CONCURSO PÚBLICO NACIONAL PARA ELABORAÇÃO DE PLANO DE REURBANIZAÇÃO DO VALE DO ANHANGABAÜ, SÃO PAULO.

REGULAMENTO

CONCURSO PÚBLICO NACIONAL PARA ELABORAÇÃO DE PLANO DE REURBANIZA-CÃO DO VALE DO ANHANGABAÚ - SÃO PAULO

 O presente regulamento destina-se a reger o Concurso Público Nacional para Elaboração de Plano de Reurbanização do Vale do Anhangabaú na Capital de São Paulo.

2. OBJETIVO DO CONCURSO

- 2.1. Trata-se de Concurso Público para formulação de proposição urbanística preliminar, em uma etapa, cujo produ to é uma proposta de reorganização do espaço do Vale do Anhangabaú, no centro do Município de São Paulo.
- 2.2. O objetivo do Concurso é a elaboração de solução glo bal para o conjunto urbanístico do Vale do Anhangabaú.
- 2.3. A solução deverá resultar em proposta de caráter abran gente, envolvendo circulação viária e de pedestres, uso dos espaços públicos, equipamentos a nível local e metropolitano, disciplina e regulamentação de uso do solo e das edificações, valorização de edifícios tomba dos pelos poderes públicos ou considerados de zona especial e demais aspectos que o concorrente julgar pertinentes.

Dada a complexidade do problema, o arquiteto deverá or ganizar a proposta dentro de visão de conjunto, assina lando, porém, as prioridades com vista a uma implantação gradual da solução, especificando claramente os elementos de uma intervenção imediata.

he whom the state of the

2.4. Não será admitida a apresentação de mais de uma solu ção por inscrito, a qual não poderá conter variantes e/ou alternativas.

3. ORGANIZAÇÃO E PROMOÇÃO DO CONCURSO

- 3.1. O presente Concurso, cuja organização foi contratada com o INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL, Departamento de São Paulo, tem como Entidade Promotora a PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO, através da EMPRESA MUNICI PAL DE URBANIZAÇÃO EMURB, e como órgão deliberador a COMISSÃO JULGADORA designada.
- 3.2. O Consultor do concurso é o Arquiteto BENEDITO LIMA DE TOLEDO, ao qual incumbirá prestar assessoria à PROMOTO RA e ao ORGANIZADOR em tudo que a ele se relacione. No caso de sua ausência ou impedimento competirá ao ORGANIZADOR e PROMOTORA, conjuntamente, indicar substituto.
- 3.3. O Arquiteto Consultor, dentre outras atribuições, será o responsável pelo recebimento dos trabalhos e sua exposição para o julgamento, assessoria à Comissão de Julgamento no que for solicitado, presidência do ato de en cerramento do Concurso e escolha, com a Entidade Promotora, de local para exposição dos trabalhos premiados.

4. CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO E INSCRIÇÕES

4.1. O concurso está aberto aos arquitetos sócios titulares do INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL, em todo o território nacional, que estejam em situação regular peran-

Mr. When It will

ds II

- te o Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia e o Instituto dos Arquitetos do Brasil.
- 4.2. As inscrições serão recebidas nas sedes dos Departamentos e Núcleos do INSTITUTO DOS ARQUITETOS DO BRASIL do dia 23 de fevereiro de 1981 até o dia 20 de março de 1981, das 9:00 às 18:00 horas.
- 4.3. Para a inscrição será exigida prova de registro do interessado no Conselho Regional de Engenharia, Arquite
 tura e Agronomia e Instituto dos Arquitetos do Brasil,
 e comprovante de quitação das contribuições devidas, até a data da inscrição, às duas entidades mencionadas.
- 4.4. No ato da inscrição o interessado, ou seu bastante procurador, deverá assinar declaração de que se encontra em pleno gozo de direitos perante o CREA e IAB, confor me modelo anexo a este Regulamento (Anexo I), e preencher a ficha de inscrição. Toda a correspondência relativa ao Concurso será enviada ao endereço constante da referida ficha.
- 4.5. A inscrição será individual. O trabalho poderá ser fei to em equipe necessariamente dirigida e representada pelo arquiteto inscrito.
 - 4.6. A inscrição poderá ser pessoal ou por procurador regularmente constituído com poderes especiais.
 - 4.7. No ato da inscrição, mediante o pagamento da respectiva taxa, os interessados receberão pasta contendo os elementos necessários à elaboração do trabalho, relacionados no Anexo II.

Mund Fill

18

- 4.8. O valor correspondente à taxa de inscrição não será de volvido em qualquer hipótese.
- 4.9. Após o encerramento do prazo previsto para as inscrições será divulgada a lista dos inscritos.
- 4.10. A inscrição no presente Concurso importa integral concordância com o presente Regulamento e Programa, em todos os seus termos e condições.
- 4.11. Estão impedidos de participar do Concurso e do desen volvimento do trabalho premiado em 1º lugar, objeto de
 futuro contrato com a PROMOTORA, os funcionários do Quadro Técnico da Empresa Municipal de Urbanização EMURB, o Consultor, assim como os membros da Comissão
 de Julgamento e assessores designados.

5. ATIVIDADES COMUNITÁRIAS PARA ELABORAÇÃO DA PROPOSTA

Para melhor compreensão dos parâmetros relacionados às trans formações sofridas pelo Vale do Anhangabaú nos últimos 90 - anos e sua realidade presente, ante a perspectiva de uma proposição global perseguida pelo Concurso, outras atividades - foram previstas visando ampliar os debates sobre a cidade e maior envolvimento da comunidade na solução buscada, além - dos elementos fornecidos com a pasta recebida no ato da inscrição. A saber:

5.1. Seminários abertos ao público com a participação de es pecialistas de diversas áreas e representantes de segmentos significativos da comunidade, visando transferir à solução do Vale os anseios e expectativas da população manifestados nesses eventos, cujas considera -

m. where I think as

ções serão levadas em conta pela Comissão de Julgamento.

