", afirma Márcio Aranha. Ele deixa claro que não existe uma rivalidade com o projeto desenvolvido no âmbito da Prefeitura. "Nossa motivação é, além de atender a um déficit de vagas para carros, ajudar o Pátio a ter recursos para manter seu museu, para trazer em definitivo para São Paulo as cartas do Padre Anchieta que ficaram expostas aqui temporariamente e para aprimorar este ponto turístico tão importante." A Associação Comercial tem buscado aconselhamentos e aprovação do Condephaat (Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico) e do Conpresp (Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo) que ainda analisam as possibilidades deste empreendimento por conta da natureza da área, que é considerada um sítio arqueológico. "A nossa vontade é ajudar os jesuítas, porque São Paulo merece ter seu ponto de fundação bem conservado, merece uma atração turística deste porte", opina Aranha.

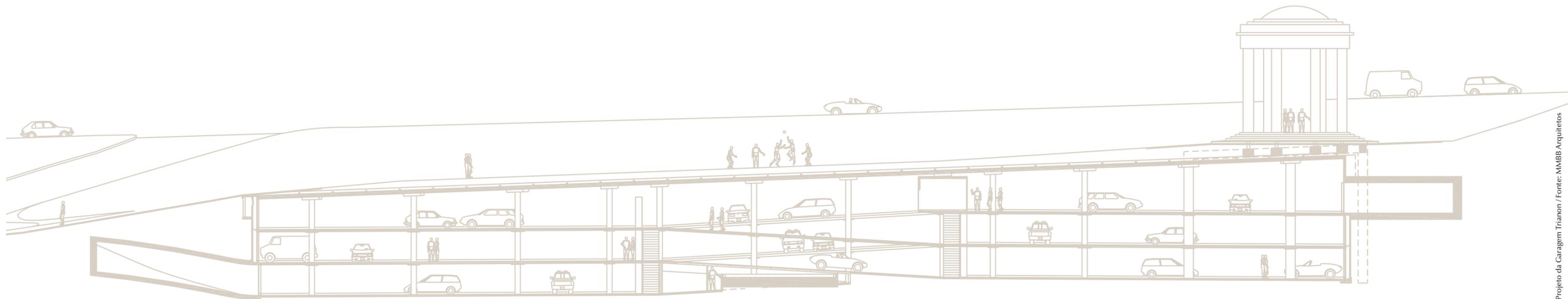
que provavelmente não pagam impostos e estão à margem da lei", completa o superintendente da Associação Comercial de São Paulo (ACSP), Márcio Aranha. Para ele, a falta de garagens adequadas vem trazendo transtornos à clientela do comércio na área central e prejudicando quem poderia usar serviços na região. "Em épocas de festividades, a Rua Boa Vista fica parada, com ônibus e carros que demandam a Rua 25 de Março causando tumulto no trânsito por falta de um local para estacionar", diz Aranha. Para ele, a dificuldade de acesso é uma causa importante da degradação do Centro da cidade. "A melhoria na qualidade do comércio com a construção das garagens é quase que uma decorrência natural. Se a pessoa que faz questão de usar o carro sabe que existe um equipamento adequado e seguro para deixar o automóvel, ela vai passar a utilizar serviços nessa região", diz o superintendente da Associação Comercial.



Por enquanto, porém, o intuito da licitação é criar vagas para quem já vem ao Centro de carro. Os estudos encomendados previamente ao início do processo de licitação mapearam locais que concentram a demanda por estacionamentos. São pólos culturais, de comércio e serviços, e locais próximos a ruas fechadas aos carros. O estudo de viabilidade delineou áreas em que há a ocorrência simultânea de condições geográficas para a construção subterrânea e a necessidade por vagas. "Nosso levantamento levou em conta a Lei de Uso e Ocupação do Solo, para assegurar a possibilidade de aprovação da obra, e também mapeou possíveis interferências como árvores, monumentos e túneis de serviço", explica o diretor da Etep, Antônio de Camargo.



O projeto da garagem subterrânea do Trianon, realizado pela MMBB Arquitetos, foi premiado na IV Bienal Internacional de Arquitetura de São Paulo, em 1999. Ela comporta 500 veículos em 13.400 m²



Para estudar a necessidade do público por vagas, foram colocadas equipes nas ruas que mapearam os estacionamentos, zonas azuis e marrons, locais com estacionamento livre e proibido. Foi feita uma contagem da duração das paradas, para saber se havia alta ou baixa rotatividade, além da contabilização do número de vagas por estacionamento. “Claro que este é um estudo inicial. Os consórcios deverão se aprofundar nisso para fazerem suas propostas de projeto funcional e concorrerem na licitação”, explica Camargo.

Em março deste ano foram finalizados os processos de pré-qualificação de consórcios interessados, formados por construtoras e operadoras de estacionamentos, para três garagens. Os perímetros subterrâneos das Praças Dom José Gaspar e Antônio Prado já têm oito consórcios com documentação aprovada pela Emurb, e a Praça João Mendes tem nove. As futuras garagens do Mercado Municipal, Pátio do Colégio e Praça Ramos ainda estão em processo de pré-qualificação, disputado por 19 consórcios.

A Emurb espera soltar o edital de licitação para as primeiras três garagens ainda no primeiro semestre. Então, as empresas classificadas deverão apresentar seus projetos funcionais, o método construtivo a ser adotado e comprovar sua experiência no tratamento de possíveis interferências a serem encontradas no subsolo. “As empresas precisam ser sólidas, porque a concessão é de 30 anos”, afirma o diretor de Projetos e Intervenções Urbanas, Raul do Valle. Os participantes da licitação também devem apresentar suas propostas de remuneração à Emurb, órgão concedente no processo. O diretor da Emurb ressalta que um dos critérios para escolher o vencedor da licitação é a equação que alia o menor preço a ser cobrado dos usuários com o maior repasse à Prefeitura.

Se o andamento do processo for o esperado, a licitação estará completa até o final do ano e as obras poderão começar a partir de março de 2008, depois que as empresas escolhidas na licitação apresentarem os projetos executivos das obras e conseguirem todas as aprovações junto aos órgãos públicos. O custo de construção deve variar de acordo com

o projeto apresentado, mas é estimado em torno de R\$ 15 milhões por garagem, cada uma demorando cerca de 18 meses para ser construída. As primeiras seriam inauguradas em 2009 e atenderiam a metade da atual demanda, de 5.000 vagas. “Mas, até lá, vamos estudar novos perímetros. Não vamos ficar parados”, diz do Valle.

Experiências anteriores

Esta não é a primeira vez que são feitas concessões de áreas para a construção de garagens subterrâneas. Em 1996, foram realizadas licitações que resultaram na abertura das garagens do Hospital das Clínicas e do Parque do Trianon. Ambas são operadas pela empresa Estapar, cujo presidente, Helio Cerqueira Junior, faz questão de afirmar que não repetirá a experiência. “O Poder Público não assegura o retorno do investimento. Os estudos feitos para as licitações são fracos e não mapeiam o subsolo. Há interferências não cadastradas, que podem encarecer muito a obra ou ser intransponíveis”, diz Cerqueira. Além disso, ele reclama da

falta de cuidados do Poder Municipal com o entorno dos empreendimentos e da concorrência permitida pela Prefeitura. “É preciso fechar os estacionamentos clandestinos e não licenciar o funcionamento de novos. No Trianon, a Prefeitura permitiu a abertura de novas garagens próximas à subterrânea, resultando no aumento da oferta de vagas de 3.000 para 10.000 em cinco anos após a construção da nossa garagem”, diz o presidente da Estapar. “A Prefeitura também precisa garantir a acessibilidade. Se há muito trânsito próximo às entradas e saídas da garagem, as pessoas evitam parar o carro ali”, diz Cerqueira.

A falta de agilidade no ajuste de valores cobrados por hora também seria um problema. A dependência de um decreto do prefeito para aumentar ou diminuir preços tiraria a agilidade da Estapar em concorrer com os estacionamentos vizinhos.

A Subprefeitura da Sé respondeu às críticas dizendo que o Poder Público vai sim reforçar a fiscalização contra garagens irregulares, assim que houver alternativa para os usuários e, quando as garagens estiverem prontas, haverá um contrato

com os construtores, incluindo este tipo de compromisso. Para a Emurb, a própria existência das vagas subterrâneas condenará à morte as pequenas garagens improvisadas. “Se houver um local confortável, em que a pessoa pode parar e levar a chave, os irregulares vão acabar”, diz o diretor Raul do Valle.

Quanto aos problemas com interferências subterrâneas, a Subprefeitura da Sé resalta que há mapeamentos das concessionárias de serviços públicos a respeito de tubulações no subsolo, e que a maior parte dos dados está correta. “Também não há negócio sem risco. A empresa deve fazer uma sondagem para saber se é ou não possível construir ali, e fazer um seguro para sua obra”, recomenda o então assessor da Subprefeitura da Sé, Antonio Zagatto. Para ele, apesar de ser necessário aperfeiçoar os processos, é um avanço o fato de a Prefeitura ter deixado de fazer a obra ela mesma e estimulado a iniciativa privada a fazê-la. “O Poder Público não tem tradição de operar junto a empresas privadas, mas já se evoluiu muito nesse sentido. O papel da Prefeitura, hoje, é induzir que os empresários façam esse tipo de construção”, diz o engenheiro.

O que falta agora, segundo o presidente do Sindepark (Sindicato das Empresas de Garagens e Estacionamentos do Estado de São Paulo), Sérgio Morad, é concretizar o estímulo à iniciativa privada disponibilizando linhas de crédito adequadas a este tipo de obra. “Há dinheiro disponível nos bancos, mas não em condições de acordo com os empreendimentos”, diz Morad. Para ele, o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) deveria financiar a construção das garagens, o que só seria possível se elas forem consideradas como obras de infra-estrutura. Assim, os empresários conseguiriam os recursos necessários pagando juros compatíveis com os custos das obras. “As garagens, no caso do Centro, deveriam mesmo ser consideradas como infra-estrutura, porque fazem parte do processo de revalorização da região”, afirma Morad, que também é diretor da Multipark, operadora de estacionamentos participante do processo de pré-qualificação da Emurb juntamente com a construtora Queiroz Galvão. “No passado, a falta de acesso empobreceu o Centro. As garagens são fundamentais para que o esforço de revitalização não seja prejudicado”, diz Sérgio Morad.

Acessibilidade para todos

Em tempos de aquecimento global e aumento constante de congestionamentos em São Paulo, muitas ressalvas são feitas em relação à construção de garagens, que poderiam estimular o uso do transporte individual em detrimento do coletivo. O arquiteto Fernando de Mello Franco, da MMBB Arquitetos, explica que o equipamento em si não vai causar um aumento no número de carros que se dirigem ao local onde ele está instalado. A MMBB foi a responsável pelo projeto da garagem subterrânea do Trianon, premiado na IV Bienal de Arquitetura de São Paulo em 1999. “Ninguém sai de casa para ir até a garagem. As pessoas usam o estacionamento para acessar o que está em volta. O que acontece é uma concentração maior de entrada e saída de carros, não um aumento do tráfego”, diz Franco. Apesar de não se considerar um defensor do transporte individual, o arquiteto reconhece como importante o papel do automóvel para certos tipos de deslocamento. “À noite, por exemplo, o carro tem outra função. Para o comércio ele também tem outro valor, porque esta atividade precisa ser muito visível. Se houver um fluxo dinâmico de passagem, é melhor”, explica Franco.