5.2. Serão feitas gestões visando a remontagem da exposição "História do Anhangabaú e do Viaduto do Chá 1887-1977", organizada pelo Museu Histórico da Imagem Fotográfica da cidade de São Paulo, da Divisão de Iconografia e Museu do Departamento do Patrimônio da Secretaria Municipal de Cultura, durante o prazo de duração do Concurso.

6. CONSULTAS E INFORMAÇÕES

6.1. Todo inscrito poderá solicitar por carta outras informações ou esclarecimentos que julgue necessários para o estudo de sua proposta.

As consultas assim deverão ser endereçadas:

INSTITUTO DE ARQUITETOS DO BRASIL - DEPARTAMENTO DE SÃO PAULO

CONCURSO PÚBLICO NACIONAL PARA ELABORAÇÃO DE UM PLANO DE REURBANIZAÇÃO DO VALE DO ANHANGABAÚ

Rua Bento Freitas, 306 - 49 andar 01220 - São Paulo - SP

As consultas serão recebidas do dia 23 de março ao dia 30 de abril de 1981.

- 6.2. As questões poderão ser respondidas, na medida das informações disponíveis. As respostas serão enviadas a todos os inscritos em forma de circular.
- 6.3. A organização do Concurso não se responsabiliza por eventuais problemas decorrentes do sistema postal, tan

m. Mario F. Filling

to nas consultas como nos esclarecimentos.

7. NORMAS E APRESENTAÇÃO

- 7.1. A apresentação da proposta deverá ser obrigatoriamente gráfica, através de elementos de livre escolha do ar quiteto (plantas, cortes, elevações, perpectivas, foto grafias, anotações, etc...) que deverão possibilitar a compreensão clara e precisa da solução.
- 7.2. As propostas poderão ser apresentadas em cópias heliográficas, xerográficas, fotográficas, ou por qualquer outro processo que o concorrente considere adequado para a compreensão de sua proposta, e devem ser coladas sobre elementos rígidos leves, sem moldura (cartão, isopor, etc...), de forma a permitir fácil exibição dos trabalhos, compreendendo no máximo três pranchas padrão AO-ABNT (841 x 1189mm), com dimensão maior na horizontal.

De todas as pranchas apresentadas deverá constar: "CON CURSO PÚBLICO NACIONAL PARA ELABORAÇÃO DE PLANO DE - REURBANIZAÇÃO DO VALE DO ANHANGABAÚ - SÃO PAULO - 1981"

- 7.3. Em caso de apresentação de plantas, cortes ou elevações, deverão ser indicadas claramente as escalas gráfica e numérica, orientação e indicação de corte em planta.
- 7.4. Será permitido o uso de cor nas pranchas.
- 7.5. O concorrente poderá anexar um diagrama de organização das pranchas para exposição.
- 7.6. Os desenhos, embalagens, sobrecartas, não poderão trazer marcas, nomes, pseudônimos ou quaisquer elementos

M. When I

08/11

que identifiquem a autoria.

- 7.7. Os trabalhos deverão ser embalados do seguinte modo:
 - a) o conjunto de pranchas deve vir acondicionado em um único invólucro, fechado, inviolável e lacrado;
 - b) a sobrecarta, lacrada, contendo a ficha de identificação do inscrito e carta conforme modelo contigues do no Anexo III deverá ser colada ao invólucro;
 - c) o conjunto deverá ser embalado com papel forte, opaco e resistente.

8. RECEBIMENTO DOS TRABALHOS

- 8.1. Os trabalhos deverão ser entregues, impreterivelmente, até às 18:00 horas do dia 18 de maio de 1981, na sede do Instituto de Arquitetos do Brasil Departamento de São Paulo Rua Bento Freitas, 306, inclusive os envia dos por via postal ou outro meio de transporte. Neste caso, o Organizador não se responsabiliza por qualquer entrega que exceda o prazo limite, sendo a remessa de exclusivo risco e responsabilidade do remetente.
- 8.2. No ato de entrega, os trabalhos receberão um número de ordem, dando-se recibo ao concorrente.
- 8.3. Ao Arquiteto Consultor caberá, após removido o invólucro externo, numerar os trabalhos e sobrecartas, que ficarão em seu poder, sob custódia, em envelope lacrado, até a identificação dos premiados.
- 8.4. Sob nenhum pretexto serão aceitos os trabalhos que não forem entregues na forma e no prazo previstos neste Regulamento.

Harry J

8.5. Ao Consultor competirá informar a Comissão de Julgamen to no caso de ocorrência das hipóteses mencionadas no item 8.4, incumbindo à Comissão de Julgamento decidir sobre a eventual desclassificação, por ocasião do julgamento do concurso.

9. DA COMISSÃO DE JULGAMENTO

- 9.1. Será constituída por cinco arquitetos indicados pela PROMOTORA, três dos quais escolhidos dentro do Corpo de Jurados do IAB, sendo destes, no mínimo, 2 (dois) membros do Corpo de Jurados do Departamento de São Paulo. O ORGANIZADOR do Concurso divulgará, oportunamente, os nomes dos membros designados para a Comissão.
- 9.2. No caso de impedimento de qualquer dos membros da Comissão, será indicado, em substituição, novo membro pela PROMOTORA, mantendo-se os critérios fixados no item 9.1.
- 9.3. A Promotora fará gestões para indicação da Comissão de Julgamento antes do início dos Seminários, visando possibilitar a participação neles dos seus integrantes.
- 9.4. As reuniões da Comissão de Julgamento serão secretas, devendo ser lavrada ata do resultado do julgamento e, eventualmente, de outros atos por ela considerados relevantes.
- 9.5. A Comissão de Julgamento, na primeira reunião, deverá eleger o seu Presidente a quem incumbirá a direção dos trabalhos; a palavra final em caso de empate de votações e a deliberação, em conjunto com os demais -

- membros, sobre as eventuais dúvidas surgidas no decor rer do Concurso, casos omissos óu supervenientes.
- 9.6. As decisões da Comissão de Julgamento serão tomadas por maioria, salvo no caso de não haver concessão do lo PRÉMIO, para o que serã exigida a unanimidade de votos.
- 9.7. A Comissão de Julgamento, na apreciação dos trabalhos, atuará de acordo com seu livre convencimento. Todas as suas decisões serão irrecorríveis.

10. ASSESSORIA À COMISSÃO DE JULGAMENTO

- 10.1. A Comissão de Julgamento será assessorada por assistentes técnicos designados pela PROMOTORA, sem direito a voto.
- 10.2. A Comissão de Julgamento poderá convocar os consulto res que julgar necessários, sem direito a voto.

11. DA ATA DE JULGAMENTO

Findos os trabalhos da Comissão será lavrada ata do resultado do julgamento da qual constará a relação dos trabalhos a
que foram conferidos prêmios e menções, resguardado o anonimato de seus autores, a relação dos trabalhos desclassificados, críticas, recomendações e demais considerações que a Comissão julgar necessárias.

12. IDENTIFICAÇÃO DOS VENCEDORES E DIVULGAÇÃO DO RESULTADO

Formalizada a ata do resultado do julgamento, com a assinatura dos membros da Comissão, proceder-se-á à identificação

dos vencedores, através da abertura das sobrecartas pelo Arquiteto Consultor, na presença de todos os membros da Comissão.

12.1. O resultado do Concurso será divilgado em sessão solene, em data e local a serem oportunamente anunciados, ocasião em que serão proclamados oficialmente os premiados e entregues os prêmios e menções.

13. DOS PRÊMIOS E MENÇÕES

13.1. A Comissão de Julgamento outorgará os seguintes prêmios e menções aos vencedores:

1º Prêmio - Cr\$1.000.000,00 (hum milhão de cruzeiros)

2º Prêmio - Cr\$. 600.000,00 (seiscentos mil cruzeiros)

3º Prêmio - Cr\$. 400.000,00 (quatrocentos mil cruzeiros)

5 (cinco) Menções Honrosas, fazendo jus cada uma à - quantia de Cr\$200.000,00 (duzentos mil cruzeiros).

13.2. Em nenhum caso o 1º prêmio será dado a mais de um - trabalho.

14. DO CONTRATO

14.1. Por ocasião da declaração do resultado do Concurso será assinado um Protocolo de Intenções, referente ao contrato que a Promotora se obriga a firmar com o concorrente que obtiver o 1º prêmio, para o desenvol vimento da proposta global a nível de Plano Diretor,

moder

detalhando-se, oportunamente, uma vez cumpridos os pressupostos legais, a nível de projeto executivo ,
através de uma primeira ordem de serviço, a primeira
etapa do plano, conforme o ordem de prioridades esta
belecida no Plano Diretor.

- 14.2. O escopo e os produtos relativos ao desenvolvimento do Plano Diretor e projeto executivo, bem como as de mais condições contratuais, serão objeto de acordo posterior entre a PROMOTORA e o arquiteto que obteve o 1º prêmio.
- 14.3. A remuneração do contrato far-se-á de acordo com os critérios vigentes no Instituto de Arquitetos do Brasil.

15. EXPOSIÇÃO DOS PROJETOS

- 15.1. Os trabalhos serão exibidos em exposição pública. O local, data e duração da mesma serão divulgados oportunamente.
- 15.2. Os trabalhos não serão devolvidos aos autores, podendo ser objeto de exposição e publicações pela PROMOTO RA e ORGANIZADOR.

w

.d8 A

DECLARAÇÃO

Declaro, para todos os fins e efeitos de direito, que me encontro em pleno gozo de direitos perante o Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia, e Instituto de Arquitetos do Brasil, e ciente de que se esta afirmação for inverídica, estarei sujeito à desclassificação pura e simples do Concurso Público Nacional para Elaboração de Plano de Reurbanização do Vale do Anhangabaú e, consequentemente, impedido de receber qualquer premiação além de sofrer as penalidades previstas em lei.

(data e local)

ASSINATURA DO INSCRITO OU SEU BASTANTE PROCURADOR.

ELEMENTOS FORNECIDOS NO ATO DA INSCRIÇÃO

A. Elementos Cartográficos.

- 1. RMO Rotas e áreas de embarque na Área Central (Rotas de Tróleibus/Área de embarque e desembarque/ruas de pedestres/linhas de tróleibus existentes), (Código: 5.1.8.)
- 2. Planta em escala 1:2.000 indicando:
 - Ruas para pedestres
 - Terminais de ônibus
 - Vias de circulação exclusiva para ônibus e taxis
 - Estações do Metrô (em operação e em construção).

(Código: 5.1.2.2.)

- 3. Duas plantas da COGEP com relação de bens tombados pelo IPHAN, CONDEPHAAT e Lei 8.328 (Z8-200). (Código: 5.1.3.1. e 5.1.3.2.)
- 4. Cinco plantas em escala 1:500 com levantamento planialtimétrico, cadastramento e locação de pontos de sondagem (Código 5.1.4.1-5)
- 5. Quatro plantas em escalas 1:250 ou 1:200 indicando a rede subterrânea de serviços públicos. (Código 5.1.5.1-4)
- 6. Três folhas contendo cada uma três perfis individuais de sondagem de reconhecimento do solo e nível d'agua, locadas nas plantas de código 5.1.4.1-5. (Código: 5.1.6.1-3)
- 7. Cinco plantas e corte do projeto básico desenvolvido para a Estação Anhangabaú do Metrô. (Código: 5.1.7.1-6)

B. <u>Elementos Fotográficos</u>

- 1. Três reproduções de levantamento aerofotogramétrico em escala aproximada 1:2.000. (Código 5.2.1.1-3)
- 2. 17 fotografias antigas e recentes do Vale do Anhangabaú.