A experiência internacional também é lembrada pelo arquiteto. “Cidades como Paris e Madri foram muito bem sucedidas na construção de estacionamentos. Usar um lote em local valorizado somente para parar carros é subutilizar o solo urbano. Se as garagens são necessárias, ao menos as subterrâneas são melhores”, diz Franco.

A Subprefeitura da Sé também destaca que o propósito não é desestimular o uso do transporte coletivo, e sim permitir acesso para todos. “Metrô e ônibus trazem cerca de 2 milhões de pessoas ao Centro todos os dias. Mas é preciso atender também à parcela de pessoas que usa carro”, diz. O engenheiro da Etep, Antônio de Camargo, considera justo o arranjo das concessões: “O Poder Público não vai gastar. Quem vai custear a obra e o funcionamento dos estacionamentos são os próprios usuários, que escolheram ir ao Centro de carro”.

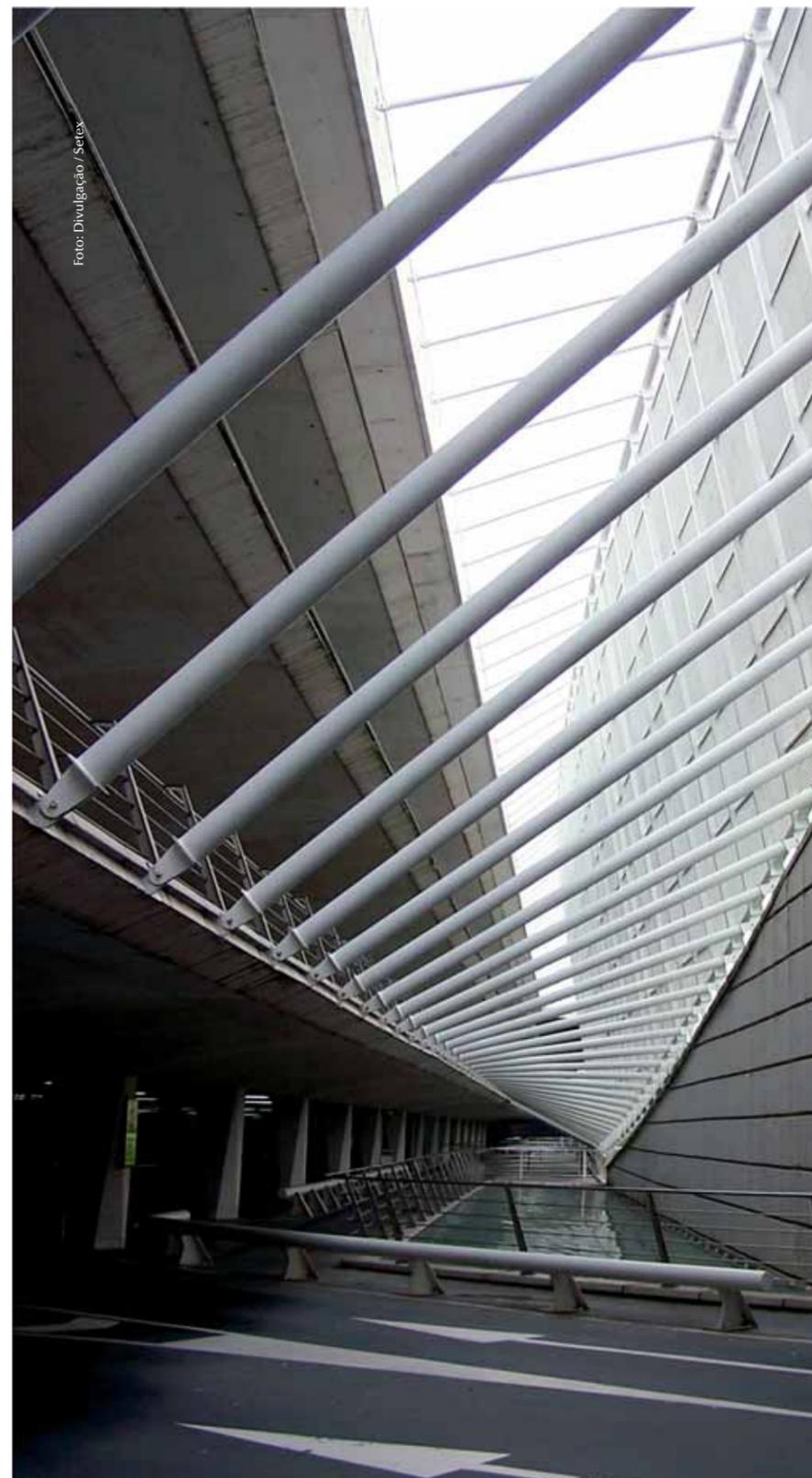


Foto: Divulgação / Setex

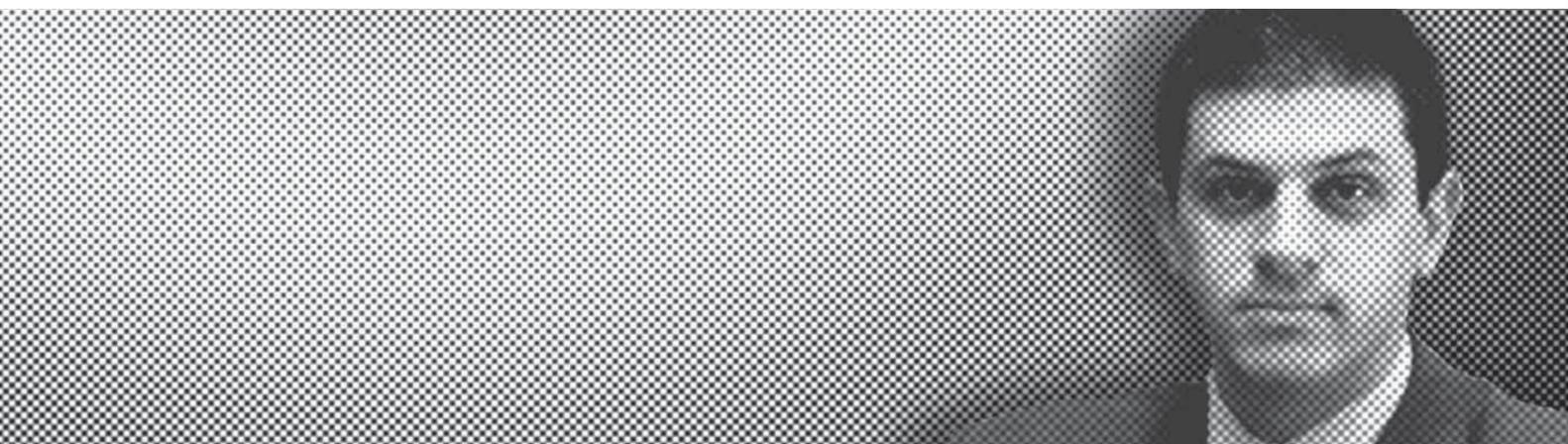
Na Espanha, vagas atendem a edifícios residenciais

Em Madri, a experiência com estacionamentos subterrâneos já é totalmente consolidada. São cerca de 100.000 vagas em 254 garagens construídas pelo regime de concessão pública de 30 a 35 anos a construtores privados. Em março, o diretor do Consórcio Regional de Transportes de Madri, José Manuel Pradillo Pombo, esteve em São Paulo no Simpósio Internacional de Políticas de Estacionamento Público e Mobilidade Urbana, patrocinado pelo grupo brasileiro Estapar e pelo espanhol Setex, com apoio da Associação Nacional dos Transportes Públicos. Pradillo explicou a prefeitos e secretários de transporte de cidades brasileiras como o sistema de garagens, combinado às zonas azuis informatizadas, ajuda a organizar o fluxo de veículos. Como a cidade de Madri é muito antiga, a maior parte dos edifícios residenciais não conta com garagens. “Os empreendimentos têm a maior parte das vagas ‘vendidas’ por cerca de 50 anos para os moradores dos prédios. Com esses recursos é que as construções são financiadas”, disse o espanhol. No caso de São Paulo, as garagens são destinadas a usuários de alta rotatividade, apesar de haver a possibilidade de mensalistas. “Em Madri, há locais em que se misturam usuários temporários e residentes, para ajudar a sustentabilidade do negócio”, disse Pradillo.

Madri: garagens subterrâneas servem a moradores dos edifícios antigos da cidade

Déficit de circulação

Por Adriano Sartori*



É impossível dissociar a falta de vagas de estacionamento em uma cidade como São Paulo das deficiências maiores de infra-estrutura. Isto porque, apesar deste déficit de garagens ser um problema não só das metrópoles de países menos desenvolvidos, mas também de países de primeiro mundo, existem diferenças estruturais importantíssimas entre as primeiras e as segundas. A principal delas, sem dúvida, é a extensão da malha de metrô e trens metropolitanos, e a segunda são as diferenças nas leis de uso e ocupação do solo.

Nova Iorque, Paris e Londres têm, cada uma, mais de 300 quilômetros de linhas de metrô, sem falar no número de estações – 468, 368 e 270 respectivamente –, enquanto São Paulo tem aproximadamente 57 quilômetros e 52 estações,

e pode chegar ao final de 2008 com apenas 77,4 Km. Para que a comparação não pareça injusta, podem ser usados exemplos como a Cidade do México, cuja infra-estrutura de metrô tem idade similar à paulistana e já possui 170 quilômetros de linhas; ou Pequim, com 85 quilômetros de linhas em construção (bem verdade que em função das Olimpíadas); e Shangai, que já tem cerca de 80 quilômetros de trilhos e está mais que duplicando sua capacidade em linhas em projeto e construção. Tudo isto sem mencionar Madri, que somente nos últimos dez anos construiu mais linhas que o total de São Paulo; além de Moscou, onde as estações são cenários de filmes e pontos turísticos.

Apesar da força destes dados, um outro fator contribui de forma definitiva para a disparidade de desenvolvimento en-

tre estas cidades e São Paulo: o uso e ocupação do solo. Nas metrópoles mais modernas e que apresentam maior ritmo de crescimento da infra-estrutura urbana, os investimentos por parte do poder público no transporte coletivo são favorecidos por uma maior concentração da malha urbana, ao contrário do que ocorre nas cidades onde a malha é ampla demais, como em São Paulo.

Peguemos o exemplo da ilha de Manhattan, em Nova Iorque. Lá estão cerca de 35.000.000 m² de escritórios, e mais de 400 estações de metrô. A cidade de São Paulo, por sua vez, está alcançando a marca de 10.000.000 de metros quadrados de escritórios ou o equivalente a 28% do que há em Nova Iorque. Porém, comparando os números do transporte coletivo, o número de linhas de metrô em São Paulo é igual a 5% do número de rotas de Nova Iorque, e o número de estações corresponde a somente 10% do total presente na cidade americana.