BITOLING The

C. Textos

- 1. Programa termo de referência
- 2. Reprodução de artigos e pesquisas da imprensa. (Código 5.3.2.)
- 3. Referências bibliográficas sobre o Vale do Anhangabaú. (Código 5.3.3.)
- Reprodução da palestra do Prefeito Francisco Prestes Maia:
 "Os melhoramentos de São Paulo", publicada em 1945. (Código 5.3.4.)
- 5. Zoneamento da área. (Código 5.3.5.)
- D. Tabelas: Pesquisa de Volumes de Tráfego Maio 1980 (CET).
 - 1. Corredor Av. Rubem Berta e Av. 23 de Maio. (Código 5.4.1-3)
 - Corredor Av. Cidade Jardim e Av. Nove de Julho. (Código 5.4.4-6)
 - 3. Corredor Av. São João e Av. Francisco Matarazzo. (Código 5.4.7-9)
 - 4. Corredor Av. Prestes Maia, Av. Tiradentes e Av. Santos Dumont. (Código 5.4.10-12)
 - 5. Corredor Rótula Central. (Código 5.4.13-15)
- E. Ficha de Identificação (a ser colocada dentro da sobrecarta juntamente com a carta conforme modelo no anexo III).
- F. Informe editado pela EMURB: Estudos e Projetos não Implantados.
- G. Separata da publicação da COGEP 1976 da Série "Política de Desenvolvimento da Área Central".

Demo Hi

ORGANIZADOR E PROMOTORA DO CONCURSO NACIONAL PARA ELABORAÇÃO DE PLANO DE REURBANIZAÇÃO DO VALE ANHANGABAÜ

١.	- 1

(NOME)	(PROFISSÃO)	(RESIDÊNCIA)
		, declaramos, na con
(RG)	(CIC)	

dição de membros da equipe dirigida pelo arquiteto

inscrito no Concurso Público Nacional para Elaboração de Plano de Reurbanização do Vale do Anhangabau , ter pleno conhecimento dos termos do referido concurso, concordando expressamente com o seu Regulamento e Programa, em es pecial com as condições de eventual contratação aludidas no item 140 do Regulamento.

Autorizamos o referido arquiteto a nos representar, em caráter irrevogável e irretratável, em todos os atos decorrentes do Concurso, nos quais, por direito ou convenção, tenha mos interesse a ser resguardado, conferindo-lhe, inclusive, poderes para receber e dar quitação.

DATA E LOCAL

(ASSINATURAS DOS MEMBROS DA EQUIPE COM FIRMA RECONHECIDA)

enunciar os nomes dos membros da equipe

CONCURSO PÚBLICO NACIONAL PARA ELABORAÇÃO DE PLANO DE REURBANIZAÇÃO DO VALE DO ANHANGABAÚ, SÃO PAULO.

PROGRAMA (TERMO DE REFERÊNCIA)

1. PREÂMBULO

O Vale do Anhangabaú e o Vale do Tamanduateí são dados caracterizadores do sítio urbano original da cidade de São Paulo, desde a eleição do assentamento para fundação da cidade.

A partir da primeira década deste século os dois vales mereceram especial atenção dos poderes públicos dada a mobilização de grupos de profissionais empenhados em dar à área central tratamento condizente com a grande metrópole que se prenunciava.

Dessa preocupação nasceram duas áreas de imenso valor paisagístico para a área central da cidade: o Parque Anhangabaú e o Parque da Várzea do Carmo, logo rebatizado com o nome de Parque Pedro II.

Ambos os parques sofreram ininterruptamente intervenções, motivadas primordialmente por obras viárias que os desfiguraram seriamente a ponto de tornar questionável a sua designação como parque.

No caso do Anhangabaú, a abertura de avenidas convergindo para o parque acabaram por criar uma calha viária de grande densidade de tráfego com imenso dano para a qualidade ambiental da região, mencionando-se a frequência de acidentes com pedestres e veículos, trânsito excessivo com conversões perigosas em determinados trechos, acessos dificultados aos usuários dos meios de transporte coletivos, poluição, degradação do equipamento urbano e da vegetação e o desrespeito para com o patrimônio ambiental urbano.

Desde a abertura do Parque Anhangabaú até nossos dias a região vem recebendo episodicamente obras para solução de problemas em pontos críticos.

28 News ALBITOUM

Da somatória dessas obras isoladas resultóu um quadro inorgânico, desarticulado, com graves problemas para os usuários a pé ou motorizados.

Alguns dados caracterizadores do Parque Anhangabaú sobrevireram, como o jardim dotado de palmeiras imperiais ao lado do Teatro Municipal.

Todavia, deveríamos indagar se as obras que sucessivamente foram somando-se no vale, uma condicionando por vêzes as demais, devem ser consideradas intocáveis, desde que alterações eventualmente propostas sejam devidamente fundamentadas.

Um grave condicionante, por exemplo, tem sido a rede subterrânea de serviços públicos, cuja implantação e expansão é reflexo da própria dinâmica do crescimento da cidade, e não deve ser obstáculo à solução proposta.

Entre essas obras está a própria canalização do riacho Anhangabaú. Os recentes afundamentos do leito da Av. 9 de Julho, à época de chuvas, demonstram a necessidade, reafirmada pelas autoridades, de se proceder à construção de uma nova galeria capaz de dar vazão ao grande volume de água.

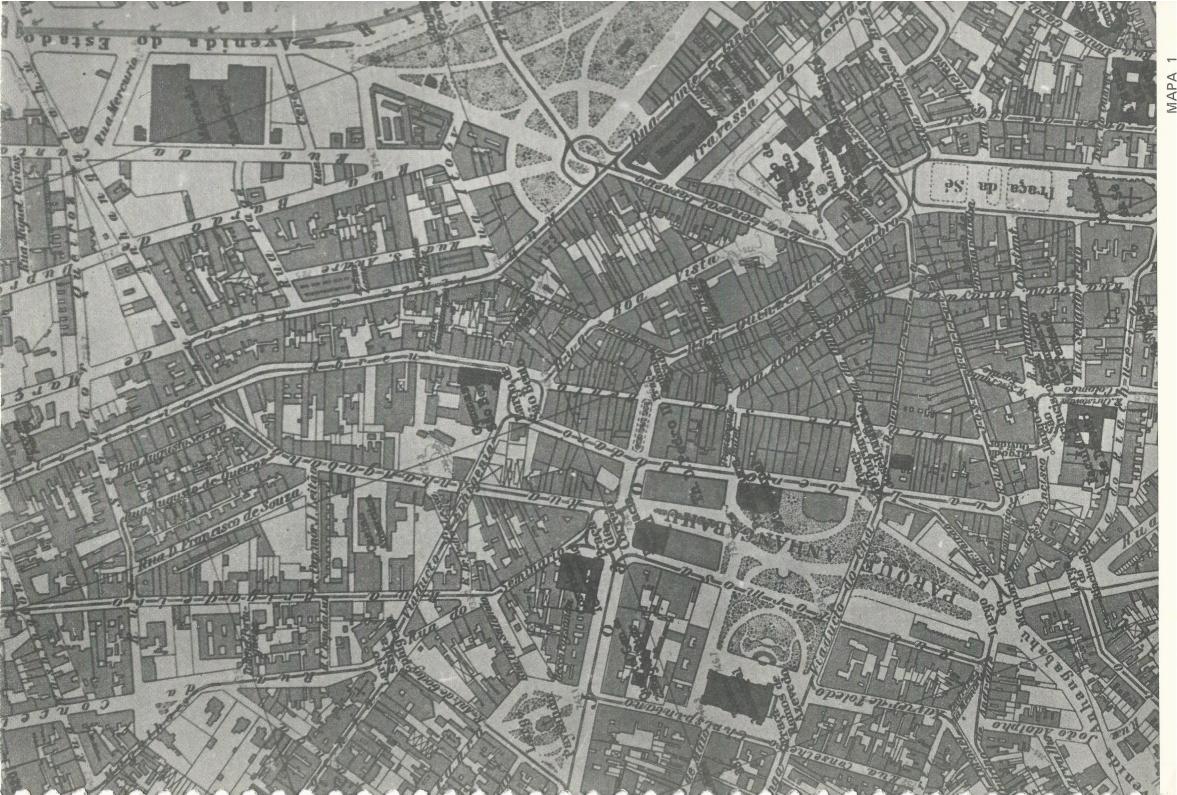
Esse dado deveria ser levado em conta, a saber, a proposta a ser feita para o Vale do Anhangabaú poderá pressupor solução para a canalização do rio e a rede subterrânea de serviços públicos, fato que torna o subsolo integrante das soluções a serem procuradas.

Na história do planejamento urbano no Brasil o saneamento e o planejamento juntos encontraram soluções de alto nível como ao tempo de Saturnino de Brito, tradição que, agora, pode ser retomada.

A construção da linha norte-sul do Metrô e, particularmente, a Estação São Bento, criaram novos fluxos e novas relações especiais na área central. O mesmo deverá ocorrer com a conclusão da linha leste-oeste sob o Anhangabaú.

Conclusão da lin

MAPA 2



Em tempos recentes, intervenções diversas na área central vêm sendo promovidas pelos poderes públicos, como foram a recuperação do prédio Martinelli, a recuperação do Viaduto Santa Ifigênia, a reforma das Galerias do Viaduto do Chá, o Recanto Monteiro Lobato, os murais e o programa de pedestrianização do Centro, com a implantação das Ruas de Pedestre, visando no conjunto a revitalização da Área Central da cidade, intervenções que devem ser tomadas em consideração.

A região do vale sempre foi centro de intenso uso por toda população de São Paulo, caráter esse que a conclusão das linhas de metrô deverá acentuar.

Dado o significado excepcional da região do Anhangabaú para toda a área metropolitana de São Paulo, cabe promover a recomposição desse quadro geral de forma compatível com a sua importância.

À vista desses fatos, a Prefeitura do Município de São Paulo, preocupada com a efetiva melhoria da qualidade de vida da cidade, conclama os arquitetos a comparecer com sua experiência profissional para a formulação de uma solução global para o Vale do Anhangabaú.

When Blesh

de

Il

2. ĀREA ABRANGENTE

2.1. INTRODUÇÃO

A definição da área de trabalho abrangida no presente Concurso pode fundamentar-se no processo evolutivo da cidade.

É difícil estabelecer-se uma poligonal rígida porque uma forma geométrica não é suficiente para definir uma região que, na verdade, é centro de uma área metropolitana.

Todavia, é fora de dúvida que alguns parâmetros podem ser estabelecidos com fundamento na evolução urbana do centro da cidade.

2.2. PARÂMETROS PARA DEFINIÇÃO DA ÁREA DE TRABALHO

1. O Parque Anhangabaú definia-se no Projeto Bouvard por alguns limites, a saber:

Ao norte pela Av. São João, ao sul pela Praça da Bandeira, a leste pela Rua Líbero Badaró e a oeste pela Rua Formosa onde, ao centro, abria-se o jardim da Praça Ramos de Azevedo, tendo ao fundo o Teatro Municipal. A Rua Formosa, na sua extremidade sul, articulava-se com o Largo da Memória, uma das áreas que melhor tratamento arquitetônico recebeu na cidade de São Paulo. É a configuração que vemos no mapa. da Sara Brasil de 1930. (Ver mapa nº 1)

2. A abertura da Av. 9 de Julho sobre o córrego do Saracura e, posteriormente, da Av. 23 de Maio sobre o córrego Anhangabaú, alteraram seriamente o equilíbrio do Parque Anhangabaú. O mesmo podendo-se dizer da Av. Prestes Maia ao norte do mesmo.

ao horre do mesmo.

3. O riacho Anhangabaú originalmente passava sob uma ponte no cruzamento da Av.São João e corria, a céu aberto até o Tamanduateí, fazendo um percurso que no seu trecho final corresponde em linhas gerais a atual Rua Carlos de Souza Nazareth.

A partir dessa rua pode-se notar que a Av. Prestes Maia começa a subir rumo à Senador Queirós.

4. A passagem de nível sob a Av. São João alterou as características da região ao norte do Parque Anhagabaú.

É a configuração que vemos no mapa da cidade à época do seu quarto centenário. (Ver mapa nº 2)

5. O alargamento da Av. Anhangabaú veio desfigurar seriamente a região. Mais grave, porém, foi a substituição dos Palacetes do Anhangabaú por prédios de imenso volume, o mesmo podendo-se dizer dos prédios que de ambos os lados tomaram o vale desde a Praça da Bandeira.