Finalmente, a Lei de Uso e Ocupação do Solo privilegia uma ocupação mais horizontal da cidade, o que aumenta a necessidade de investimento por parte do poder público na construção de uma infra-estrutura que atenda satisfatoriamente a toda a região metropolitana. Mesmo com uma certa correção feita pelo novo Plano Diretor, que tenta “adensar” mais a cidade, estamos a anos-luz de uma solução para o problema.

Enquanto não ocorre uma expansão acelerada da malha metroviária da cidade, ela permanece refém dos automóveis. A situação se agrava se considerarmos que, nos últimos cinco anos, o novo estoque de escritórios entregue

na cidade de São Paulo foi em média 200.000 m² ao ano, um aumento de 30% em relação ao mesmo período anterior. Como consequência, nos melhores empreendimentos comerciais entregues nas décadas de 1980 e início da de 90, a necessidade por vagas de garagem atendia a uma relação de uma vaga para cada 35 a 40 m² de área útil de escritórios. Nos últimos dez anos, esta relação passou para 30 a 35 m² e, mais recentemente, os melhores empreendimentos contam com uma média de uma vaga para cada 27 m² de área útil.

E o que dizer do Centro de São Paulo, uma vez que se trata de uma região adensada, com um estoque de escritórios de 1.200.000 m²? Os números de escritórios do Centro da cidade representam cerca de 23% do total na cidade, sendo que 90% desses imóveis estão em edifícios antigos que, mesmo sendo objeto de retrofit, ainda não teriam o problema das vagas resolvido.

Neste sentido, as garagens – subterrâneas ou não – poderiam ajudar na revitalização da área central, que conta com baixíssima (ou nula) relação de vagas de garagem por metro quadrado de escritórios.

Assim, seria lógico imaginar que para qualquer obra pública, como a abertura de novas avenidas, a exemplo da Nova Faria Lima, ou a reforma do Vale do Anhangabaú, fosse condição *sine qua nom* a construção de garagens subterrâneas.

* **Adriano Sartori** é arquiteto - urbanista formado pela FAU-USP e diretor de Locação e Brokerage Services da CB Richard Ellis do Brasil

Estas organizações estão ajudando a desenhar o futuro do Centro.

Faça como elas, filie-se à Associação Viva o Centro.

Fundada em 1991, a Associação Viva o Centro é a única organização não-governamental que trabalha pela requalificação e o desenvolvimento do Centro em seus aspectos urbanístico, cultural, turístico, funcional, social e econômico. É reconhecida como Entidade de Utilidade Pública pelo Governo Federal, Governo do Estado de São Paulo e Prefeitura do Município de São Paulo.

Saiba mais pelo site www.vivaocentro.org.br



Principais Patrocinadores



Nona Caixa



Banco Safra



Companhia Brasileira de Alumínio
Votorantim

Santander Banespa



SONIA MARQUES
DÖBLER Advogados

MACHADO, MEYER,
SENDACZ E OPICE
ADVOGADOS

PINHEIRO NETO ADVOGADOS



Viva o Centro
São Paulo

Tel.: (11) 3556.8999

www.vivaocentro.org.br

Novos trilhos e rumos para o Centro de São Paulo

por Adriana Reis

Construção da Linha 4
Amarela do Metrô



Os trilhos do Metrô de São Paulo somam hoje 60,2 quilômetros de extensão.
A Linha Amarela acrescentará 12,8 quilômetros e 11 novas estações à rede

Os túneis do Metrô que cortam a cidade em linhas radiais, carregando, em média, 2 milhões de pessoas todos os dias, ganharão mais 12,8 quilômetros de extensão. A Linha 4 – Amarela, em fase de construção, representa mais do que um acréscimo nos números de trilhos: pela primeira vez o sistema metropolitano de São Paulo fará conexões que hoje só são possíveis com dois ou mais meios de transporte. Quando for inaugurada, essa linha permitirá que o cidadão

vá de uma região a outra da capital pagando uma única passagem, apenas com baldeações.

A Linha 4 – Amarela ligará a estação da Luz ao bairro da Vila Sônia. Neste caminho, passará pela República, Higienópolis, encontrará o ramal da Paulista na estação Consolação, descenderá em direção ao Largo da Batata, cruzará a estação Pinheiros, da CPTM, e seguirá em direção ao Butantã, passan-

do próximo à Cidade Universitária, até chegar a seu destino final, na Vila Sônia. No trajeto, servirá a duas universidades (Mackenzie e USP) e ao bairro dos Jardins onde, atualmente, as pessoas não utilizam o transporte coletivo, e fará a interligação entre duas importantes ruas do comércio de vestuário e artigos femininos: as Ruas Oscar Freire e José Paulino.

Chegar ao Centro ficará mais fácil, mesmo nos horários da manhã e fim de tarde, quando o fluxo de pessoas é maior. Quem, atualmente, percorre o corredor Rebouças-Consolação de carro ou de ônibus, em até uma hora e meia, poderá optar pelo Metrô. “Essa linha tem uma peculiaridade: liga um bairro pobre ao Centro da cidade, passando por uma região rica”, aponta Rogério Belda, presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos, a ANTP. Ele explica que a principal característica da Linha 4 – Amarela é cruzar três ramais do Metrô (Linhas Vermelha, Azul e Verde), duas estações de trem (Luz e Pinheiros) e se interligar ao sistema de ônibus, no terminal do Largo da Batata. “Ela representa finalmente o Metrô como um transporte em rede”, diz.

Esta afirmação, no entanto, ainda não é consenso entre os especialistas. O geólogo e professor Aziz Nacib Ab’Saber acredita que a inauguração do novo ramal não será suficiente para concretizar um Metrô em rede. “Prefiro dizer que o Metrô passa a ter, com a Linha 4, uma complementação dos ramais radiais que funcionam hoje. Para ser considerado efetivamente um transporte de rede, ele deve interligar as mais importantes regiões comerciais e de serviço da cidade, os subcentros, o que ainda está longe de ocorrer”, afirma.

Ab’Saber também faz críticas ao planejamento que vem sendo implementado. “É um absurdo, por exemplo, a Linha Lilás, que não liga nada. É preciso integrá-la ao sistema todo”, defende. Ele destaca, no entanto, a importância do meio de transporte na cidade de São Paulo. “Não descobri nenhum outro sistema que auxiliasse a população de modo tão eficiente quanto o Metrô”, diz.

O presidente da ANTP destaca as facilidades dos trilhos para a locomoção no Centro. “Esta região não tem uma su-

perfície viária grande o bastante para suportar tamanho fluxo de automóveis, ônibus e veículos de carga. O Metrô, ao permitir a circulação para as áreas centrais e para as áreas de transferência, vai garantir uma acessibilidade que hoje São Paulo não tem”, afirma. Para ele, a inauguração da linha virá ao encontro de todo o processo de revitalização pelo qual o Centro vem passando nos últimos anos. “O governo já transferiu serviços para essa região. As universidades estão voltando para cá. Agora, um novo ramal do Metrô vem contribuir com esse movimento”, diz Belda.

Novos moradores para o Centro

A nova linha começa a ter impacto também no mercado imobiliário, que vê valorizar os preços dos terrenos, casas e apartamentos nas regiões beneficiadas pelo ramal em construção.

A prova mais recente disso foi o lançamento da torre residencial Novo Centro Arouche, na Avenida Duque de Caxias. Em seu primeiro mês de vendas, o empreendimento

comemorava a boa receptividade, especialmente do público de classe média. “Hoje, o paulistano está em busca de qualidade de vida e o trânsito é um dos principais problemas urbanos. Morar num local de fácil acesso, como o Centro, será um item a ser considerado cada vez mais”, afirma Luiz Paulo Pompéia, diretor da Embraesp, a Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio. Além da agilidade, Pompéia vê outras duas qualidades no atendimento do Metrô: segurança e menos poluição, o que traz benefícios ao meio ambiente.

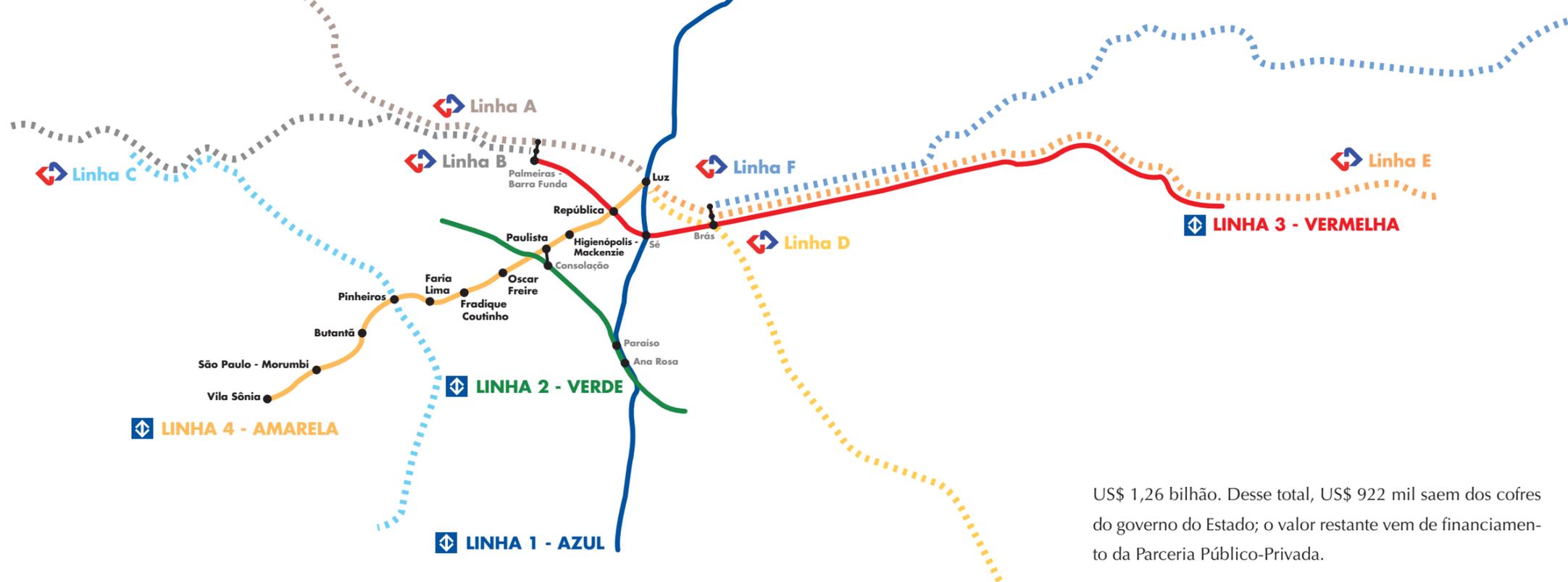
Pompéia alerta, porém, que os investimentos no Centro ainda são tímidos, perto de seu potencial. “Os empreendedores e comerciantes ainda não perceberam essa grande oportunidade”, diz. Uma das regiões com chances de melhorias é a Luz. Pompéia sugere que o grande fluxo de pedestres, que serão levados pelo Metrô, pode estimular a criação de centros comerciais, como já ocorre nas imediações da Rua José Paulino. “Serão bem-sucedidos os centros comerciais planejados, com lojas diversificadas”, afirma. Outra pos-



11 estações irão compor a futura Linha 4 – Amarela do Metrô.