É a configuração do mapa da cidade Gegran, 1974 (Ver anexo 2)

- 6. O elevado sobre a Praça da Bandeira (Eusébio Stevaux) e as passarelas sob o Viaduto do Chá são interferências que alteraram a fisionomia da região sem representar solução global satisfatória para o conflito de fluxo de veículos ou de pedestres.
- 7. Ao norte do antigo Parque Anhangabaú, na região entre a Av. São João e a Rua Carlos de Souza Nazareth, a Estação São Bento do Metrô alterou completamente as relações espaciais criando imensos fluxos de pedestres, bem como exigindo reformulação dos acessos ao Viaduto Santa Ifigênia.
- 8. O dado mais recente foi a construção da linha lesteoeste do Metrô, responsável pela alteração da configuração
 do Largo da Memória e da região circundante, como o

quarteirão entre a Rua Quirino de Andrade, João Adolfo e a Av. 9 de Julho, como pode ser constatado in loco.

2.3. DELIMITAÇÃO PRELIMINAR

Pelo quadro acima esboçado e lembrando que o Vale do Anhangabaú tem aproximadamente direção norte-sul, podemos definir, preliminarmente, como área a ser considerada neste Concurso, a região balizada com os seguintes pontos de referência:

19) Ao sul, o limite natural é a Praça da Bandeira, devendo ser considerado que essa praça é, hoje, na verdade, a conjunção de diversas vias como a Av. 23 de Maio, Rua Riachuelo, Rua Asdrubal do Nascimento, Rua Santo Amaro, Rua Santo Antonio e Av. 9 de Julho. Essa área se extende até o Viaduto 9 de Julho e Viaduto Jacareí.

Esse trecho foi, ainda, cortado por um viaduto. Sua configuração é irregular e permanentemente vem sofrendo interferências como a abertura de uma ligação da Rua Santo Amaro com a Av. 23 de Maio, ou a abertura de uma pequena rua unindo a Rua Álvaro de Carvalho à Av. 9 de Julho.

O presente concurso apresenta-se como uma oportunidade para ordenamento dessa área que tantas cicatrizes ostenta.

20) Ao norte, a região pode ser limitada pela Av. Prestes Maia até a Rua Carlos de Souza Nazareth, originalmente trecho final do riacho Anhangabaú, hoje canalizado sob seu piso.

Essa região inclui o Viaduto Santa Ifigênia com seus novos acessos.

de hour Appoint

3º) A leste, um primeiro ponto referencial é o de encontro da Av. 23 de Maio (sob a qual se encontra o riacho Anhangabaú) com a Rua Riachuelo, no sopé onde se instalou o Convento de São Francisco.

Partindo-se deste ponto, devemos considerar que foi pensado como limite leste do primitivo parque a Rua Líbero Badaró. A Praça do Patriarca foi concebida a essa época para receber o novo Viaduto do Chá.

O trecho final corresponde à Av. Prestes Maia até a Rua Carlos de Souza Nazareth.

49) A oeste, desde o ponto onde a Av. 9 de Julho chega à Praça da Bandeira até o Viaduto Santa Ifigênia, a região vem sofrendo permanentemente alterações. A começar pela Av. 9 de Julho cujo traçado foi refeito com vistas à sua concordância com o elevado (Eusébio Stevaux) sobre a Praça da Bandeira.

O Largo da Memória teve sua configuração espacial alterada em função da nova estação do Metrô, colocada ao seu lado.
O mesmo ocorreu com o quarteirão triangular contíguo ao Largo da Memória e definido pela Av. 9 de Julho, Ruas João Adolfo e Quirino de Andrade, cujo interior sofreu alterações, liberando uma área que deve ser levada em consideração pelos participantes do Concurso.

Partindo-se do Largo da Memória, a Rua Formosa era o limite oeste do Parque Anhangabaú que neste lado incluía o conjunto Praça Ramos de Azevedo-Teatro Municipal, formando com o Viaduto do Chá, um dos recantos mais caracterizadores da área central, particularmente da chamada "Cidade Nova".

Cruzando-se a Av. São João, tem-se o alinhamento da Av. Prestes Maia, onde se destaca o Edifício dos Correios e Telegrafos, a partir do qual se abre a Praça Pedro Lessa que envolve as cabeceiras do Viaduto Santa Ifigênia.

dentum Abtille

3. PARÂMETROS PARA ELABORAÇÃO DO PLANO

3.1. PRIORIDADE DE INTERVENÇÃO E PROGRAMAÇÃO DE OBRAS

Tendo em vista a perspectiva de uma solução global, que pode implicar em uma proposta que envolva intervenções complexas na área, o arquiteto deverá organizar seu plano, dentro de sua visão do conjunto, assinalando as prioridades com vista a uma implantação gradual da solução. A sua definição de prioridades e o encadeamento do processo serão referências fundamentais para a avaliação das propostas.

3.2. Da proposta global, deverão ser destacadas as prioridades segundo o encadeamento sugerido e uma programação de intervenções, na qual a Prefeitura do Município de São Paulo informa que, para o seu início, dispõe de um valor de 400.000 ORTN para o biênio 81/82.

3.3. PARÂMETROS DE INTERVENÇÃO A SEREM FIXADOS PELOS CONCORRENTES

Sendo um Concurso destinado a formular o conjunto de normas e procedimentos que deverão orientar uma intervenção no espaço urbano, alguns parâmetros devem ser formulados pelos participantes, a saber:

- 3.3.1. A área que se deverá considerar especificamente correlacionada com o Vale do Anhangabaú.
- 3.3.2. Dos empreendimentos e intervenções físicas realizadas e propostas pelo poder público, inclusive rede de serviços públicos, as que deverão ser conservadas, modificadas ou repropostas. Cabe ressaltar, entretanto, que tais

de nom Abtally

alterações, particularmente no que se refere à intervenção a curto prazo, deverão ser devidamente fundamentadas.

- 3.3.3. As características formais e linhas de orientação que deverão ser conservadas, incluídas aí, o quadro existente, e a morfologia a ser proposta.
- 3.3.4. Se a regulamentação do uso do solo e edificação da região deverá ser mantida ou alterada.
- 3.3.5. Equacionar funções como circulação de veículos e pedestres, integração intermodal, função terminal, pontos de reunião e concentração.
- 3.3.6. Os edifícios, eventualemente, que terão sua demolição justificada face à sua descaracterização e ao interesse que o terreno em que se situam tem para a reurbanização da área e disciplina do uso do solo.
- 3.3.7. O tratamento que edifícios tombados pelos poderes públicos ou considerados de zona especial (28-200) pela Prefeitura, devem receber visando sua valorização.

Ou ainda, os edifícios ou espaços que devem passar a integrar a relação dos bens culturais a serem preservados pela instituição do tombamento ou do zoneamento (Z8-200).

OBSERVAÇÃO:

Deve-se notar que, na impossibilidade ou na inadequação de se estabelecer umapoligonal rígida, deve ser considerada a necessidade de uma eventual intervenção na região circundante, por exemplo, na Av. 9 de Julho, 23 de Maio, Prestes Maia ou São João, para se atingir solução tecnicamente mais correta para o problema central.

Esse fato deve ser acompanhado de justificativa e será apreciado

pela Comissão Julgadora.

FOTOGRAFIAS ANTIGAS E RECENTES DO VALE DO ANHANGABAÚ

LEGENDAS

FOTO 1

O primitivo Viaduto do Chá, sobre o Vale Coberto de plantações. 1900 c.

FOTO 2

O Teatro Municipal, recentemente construído, e casas com os fundos voltados ao Vale. 1911 c.

FOTO 3

Obras de transformação do Vale, segundo o Plano Bouvard. 1915 c.

FOTO 4

O primitivo Viaduto do Chá, o Teatro Municipal, à direita, o Teatro São José à esquerda, e o Jardim do Parque Anhangabaú. 1920 c.

FOTO 5

Os palacetes do Anhangabaú. Ao fundo, a construção do Prédio Martinelli. 1927 c.

FOTO 6

O Parque do Anhangabaú, recém-terminado. 1927 c.

FOTO 7

Vista áerea da área do Parque Anhangabaú, remodelado conforme o Plano Bouvard. 1930 c.

FOTO 8

Viaduto Santa Ifigênia. 1935 c.

FOTO 9

Vista do Parque da Esplanada do Teatro Municipal. 1940 c.

FOTO 10

Parque Anhangabaú, com o novo Viaduto do Chá. 1940 c.

FOTO 11

Travessia de pedestres junto à Estação São Bento do Metrô. 1980.

FOTO 12

Travessia de pedestres junto ao cruzamento da Av. São João com o Vale. 1980.

FOTO 13

Vista aérea

FOTO 14

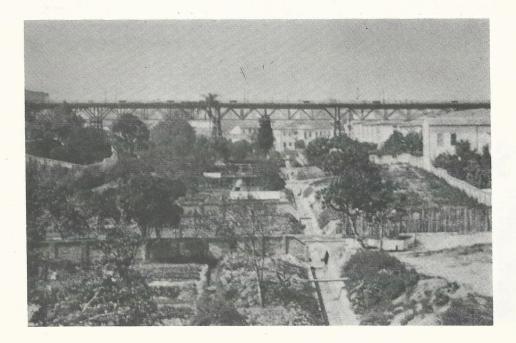
Entorno atual da Ladeira da Memória. 1981.

FOTO 15

Praça Ramos de Azevedo e palmeiras remanescentes do Plano Bouvard. 1981.

FOTO 16

Praça da Bandeira e Vale do Anhangabaú. 1981.