2.248.978 foi o número máximo de passageiros que o Metrô transportou num único dia, em 2006.

1974 foi o ano em que o Metrô iniciou suas operações comerciais, com a Linha 1 – Azul, que percorria 6,4 quilômetros, entre as estações Jabaquara e Vila Mariana. O horário inicial de funcionamento era de segunda a sexta-feira, das 9h às 13h.



sibilidade é reaproveitar os antigos hotéis daquela região e transformá-los em apartamentos residenciais. “A receita é reciclar esses prédios antigos, oferecendo um serviço de qualidade”, opina.

O turismo de negócios também pode ser reanimado com a nova linha. A rede Accor já se antecipou com a abertura de um novo hotel Formule 1, na Avenida São João, para receber profissionais que viajam para São Paulo a negócios. Com todo o potencial em vista, Pompéia aconselha paciência aos comerciantes que hoje se sentem prejudicados, por causa das obras. “Quem puder esperar deve manter seu comércio, porque o retorno será grande e a recuperação do

dinheiro virá rapidamente”, afirma. Segundo ele, o aumento nas vendas chega a ser dez vezes maior em pontos próximos a estações do Metrô.

Atraso na conclusão das obras

Calculado para ter a primeira fase concluída até 2008, o projeto da Linha 4 – Amarela poderá levar mais tempo para ser entregue. A razão foi o acidente ocorrido na futura Estação Pinheiros, em 12 de janeiro, que vitimou fatalmente sete pessoas e condenou casas próximas ao local das obras. O acidente representou a maior crise que o Metrô enfrentou em toda sua história.

O episódio levou ao pedido de demissão do presidente do Metrô, Luiz Carlos David. O cargo foi assumido interinamente pelo secretário dos Transportes Metropolitanos de São Paulo, José Luiz Portella, que tem sofrido pressão de setores da sociedade – em especial, do Sindicato dos Metroviários – para rever o tipo de contrato firmado com o Consórcio Via Amarela, formado pelas empresas Camargo Corrêa, Andrade Gutierrez e Siemens. De acordo com o Metrô, o custo total da construção da Linha 4 é de

US\$ 1,26 bilhão. Desse total, US\$ 922 mil saem dos cofres do governo do Estado; o valor restante vem de financiamento da Parceria Público-Privada.

O Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo (IPT) tem elaborado laudos sobre as obras, que chegaram a ser realizadas em diversos pontos de trabalho. Mesmo diante destas dificuldades, o secretário de Transportes procurava manter o otimismo e destacou os benefícios que virão com a linha. “Ela vai tornar o Centro disponível e acessível à maior parte da população. Poderemos reativar eventos nos finais de semana, para atrair a população em busca de cultura. Essa é uma área riquíssima, com opções como o Museu da Língua Portuguesa e a Pinacoteca”, afirma Portella.

Linha 4 é esperada desde os anos 90

A Companhia Metropolitana já planejava a Linha Amarela desde o final dos anos 90, como parte do Programa Integrado de Transportes Urbanos (Pitu 2020), apresentado pela Secretaria Estadual de Transportes Metropolitanos em 2003. A edição 30 da revista Urbs, publicada em abril de 2003, trouxe uma reportagem sobre o projeto, que elencou metas para o aumento da malha ferroviária de São Paulo. Na ocasião, o então secretário dos Transportes Metropolitanos, Jurandir Fernandes, anunciou a previsão de gastos da ordem de R\$ 30 bilhões para a criação de uma rede totalmente integrada, com 444,8 quilômetros de transporte sobre trilhos por toda a região metropolitana, até 2020. A reportagem também destacou que a crise econômica mundial fechou temporariamente as fontes de financiamento e impediu a construção do novo ramal naquele momento. “A Linha 4 é tão importante que sua construção deveria ser anterior à da Avenida Paulista, pois permitirá muito mais conexões do que esta”, dizia Fernandes.

A Praça da República tornou-se um grande canteiro de obras com a construção da Linha Amarela

Fases da construção da Linha 4 – Amarela

As 11 estações da Linha Amarela serão inauguradas em duas fases:

1ª etapa: Butantã, Pinheiros, Faria Lima, Paulista, República e Luz.

2ª etapa: Fradique Coutinho, Oscar Freire, Higienópolis – Mackenzie, São Paulo – Morumbi e Vila Sônia.

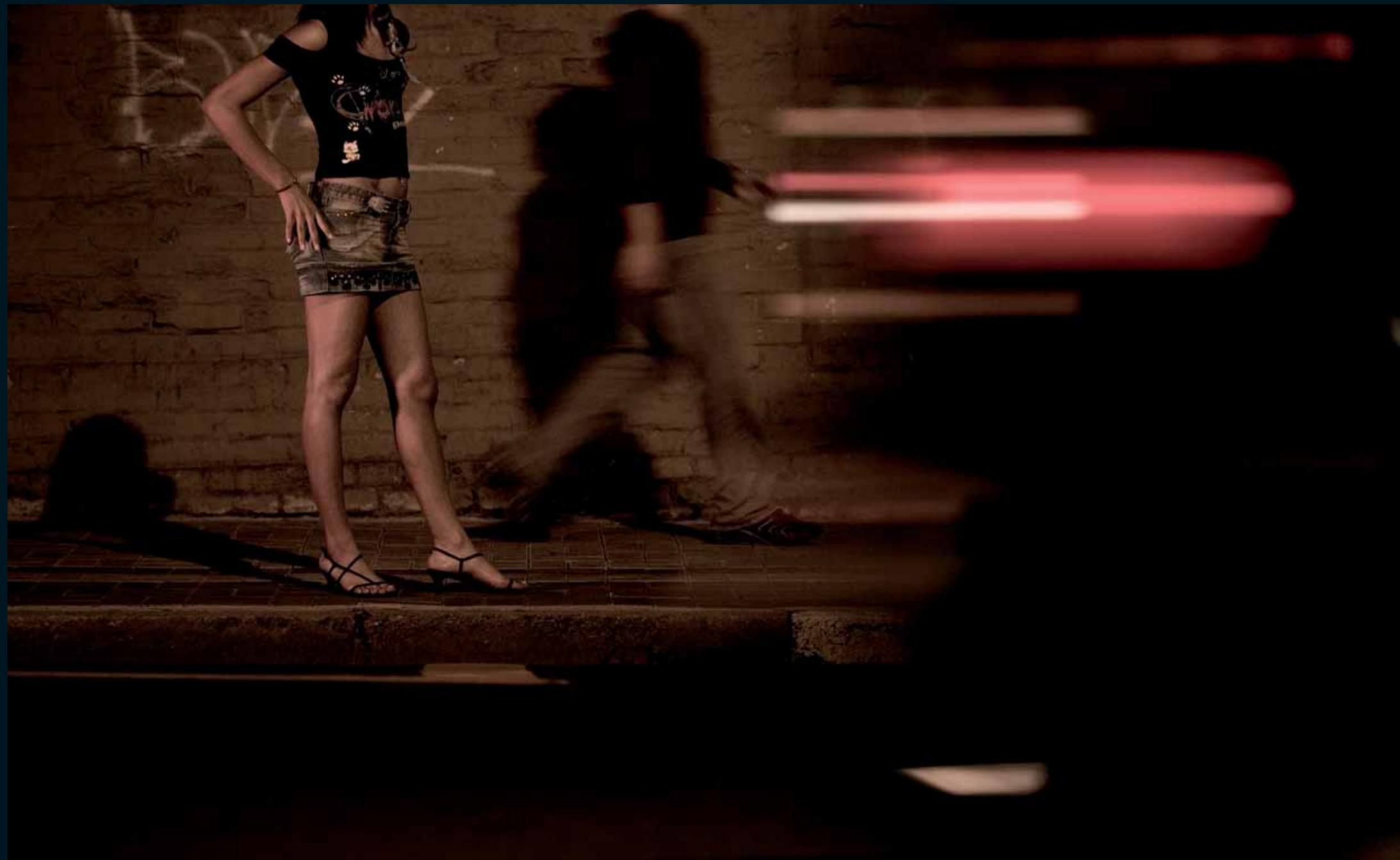


Bocca da noite

Por Julio Bittencourt*

* Julio Bittencourt, 26 anos, é fotógrafo. Recebeu o primeiro lugar no prêmio Leica Oskar Barnack 2007, e o segundo lugar na premiação da Fundação Conrado Wessel 2007. Foi editor de fotografia do jornal *Valor Econômico* e já teve seus trabalhos publicados fora do país, como na *Le Figaro Maganize*, da França







Graffiti fora da lei



Detalhe do graffiti "O Casamento", por Carlos Matuck e Waldemar Zaidler, de 1983, na Rua Padre Garcia Velho, São Paulo, SP

Para Carlos Matuck e Júlio Barreto, companheiros de trabalho e integrantes da primeira geração de grafiteiros de São Paulo, a contravenção ainda é o que define o graffiti, arte de onde tiraram muitas das técnicas que usam até hoje em seus trabalhos



O recorte “Anhangabaú Teatro” faz parte das produções de Matuck e Barreto na Damar (www.damar.art.br), parceria que completa 10 anos em 2007. Parte da série “Cidades”, a pintura retrata a região do Teatro Municipal usando o estêncil sobre MDF recortado

Ardorosos defensores da característica de contravenção do graffiti, Carlos Matuck e Júlio Barreto participaram das primeiras incursões das pinturas de rua nas galerias de arte, no início dos anos 80. Com o aumento da complexidade do trabalho que passaram a desenvolver, afastaram-se dos muros e debruçaram-se na carreira artística profissional. Em 1997, a dupla formou a Recortes Damar, para produzir recortes pintados com a técnica do estêncil.

Suas carreiras artísticas começaram na noite de São Paulo dos anos setenta e têm em comum a parceria com Alex Vallauri, pioneiro do graffiti no país. Matuck e Barreto começaram a sair às ruas pintando personagens, com máscaras e sprays, na mesma época e com o mesmo Vallauri, mas só se conheceram após a morte do artista, em 1987.

Desde a década de 80, Carlos Matuck vem participando de exposições em São Paulo (como a Bienal de 1985), Rio de Janeiro (Geração 80) e Paris. Fez ilustrações para a Companhia das Letras e para o jornal *Folha de S. Paulo*. Barreto também trabalhou como ilustrador, para a Editora Casa Amarela, e com publicidade. Há dez anos os artistas trabalham em parceria na Damar.

Aqui, trechos de uma animada conversa em que os dois relembram histórias desde as botinhas e luvas pretas pichadas por Alex Vallauri, até a evolução das técnicas do graffiti e o acolhimento desta arte pelos expositores da cidade.

Urbs: Como foi o começo de vocês com o Alex Vallauri?

Matuck: Conheci o Vallauri em meados de 1976. Logo começamos a conversar sobre o uso de carimbos nas artes e acho que isso foi uma das coisas que levou para o graffiti. A idéia da reprodução das imagens me levou para o estêncil, para fazer moldes vazados e pichar na rua.

Urbs: Como vocês passaram a sair juntos para grafitar?

M: Isso foi em 1977. Ele me convidava para sair à noite, na Vila Madalena, que não era a balbúrdia que é hoje. Era mais residencial, um bairro universitário. Mas ele perambulava mais que a gente. Comecei a grafitar muito com o Waldemar Zaidler, saindo de carro, e o Vallauri sempre pichou a pé, sempre foi um andarilho. Ele saía com uma bolsina com os sprays e o estêncil, e ia pichando onde estivesse.

Barreto: Eu era vizinho de muro do Vallauri. Tinha uns 10 anos e ficava lá fuçando no ateliê dele. Na verdade, aprendendo. O Alex me explicava como fazer as tintas, os solventes e as xilogravuras. Um dia ele me chamou para pichar. Pegamos um spray, fomos pra viela e pichamos uma bota. Saíamos de domingo ou sábado à tarde e íamos pichando patinha de onça, patinha de onça, patinha de onça e, de repente, chegávamos na porta de um açougue e pintávamos um tigre enorme. Ou ele pichava uma televisão com máscara, e à mão livre fazia uma mesinha. Dali a pouco a gente passava e alguém tinha feito algum graffiti na televisão. Alguém tinha interferido. Nessa época era engraçado, era divertido fazer. Só andando e pichando, andando e pichando. O Alex fazia umas máscaras pequenas, que ele cortava em capas de LP. Andei muito com ele pela cidade, quando era garoto, para ajudá-lo a segurar as máscaras na parede.

M: E ele começou fazendo umas silhuetas. Aquela bota, a panterinha, e depois a Rainha do Frango Assado, nos anos 80.

Urbs: Como vocês resolviam onde grafitar? Qual era o critério?

M: A situação da parede em relação ao fluxo de pessoas.

B: Geralmente onde à noite fazia uma sombra de um poste ou uma placa projetada no muro. Ali se fazia um graffiti que interagia com a sombra, em determinado horário. De dia era uma coisa, à noite era outra. Estudávamos a cidade para fazer um trabalho interessante para as pessoas.

Urbs: O que vocês pensam sobre a transição do graffiti para dentro das galerias?

M: Não acho que isso deveria entrar no mercado de arte. Não existe graffiti em galeria. É uma nomenclatura errada. O graffiti tem uma história que está sendo ignorada quando se fala assim. Ele sempre foi urbano, sempre foi contravenção. É contra a lei. Dentro de um lugar não é graffiti. É um mural, como qualquer arte decorativa de parede.

Urbs: Graffiti, então, não entra na galeria?

M: Perde todo o significado. Usa-se um nome para tornar algo uma boa mercadoria e se acaba com o sentido daquilo. Não tem o menor sentido falar de graffiti dentro de museu,

ou dentro de galeria. Ele nunca é consentido. Um graffiti que acontece quando a Prefeitura dá a tinta e consente o uso de um muro, é um mural. Para graffiti, você não pode pedir licença pra fazer.

B: As pessoas confundem o trabalho do airbrush, que sempre foi utilizado para o graffiti mais rápido na cidade, com o graffiti em si.

M: Ele deve ser sempre uma provocação. Não só política, mas provocação plástica na cidade, em todos os sentidos. E transformaram em qualquer coisa. Serve pra qualquer coisa, para camiseta, loja, propaganda na televisão.

Urbs: Mas vocês foram os primeiros a transpor a técnica das ruas para dentro das galerias. Como era isso então?

M: A gente já sabia que eram coisas diferentes, o graffiti e a arte para exposição. Tentamos não usar o nome graffiti, o que acabou sendo impossível, porque as galerias queriam usar o nome. A primeira que a gente fez foi na extinta Galeria São Paulo, em dezembro de 1983 e chamou-se Mural

Grffiti. Foi um trabalho conjunto do Vallauri, do Zaidler e meu. Até por ter feito isso é que temos que ser críticos. A gente já tinha essa consciência, mas foi inevitável, não tinha o que fazer. A gente estava num momento de profissionalização. Nunca gostamos de colocar graffiti no título e sempre tivemos que colocar, por exigência do mercado. A gente não ia deixar de fazer o trabalho, mas esse discurso que estou falando pra você a gente já falava na época também. Eu falava: "Isso não é um graffiti. Não sei o que é, mas graffiti é só o que a gente faz na rua escondido da polícia."

B: Aí os caras falam: "Mas parece!". Claro, a técnica da pintura é semelhante à do graffiti. Mas é uma pintura.

Urbs: Mas o trabalho não mudava plasticamente?

M: Claro. É uma questão de dedicação. Na cidade, você está sempre correndo e isso vai para o trabalho. Tudo é mais rápido, é fantástico. Quando recebíamos um convite mais comercial, era uma oportunidade para desenvolver mais nosso trabalho, porque tínhamos todo o tempo necessário para fazer uma máscara completamente diferente, trabalhar

com muito mais cor, elaborar mais os desenhos.

Urbs: Esse tempo maior que vocês passaram a gastar nas pinturas influenciou no trabalho da rua?

M: Sim, mas a rua influencia muito mais. Uma coisa que eu trouxe para o meu trabalho, e até hoje continua, é uma certa maneira de usar o spray que surgiu na rua sem querer. É uma coisa toda rabiscada que eu fazia quando queria preencher uma área grande, não tinha paciência e a adrenalina não me deixava ter calma. E quando acabava uma tinta eu pegava outra, e ia pintando tudo no escuro, não dava nem para ver qual cor eu estava usando. Ficava uma coisa maluca. Comecei a fazer isso de propósito nos lugares em que a gente tinha tempo de fazer. E fazer com calma, explorar o que tinha acontecido na rua.

Urbs: E como foi a experiência na Bienal, em 1985?

M: Na Bienal teve uma pequena frescura que a curadoria não quis fazer, e que eu acho que poderia ter ficado interessante. O Zaidler e eu pedimos para eles fazerem um muro pra gente pintar, mas não fizeram. Dissemos para o arquiteto da exposição que, se eles quisessem graffiti mesmo, era



Júlio Barreto (à esq.) e Carlos Matuck começaram nas artes plásticas grafitando as ruas de São Paulo nos anos 70

A Rainha do Frango Assado, de Alex Vallauri, é uma composição de vários recortes antes usados isoladamente. Os cachorros criados por Carlos Matuck vão no calço



Foto: João Paulo Capobianco

melhor esquecer que a gente ia participar. A gente entraria à noite de algum jeito e faria um graffiti lá dentro. Mas aí eles poderiam correr o risco de a gente pintar as telas que vinham de fora. Meter umas caveiras no Goya! (risos)

Urbs: Com as exposições acontecendo, você ainda saía para rua?

M: Saímos juntos até a Bienal, até 1985. Depois, não. Amadurecemos o trabalho com as máscaras, que se tornou inviável de fazer na rua. Demorava quatro dias para pintar uma imagem.

Urbs: Vocês acham que a contravenção no graffiti perdeu a importância para as novas gerações que saem às ruas?

M: Totalmente. O graffiti tem que ser subversivo. Está na essência dele. [DM]

Da rua para as galerias

Otávio e Gustavo Pandolfo. Ou, simplesmente, osgemeos. Eles viajaram o mundo por conta das personagens que pintam pela cidade desde o fim da década de 80. Para os irmãos, o graffiti permite expressar sentimentos contraditórios da vida na metrópole



Grffiti em Havana, Cuba

No bairro do Cambuci, região Central da cidade, muitos muros descascados e imóveis abandonados receberam estampas de estranhas figuras amarelas e cabeçudas, com corpos quadrados e membros finos. Elas se destacam entre outros trabalhos de grafiteiros com os quais convivem: são delicadas e parecem fazer parte de uma outra realidade.

Desde que foram levados ao exterior para mostrar seus trabalhos na Alemanha, em 1999, osgemeos viajaram por diversos países da Europa e pelos Estados Unidos, expondo, criando e aprendendo. A primeira mostra individual dos gêmeos idênticos de 33 anos, no Brasil, aconteceu no ano passado, na Galeria Fortes Vilaça, com o título de "O Peixe que Comia Estrelas Cadentes".

Em meio a telas, tintas e estantes abarrotadas de livros, osgemeos concederam esta entrevista, em que criticam o mundo das artes e a limpeza das pichações levada a cabo pela Prefeitura da capital.

Urbs: O que inspirou vocês a grafitar?

Gustavo: Foi a cultura hip hop, nos anos 80. Nós estudamos muito o que vinha dos Estados Unidos e da Europa. Depois é que a gente saiu fora dessa cultura americanizada para criar uma coisa mais brasileira, mais regional, nossa.

Urbs: O reconhecimento de vocês surgiu de fora. Como vocês vêem a diferença de como isso acontece aqui e em outros países?

G: Lá fora eles já estão mais acostumados a receber esse tipo de arte. É mais familiar. Tem muitas galerias em Nova

lorque que trabalharam com artistas do graffiti desde o final dos anos 70 e início dos 80. Faz parte da cultura deles esse tipo de arte entrar nas galerias. E nosso trabalho é muito impactante. Tem muita cor, muita mensagem. As formas são diferentes, é um estilo daqui, é um estilo nosso. Acho que isso chamou a atenção das galerias de fora.

Urbs: Qual é a diferença, para vocês, entre o graffiti e o trabalho que vocês apresentam em exposições?

Otávio: Graffiti é o que está na rua. Na exposição, não é graffiti. A gente usa as mesmas técnicas, os mesmos desenhos, mas não classifica de graffiti.

Urbs: É o quê?

G: É arte conceitual, arte contemporânea. É instalação. Envolve tudo: pintura, escultura, desenho.

Urbs: Para vocês existe graffiti consentido?

G: Sim. Ele só tem que estar na rua. Fazer parte do dia-a-dia. Antes tinha mais aquela coisa de que o graffiti tinha que ser ilegal, e você tinha que viver no anonimato. Mas o Brasil é diferente nesse sentido. A gente começou a pintar na rua de dia, na cara de todo mundo, na frente da polícia, na frente das pessoas.

Urbs: Por que vocês quiseram fazer graffiti durante o dia?

G: Para mostrar às pessoas que estamos fazendo uma coisa legal, bacana. Apesar de ser graffiti, de estarmos colocando o que a gente quer, colocando o nosso nome lá, a gente não está fazendo nada errado. Não é vandalismo. É arte, sim. Você está embelezando a cidade.

O: O graffiti sempre foi visto de uma forma legal no Brasil.

Urbs: Você acha?

O: Nunca foi visto como crime ou vandalismo.

Urbs: Por isso vocês sempre assinaram seus trabalhos na rua?

Mesmo com suas obras nas galerias de arte, osgemeos continuam pintando os muros de São Paulo



"A Bioluminescente", instalação da exposição "O Peixe que Comia Estrelas Cadentes", na Galeria Fortes Vilaça, 2006

O: Sim, sim. Acho que o anonimato era uma necessidade na época do Jânio Quadros [ex-prefeito de São Paulo], porque rolava uma perseguição. Hoje não tem mais sentido.

Urbs: Como vocês escolhem os locais para intervir?

G: Os lugares é que chamam a gente para pintar. A gente presta mais atenção nas paredes do que no trânsito.

O: Não tem como você viver numa cidade como São Paulo e ficar quieto. Se a gente não pintasse, a gente ia fazer qualquer outra coisa. Morar aqui, sair na rua, pegar um ônibus, andar de carro, é doideira. São Paulo é uma cidade louca. Você precisa fazer alguma coisa, senão ela vai fazer com você.

G: Ela te força a falar alto. Ou você tenta mudar um pouco a cidade, ou ela vai te mudar. Nós preferimos usar a cidade.

Urbs: Como vocês escolhem as paredes?

G: Às vezes você escolhe porque sabe que ali vão demorar

para apagar o graffiti. Tem paredes velhas, que você vê que nem o proprietário limpa ou pinta, que já está há anos ali, deteriorada. Você pinta, e dura dez anos a pintura lá.

O: Hoje em dia, principalmente nesse ano, muitos trabalhos estão sendo destruídos, apagados pela Prefeitura.

G: Todas as regionais têm o programa daquele caminhãozinho. [Programa Anti-Pichação da Prefeitura de São Paulo, com caminhões anti-pichação que apagam as pinturas]

O: Eles pintam as paredes de cinza, destróem um monte de trabalhos.

Urbs: A Prefeitura deve alegar que está limpando os muros.

G: É, contra a poluição visual. Mas o graffiti sempre fez parte da cidade de São Paulo, desde as primeiras gerações de grafiteiros. E nunca tinha havido uma campanha como esta, que pinta por cima.



Urbs: Trabalhar uma arte em espaços públicos já não implica nessa dificuldade? De ter o graffiti apagado e refeito?

G: Faz parte, faz parte acontecer qualquer coisa com ele. Apagar, ser riscado, destruído.

O: A diferença é ter uma campanha só para apagar graffiti. O morador apagar é uma coisa. Agora, quando tem uma campanha, é porque querem limpar tudo.

G: É uma ditadura cultural. Não parece? É repressão. Por que você não pode se expressar na rua, se há anos muita gente vem fazendo isso?

Urbs: E o graffiti estimulado pela Prefeitura?

G: A Prefeitura nunca fez nada para o graffiti.

Urbs: E os murais na Paulista?

G: A iniciativa nunca partiu deles. Foi sempre de um artista, ou de alguma ONG, ou de alguém que chega e pede autorização. E se você pegar hoje em dia, a Prefeitura não está estimulando em nada a arte. É triste de dizer, mas é real. Tem gente que sai lá da periferia para fazer um trabalho aqui na cidade, e dura só meia hora, um dia, e é apagado. O cara dedica a vida dele para pintar, para ser um artista, de repente se tornar um artista profissional e o trabalho dele é apagado. Que incentivo é esse? Sendo que isso sempre fez parte da cidade?



Fotos: Manuel Messina
A casa de Gustavo e Otávio (atrás), no Cambuci, teve a parte térrea convertida em ateliê. No meio da sala, duas telas estendidas na parede começavam a ser produzidas para uma futura exposição

Urbs: Vocês vêem diferenças no trabalho que vocês fazem na rua desde que vocês passaram a expor em galerias?

O: Não. Os trabalhos são bem parecidos. É que na rua já tem um universo pronto para ele. Na galeria não, você pega uma parede toda branca e cria um universo, aquela coisa da instalação. Na rua está tudo pronto. É só interferir. O cara que mora na rua está lá, a parede queimada está lá.

Urbs: Qual é a diferença que vocês sentem sendo artistas que vieram do graffiti em meio a artistas convencionais?

O: A gente não aprendeu nada em faculdade, em curso de artes plásticas, nada disso. É o fato de viver na rua. Na rua e em casa. Estudando em casa e pintando na rua. Essa vivência aí você não aprende em escola nenhuma.

Urbs: Como isso vem à tona no trabalho?

O: Acho que no improviso. Quando você está na rua pintando, tem que aprender e improvisar com o que tem. Tudo isso enriquece o trabalho para caramba. É saber se virar com o que tem. Malícia.

Urbs: Malícia?

O: A malícia que tem na rua. Sabe essa coisa de rua, de jogar taco, brincar, de ter moleque que quer te bater, e você bate também. Essa malícia é uma coisa que dá para levar para dentro do mundo da arte.

Urbs: No contato com as pessoas?

O: No *bussiness*, em tudo! Você vai fazer uma exposição na Lituânia e não tem a tinta que você usa. Você vai se virar com a tinta que achar lá. Você vai fazer e vai ficar igual.

Urbs: A recepção do trabalho é diferente na rua e na galeria?

O: Para quem está na rua um graffiti é simplesmente um graffiti, é um boneco ali. Agora, quem vai na galeria vê aquilo como uma tela, uma obra, põe uma luva para tocar naquilo. E o cara da rua, não. O cara da rua vai lá e faz fogueira na frente do negócio, fica tomando pinga e olhando, começa a sonhar com aquilo. É muito familiar a rua. É uma relação mais aberta.

G: Galeria, esse universo de arte, é mais moldado. Mas para nós é bom ter essa experiência. É legal ver isso. Porque a gente vê meio de longe, não vê tão iludido.

O: Parece que muita gente hoje faz graffiti correndo atrás da fama, do dinheiro, correndo atrás do troco rápido. E esquecem que o tesão é fazer por fazer. É como o fotógrafo pegar a câmera, ver uma coisa legal e tirar uma foto. Aquele é o momento dele, que só ele registrou. Não fez com o intuito

de vender, e sim pelo tesão de registrar. Acho que isso falta hoje em dia.

G: Mesmo estando no mercado de arte, a gente não perdeu isso. Porque se deixar, você começa a trabalhar e vive para o trabalho. Você esquece de pegar sua câmera e sair num domingo e fazer as fotos para você. Pintar na rua para a gente é isso. É não dever satisfação para ninguém.

O: A gente só está fazendo o que a gente sente. Pôr para fora o que está dentro. [DM]

Muros brancos

Desde o ano passado, todas as Subprefeituras de São Paulo realizam um serviço sistemático de limpeza das pichações não autorizadas na cidade. A Secretaria de Coordenação das Subprefeituras afirma ter pintado 1 milhão de metros quadrados de muros em espaços públicos em 2006, e mais de 500 mil metros quadrados nos três primeiros meses de 2007, a um custo mensal de R\$ 300 mil. A Secretaria lembra que pichação é um crime (Lei 9.605/98), com pena de multa e detenção de até um ano.

Por outro lado, a Coordenadoria da Juventude está tentando requisitar a autorização das Subprefeituras para que alguns muros sejam pintados por grafiteiros cadastrados no Projeto Galerias ao Ar Livre, da Secretaria de Participação e Parceria. Mas a própria Coordenadoria admite que até o graffiti autorizado tem sido alvo dos caminhões de limpeza das Subprefeituras.



As tintas e os sprays ficam espalhados por todos os cantos da casa dos irmãos



Foto: Manuel Messina

Escavando frestas

Em buracos e galerias, as quase 400 crianças em situação de rua que vivem no Centro da cidade encontram refúgios para seus pertences enquanto saem em busca de tristes aventuras

Por trás do número aparentemente pequeno de crianças em situação de rua vivendo no Centro de São Paulo, está um grande problema social da metrópole. Abandonadas e sujeitas à ação de traficantes, essas crianças criam hábitos que permitem sua sobrevivência em condições precárias, longe da família e da escola.

Ao contrário dos moradores de rua adultos, elas andam em grupos. Para ter mobilidade, deixam seus poucos per-

tences “guardados” em esconderijos que elas mesmas descobrem, explorando os cantos esquecidos da cidade. Usam bueiros e galerias de águas pluviais para esconder mochilas, uma troca de roupa ou cobertores doados. “Esses buracos são chamados de casinhas. A Prefeitura conhece o problema e procura impedir seu uso, para evitar que as crianças escondam drogas e entorpecentes”, afirma o Secretário de Assistência e Desenvolvimento Social do município, Floriano Pesaro.

Por que no Centro?

A grande oferta de serviços, o acesso facilitado pelo sistema de transporte, a imensa circulação de pessoas e a existência de grupos que prestam assistência a pessoas carentes, distribuindo alimentos e realizando atividades sociais, justificam a escolha das crianças por esta região da cidade. Aqui, os meninos circulam por ruas movimentadas e garantem, com comerciantes

e passantes – mais de 2 milhões por dia – suas refeições diárias. São aproximadamente 380 crianças que fazem da região da Subprefeitura da Sé sua morada provisória: Praça da Sé, Liberdade, República, Amaral Gurgel, Glicério, Parque Dom Pedro e Vale do Anhangabaú passam a ser seu endereço fixo, tornando ainda mais fundo esse buraco social.



As crianças têm se concentrado nos arredores da Praça da República, e usam espaços escondidos, como galerias de água pluvial, para guardar objetos e andar livremente pelo Centro

Crianças em situação de rua, por bairros da capital paulista*

Região	Nº de crianças
Mooca / Brás / Belém	75
Pinheiros / Vila Madalena	167
Sé	380
Vila Mariana / Moema	133
Santana	60
Lapa	50
Aricanduva	45
Ipiranga/ Jabaquara	40
Santo Amaro	80
Total	1.030

*Fonte: Secretaria de Assistência e Desenvolvimento Social do Município de São Paulo

Ainda que o uso destes buracos pelas crianças em situação de rua seja impróprio, não há registro de ocorrências sérias relacionadas a esse fato. A Eletropaulo, para evitar possíveis acidentes decorrentes do uso de suas caixas de luz pelos menores, afirma mantê-las lacradas em áreas públicas, mas alerta para o perigo de morte por descarga elétrica de quem se aproximar dessa fiação. Max Dante, coordenador de atendimento na região central do Projeto Travessia, entidade que desenvolve atividades sócio-educativas com crianças e adolescentes, lembra-se de um caso em que um menino foi encontrado morto dentro de uma “casinha”. “Ele foi encontrado sem vida pelos amigos e, segundo relatos, estava drogado, e deve ter morrido em decorrência disso”, afirma Dante.

O uso dos buracos, no mínimo, libera as crianças de seus pertences, e assim elas conseguem explorar o rico universo das ruas do Centro. Os locais escolhidos para “marcarem o ponto” mudam de tempos em tempos. Atualmente, é comum encontrá-las próximo à saída do Metrô no Vale do Anhangabaú e no Viaduto do Chá. “Com a reforma da Praça

da República, conseguimos tirá-las de lá”, afirma o secretário Floriano Pesaro. No entanto, do outro lado da calçada, é possível encontrá-las sentadas ou circulando pelas proximidades da Rua 7 de Abril. “A população e a polícia toleram as crianças em certos lugares e não em outros. De tempos em tempos, esta repressão as remove e as obriga a procurar um novo espaço”, explica Max Dante.

Para reaprender a sonhar

Para reacender a capacidade de sonhar nessas crianças, há dez anos nasceu o Projeto Quixote, uma organização não-governamental que oferece atividades complementares a crianças carentes. O trabalho é feito em parceria com a Secretaria de Assistência e Desenvolvimento Social da Prefeitura, e encaminha os meninos e meninas para as oficinas oferecidas por educadores. “Aqui eles fazem graffiti, capoeira, teatro, pintura e trabalho com argila”, conta a psicóloga Cecília Motta, coordenadora do Projeto Quixote na unidade do Bixiga.

A psicóloga acredita que a consciência sobre esta questão está mudando, mas ainda há preconceito. “A presença dessas crianças nas ruas incomoda. Muitas são vistas mais como ladrões do que como pessoas que precisam de ajuda. Nós ainda não nos vemos como responsáveis por este problema social”. Ela acredita na educação como uma das ferramentas de transformação, ao contrário da esmola, que dá condições para a criança permanecer na rua. “O maior auxílio é conversar para tirá-las da rua e conduzi-las a um serviço como os abrigos e centros de referência”, diz.

Opinião semelhante tem o secretário Floriano Pesaro, que defende a campanha “Dê mais que esmola, dê futuro”, da Secretaria de Assistência Social. A SAS informa que contri-

Galeria Central: espaço aberto

Uma nova maneira de lidar com o caráter social da arte: esta é a proposta da Galeria Central, aberta em abril deste ano pelo artista plástico Danilo Blanco. A idéia é simples e inovadora. Os artistas podem expor gratuitamente no espaço, pagando somente a comissão sobre venda das obras e, em contrapartida, oferecem oficinas de arte gratuitas, abertas ao público e direcionadas principalmente aos jovens que circulam pelas ruas do Centro. “A Galeria já é muito freqüentada por meninos aqui do entorno, perto do Minhocão. Muitos são grafiteiros, que não se interessariam por uma ONG comum”, explica Blanco.

Endereço: Rua Fortunato, 236
www.galeriacentral.org

buições podem ser feitas ao Fundo Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente – FUMCAD, com um depósito em dinheiro que financiará projetos sociais. Outra opção é se engajar em um dos muitos projetos de entidades da sociedade civil que combatem o trabalho infantil e buscam alternativas, para que essas crianças deixem de ocupar o profundo abismo social em que se encontram hoje e voltem a viver uma infância de brincadeiras, estudo e perspectivas de um futuro melhor. [AR]

Para contribuir com o FUMCAD

Quem quiser colaborar com o Fundo Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente deve fazer um depósito identificado com nome, CPF ou CNPJ na conta do Banco do Brasil, agência 1.897-X, conta corrente 5.738-X, em nome de PMSP – FUMCAD. Os recursos são administrados pelo Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente. Pessoas físicas podem deduzir para doação até 6% do Imposto de Renda, e pessoas jurídicas podem deduzir até 1%.

Concreto e arte

Lançamentos recentes contemplam obras de dois ícones da arquitetura nacional, e também da nova geração que vem se consolidando em São Paulo



ALEX FLEMMING OBRA GRÁFICA: 1978 – 1987

Mayra Laudanna (org.)

Edusp

As fotografias e fotogravuras dos anos iniciais na produção do artista Alex Flemming são as bases da pesquisa apresentada pela professora doutora, estudiosa da gravura brasileira no século XX, Mayra Laudanna, que atualmente é docente do Instituto de Estudos Brasileiros da Universidade de São Paulo. A experimentação e re colocação de objetos e significados ficam evidentes nesta compilação de trabalhos de Flemming.



COLETIVO – ARQUITETURA PAULISTA CONTEMPORÂNEA

Cosac Naify

O leitor desta obra conhecerá as minúcias da produção mais expressiva dos escritórios Andrade Morettin, MMBB Arquitetos, Número de Arquitetura, Puntoni/SPBR Arquitetos, Projeto Paulista e Una Arquitetos.

A apresentação detalhada de 36 projetos, feitos por estes seis relevantes escritórios de arquitetura de São Paulo, vem acompanhada de ensaios dos críticos Ana Vaz Milheiro, Ana Luiza Nobre e Guilherme Wisnik, nesta publicação da mostra homônima exibida no Centro Universitário Maria Antônia da USP, em 2006.

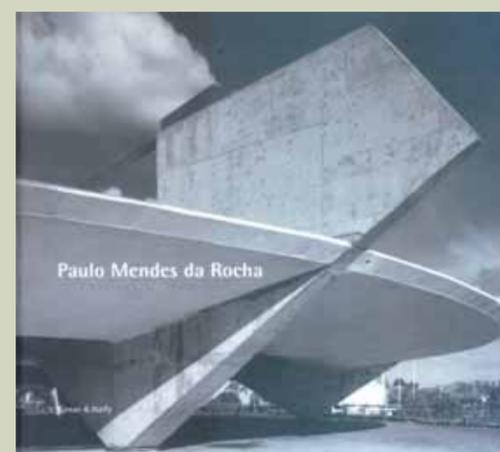


ÓPERA EM SÃO PAULO: 1952 – 2005

Sergio Casoy

Edusp

O crítico Sergio Casoy conseguiu organizar informações sobre os espetáculos encenados não só nos teatros como em clubes e locais particulares, incluindo detalhes e fichas técnicas de todos os espetáculos de ópera exibidos em São Paulo ao longo de 53 anos. Entrevistas com importantes personalidades do mundo lírico também fazem parte da obra.



PAULO MENDES DA ROCHA

Rosa Artigas (org.)

Cosac Naify

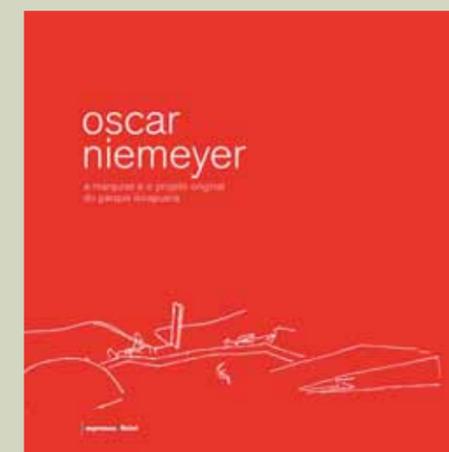
A terceira edição deste livro apresenta novas fotos das obras e memoriais escritos pelo crítico Guilherme Wisnik. O livro traz projetos escolhidos pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha, segundo brasileiro a receber o Prêmio Pritzker depois de Oscar Niemeyer, e é a mais completa referência sobre seus trabalhos.

OSCAR NIEMEYER – A MARQUISE E O PROJETO ORIGINAL DO IBIRAPUERA

Cecília Scharlach (org.)

Imprensa Oficial

Com essa publicação, a Imprensa Oficial traz bases para que o projeto original de Oscar Niemeyer da marquise do Ibirapuera seja posto em prática. São croquis, maquetes e fotos (Nelson Kon) que apresentam as propostas do arquiteto para uma ligação mais harmônica entre as diversas estruturas do Parque.



BOMBAS SOBRE SÃO PAULO A REVOLUÇÃO DE 1924

Ilka Stern Cohen

Unesp

O governo federal bombardeando ruas e praças da cidade de São Paulo. Fatos esquecidos da história da cidade são trazidos de novo à luz pela doutora em história social Ilka Stern Cohen. O livro conta a sublevação dos militares contra o presidente Artur Bernardes, fato que causou a violenta retaliação do governo contra a cidade.





Viva o Centro
São Paulo

A história do Centro é feita de grandes nomes. E o seu futuro também.

ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO

Entidade sem fins lucrativos, declarada de utilidade pública Federal por decreto em 9/3/2000 e auditada pela PricewaterhouseCoopers – Auditores independentes

ASSOCIADOS DA VIVA O CENTRO

Administração e Representação Telles • Agromont Administração de Bens e Participações • Agropecuária Juruá • Associação Brasileira de Bancos Internacionais – ABBI • Associação Brasileira de Designers de Interiores • Associação Brasileira de Empresas de Serviços Especiais de Engenharia • Associação Brasileira de Gastronomia, Hospitalidade e Turismo - ABRESI • 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/CENTRO • Associação das Empresas Distribuidoras de Valores – ADEVAL • Associação de Comerciantes, Empresários e Liberais do Centro de São Paulo – ACELCESP • Associação dos Advogados de São Paulo – AASP • Associação dos Bancos no Estado de São Paulo – ASSOBEPS • Associação dos Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil – ADVB • 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 – ACREFI • Associação Vida Positiva – Prevenção e Cidadania • Banco ABN AMRO Real • Banco Itaú • Banco Nossa Caixa • Banco Safra • Banco Santander Banespa • Bar Brahma • Biblioteca Mário de Andrade • Bolsa de Mercadorias & Futuros - BM&F • Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA • Caixa Econômica Federal • Câmara Interbancária de Pagamentos – CIP • Cartório Medeiros • Casa da Bóia • Casas Bahia • Celso Figueiredo Filho • Central de Outdoor • Centro Acadêmico “XI de Agosto” • Centro de Estudos das Sociedades de Advogados - CESA • Centro Universitário Belas Artes • Cia Brasileira de Alumínio – CBA • Cia Central de Importação e Exportação – CONCENTRAL • Cia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ • Cia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM • Círculo Italiano – San Paolo • Colégio de São Bento de São Paulo • Condomínio Edifício Mercantil Finasa • Congregação Israelita de São Paulo/Templo Beth-El • Construtora Miguel Curi • Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo • CVC Turismo • Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo – EEMPLASA • Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU • Escola

Estadual de São Paulo • Escritório Fralino Sica • Estapar Estacionamentos • 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 – FECOMÉRCIO • Federação Interestadual das Instituições de Crédito, Financiamento e Investimento – FENACREFI • Fundação Escola de Comércio “Álvares Penteado” • Fundação Escola de Sociologia e Política de São Paulo – FESPSP • Granadeiro Guimarães Advogados • Grupo Lund de Editoras Associadas • Grupo TMS • Igreja do Beato Anchieta • Inspeção Salestiana de São Paulo • Instituto dos Arquitetos do Brasil - IAB/SP • Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo • Instituto Paulista de Ensino e Pesquisa • International Police Association • Ituana Agropecuária • José Antonio Mangini Jr. • José Eduardo Loureiro • José Rodolpho Perazzolo • Just Traduções • Klabin • Liceu de Artes e Ofícios de São Paulo • Logos Engenharia • Luigi Bertolli • Machado, Meyer, Sendacz e Ópice – Advogados • Mosteiro de São Bento de São Paulo • Museu da Cidade de São Paulo • Museu Pe. Anchieta • Ordem dos Advogados do Brasil – OAB/SP • Paróquia Nossa Senhora da Conceição de Santa Ifigênia • Paróquia Nossa Senhora da Consolação • Pellegrino e Associados Engenharia • Pinheiro Neto – Advogados • Pioneer Corretora de Câmbio • Polícia Civil do Estado de São Paulo – DEATUR • Polícia Militar do Estado de São Paulo – 7ª BPM-M • PricewaterhouseCoopers Auditores Independentes • Rotary Club de São Paulo – República • São Paulo Convention & Visitors Bureau • Savoy Imobiliária e Construtora • Secretaria de Estado da Educação • Secretaria de Estado da Justiça e Defesa da Cidadania • Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos • Serasa • Serviço Social do Comércio – SESC CARMO • 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 Edifícios de São Paulo • Sindicato dos Comerciantes de São Paulo • Sindicato dos Bancários e Financeiros de SP, Osasco e Região • Sindicato dos Professores 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 Cecília, Higienópolis e Pacaembu • Sonia Marques Dobler – Advogados • Superintendência do Trabalho Artesanal nas Comunidades de São Paulo – SUTACO • Theatro Municipal de São Paulo • Terraço Itália Restaurante • Tozzini Freire Advogados • Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo • Trides Cia. Imobiliária Administradora • Universidade Anhembi Morumbi.

CONSELHO DIRETOR DA VIVA O CENTRO

Presidente

Henrique de Campos Meirelles

Vice-Presidentes

Alencar Costa

Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares de São Paulo

Roberto Mateus Ordine

Associação Comercial de São Paulo – ACSP

Secretário

Luís Eduardo Ramos Lisboa

Associação Brasileira de Bancos Internacionais – ABBI

Tesoureiro

Wilson Antonio Salmeron Gutierrez

Federação Brasileira das Associações de Bancos – FEBRABAN

Controlador

Elzo Aparecido Barroso

Bolsa de Valores de São Paulo – BOVESPA

Conselheiros sem designação específica

Arnaldo Borgia – Serasa • Bertrando Molinari Filho • Carlos Eduardo da Silva Monteiro • Celso Cintra Mori • Celso Figueiredo Filho – Grupo Figueiredo • Clemência Beatriz Wolthers • Danilo Santos de Miranda – Serviço Social do Comércio – SESC Domingos Fernando Refinetti – Machado, Meyer, Sendacz e Ópice Advogados • Eduardo César Silveira Vita Marchi – Faculdade de Direito da Universidade de São Paulo • Gabriel Mário Rodrigues – Universidade Anhembi Morumbi • Geraldo José Carbone • Guilherme Afif Domingos • José Diogo Bastos Neto • José Geraldo Barreto Fonseca – Tribunal de Justiça de São Paulo • Luiz César de Proença, Dom – Mosteiro de São Bento de São Paulo • Luiz Flávio Borges D’Urso – Ordem dos Advogados do Brasil – OAB/SP • Manoel Félix Cintra Neto – Bolsa de Mercadorias e Futuros – BM&F • Manoel Francisco Pires da Costa – Fundação Bial de São Paulo • Marcos Antonio Costa e Silva - Bolsa de Valores de São Paulo – BOVES-

PA • Maria Aparecida Cordeiro Katsurayama • Maurício Granadeiro Guimarães – Granadeiro Guimarães Advogados • Michael Klein – Casas Bahia • Miguel Sampaol Pou – Klabin • Nelson de Abreu Pinto – Sindicato de Hotéis, Restaurantes, Bares e Similares de São Paulo • Ney Castro Alves – Associação das Empresas Distribuidoras de Valores – ADEVAL • Paulo Antonio Gomes Cardim – Centro Universitário Belas Artes • Paulo Antonio Skaf – Federação das Indústrias do Estado de São Paulo – FIESP/Centro das Indústrias do Estado de São Paulo – CIESP • Paulo Eduardo Moraes Sophia – Instituto de Arquitetos do Brasil – IAB/SP • Paulo Ney Fraga de Sales – Instituto São Paulo Contra a Violência • Ricardo Patah – Sindicato dos Comerciantes de São Paulo • Sérgio Moraes Abreu – Banco Itaú • Sônia Maria Gianinni Marques Dobler – Sônia Marques Dobler – Advogados • Vanda Pita • Waldemiro Antonio dos Santos – Federação do Comércio do Estado de São Paulo – FECOMÉRCIO

CONSELHO FISCAL

José Joaquim Boarin – Conselho Regional de Contabilidade do Estado de São Paulo
José Maria Giaretta Camargo – Sindicato dos Contabilistas de São Paulo
Sebastião Luiz Gonçalves dos Santos – Sindicato dos Contabilistas de São Paulo

ADMINISTRAÇÃO

Superintendente Geral

Marco Antonio Ramos de Almeida

Consultor

Jorge da Cunha Lima

Coordenadores de Área

Administrativa e Financeira – Cristina Café Fernandes
Apoio às Ações Locais – Teresinha Santana
Apoio Técnico – Victor Eskinazi
Centro de Estudos – Lui Carolina Carvalho Tanaka
Editoração e Imprensa – Ana Maria Ciccacio
Marketing e Tecnologia – Claudenir Chinski

Conheça mais e saiba como participar acessando o site:
www.vivaocentro.org.br

ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO

Principais Patrocinadores



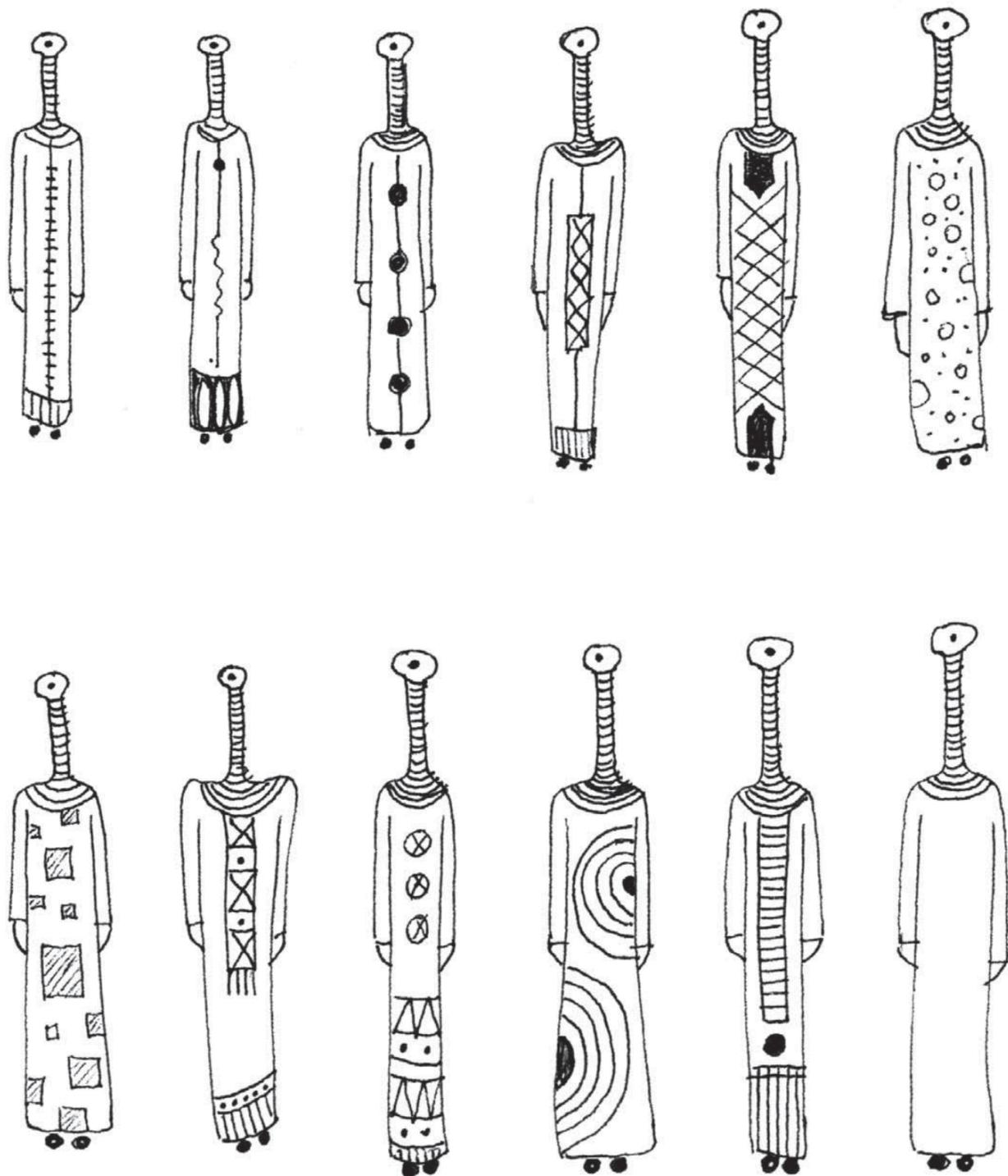
MACHADO, MEYER,
SENDACZ E ÓPICE
ADVOGADOS



Apoio Operacional



PINHEIRO NETO ADVOGADOS



Sem título, 2006, nanquim sobre papel

Danilo Blanco é artista plástico. Nasceu em 1954 e trabalha com marchetaria, técnicas artesanais e reaproveitamento de materiais. É fundador da Galeria Central, espaço dedicado ao graffiti e *street art* direcionado a jovens em situação de vulnerabilidade social no Centro de São Paulo.



Certos Recortes Exposição – Coletiva de Graffiti

A Galeria Calligraphia apresenta trabalhos em estêncil, produzidos por nove artistas que pintam, ou já pintaram, os muros de São Paulo. São eles: Carlos Matuck, Waldemar Zaidler, Júlio Barreto, Ozéas Duarte, Celso Gitahy, Cláudio Donato, Jorge Tavares, Bete Nóbrega e Alexandre Órion.

A Galeria fica na Rua Avanhandava, 40-A, e está aberta a visitação de domingo a quinta, das 12h às 22h, e às sextas e sábados, das 12h às 24h. Tel. (11) 3151-6477.

CBA – Companhia Brasileira de Alumínio. Há mais de 50 anos, crescendo 9,6% ao ano.

Investimento de R\$ 5 bilhões nos últimos 5 anos.

Inauguração de mais uma etapa de expansão.

Vista aérea da Fábrica, em Alumínio (SP)

Mais do que alumínio, o que a CBA produz é crescimento. Por meio da auto-suficiência e da sustentabilidade, a CBA alcançou a posição de maior empresa integrada de alumínio do mundo, realizando desde o processamento da bauxita até a fabricação de produtos finais. Conquistas como essa são uma motivação para a CBA continuar crescendo com responsabilidade socioambiental e respeito aos colaboradores e às comunidades.

- ▶ A maior Fábrica de alumínio do Brasil: produção de 475 mil toneladas de alumínio em 2007.
- ▶ 18 Usinas Hidrelétricas: 60% de auto-suficiência em energia.
- ▶ 3 Unidades de Mineração: auto-suficiência em bauxita.
- ▶ Responsabilidade socioambiental: investimento em educação, saúde, atividades culturais e preservação ambiental.



Companhia Brasileira de Alumínio



CBA. O ALUMÍNIO DO BRASIL.
www.aluminiocba.com.br