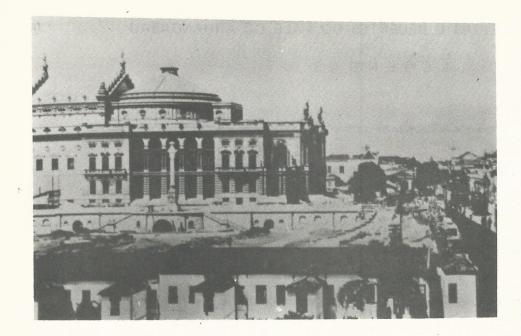


FOTO 2



FOTO 3

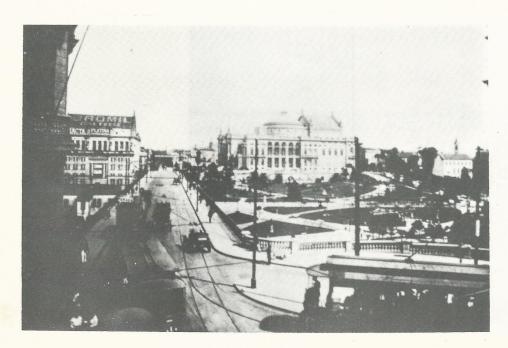


FOTO 4



FOTO 5



FUTO 6



FOTO 7

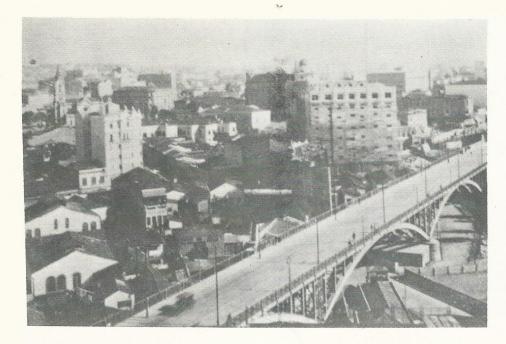


FOTO 8



FOTO 9



FOTO 10

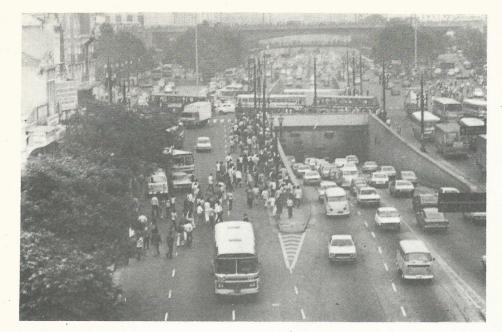


FOTO 11



FOTO 12

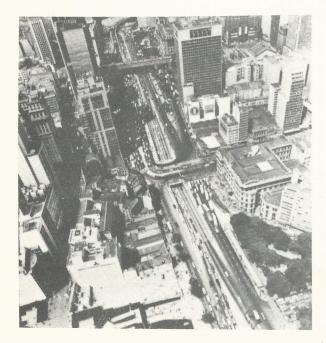


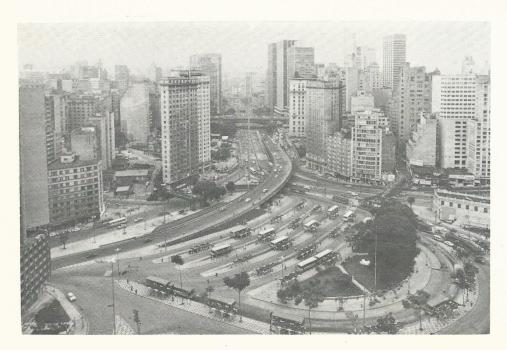
FOTO 13



FOTO 14



FOTO 15



FOTO

5.3.2. REPRODUÇÃO DE ARTIGOS E PESQUISAS DA IMPRENSA.	

As justificativas técnicas para as seis novas passarelas

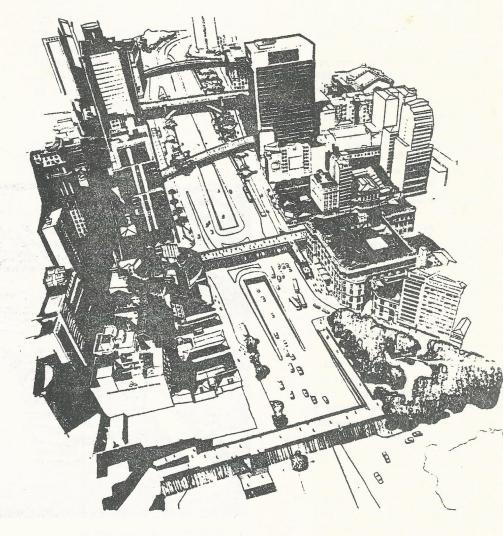
Seis novas passarelas, todas em concreto protendido, deverão ser executadas no Vale do Anhangabaú, para a solução dos problemas de trânsito de pedestres na região. Os estudos desenvolvidos pela Emurb-Empresa Municipal de Urbanização, prevêem a redução do número de acidentes hoje muito elevado naquele ponto crítico de circulação da cidade. E, com a construção das passarelas. será solucionada outra grave dificuldade, uma vez que o trânsito fluirà mais livre. Quatro das obras programadas deverão ligar as laterais do Vale rua Formosa e via simétrica em relação ac eixo central. Estas laterais podem, futuramente, vir a ser destinadas aos pedestres: uma quinta travessia unirá a praça das Bandeiras à estação Anhangabaú do metrô, atualmente em execução. Ela cruzará a av. Nove de Julho. enquanto uma última ligará a rua do Ouvidor ao terminal de ônibus da praça das Bandeiras sobre a av. 23 de Maio. As obras, de responsabilidade da Cia. de Metropolitano de São Paulo. serão construídas pela empreiteira Camargo Corrêa. O fato é que o Metrô deveria construir apenas a passarela que liga a estação Anhangabaú à praça das Bandeiras. Contudo, por extensão, acabou assumindo a responsabilidade pelas demais obras previstas, as quais integram o chamado "Projeto Anhangabaú", que inclui também a execução de canais de circulação por meio das galerias Formosa-Xavier de Toledo e Formosa-praça Ramos de Azevedo, além da revitalização paisagística do grande Vale. A concepção do sistema, que exigirá investimentos cujo total ainda é desconhecido, levou em conta também as estações de trolebus, que serão diametrais em relação às faixas de rolamento. Os estudos, segundo os arquitetos da Emurb responsáveis pelo projeto, destinam-se a incorporar ao conjunto de parâmetros

representados pelos antecedentes

elaborados ou em andamento.

e os novos condicionamentos".

do local, os projetos anteriormente



Eles entendem que, quando concluídas, as passagens elevadas deverão ampliar o número de ligações Leste-Ceste da área central, alimentar a rede de trolebus e preservar e restaurar determinadas características ambientais, imprescindíveis à melhoria da qualidade de vida dos paulistanos, principalmente daqueles que são obrigados a cruzar diariamente o centro da cidade.

Por volta de 1920 o Vale do Anhangabaú compunha-se de grandes áreas verdes e vias — não muito movimentadas — para automóveis. Duas décadas mais tarde o paulistano, assustado com o volume de trânsito na zona central da cidade, já se perguntava se aquela situação não traria reflexos negativos, a curto prazo, para

a qualidade de vida da população. Mais recentemente, em virtude do clima gerado pelo insuportável fluxo de veículos e descontrolado acúmulo de pessoas em torno do principal corredor paulistano, a realidade do Vale, tangenciando o inacei tável, obrigou a municipalidade a adota soluções de travessia para pedestres que ao mesmo tempo em que proporcionavam segurança, desafogavam as vias do Anhan gabaú, liberando ainda algumas áreas centrais para recriação de espaços verdes para os habitantes.

Dando prioridade para a travessia de pedestres junto aos centros nevrálgicos representados pela av. São João e praçadas Bandeiras, uma equipe técnica de Emurb-Empresa Municipal de Urbanização composta pelo arq. Paulo Júlio Valentino Bruna, diretor de planejamento da empresa e pelos arqs. Domingos Theodoro de Azevedo Netto e Paulo Sérgio de Sous

Silva, propôs recentemente a construção de seis passarelas sobre as vias do Vale, além dos três viadutos e das passarelas existentes.

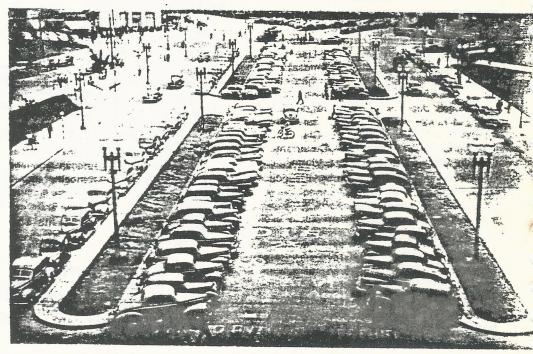
As obras, que estão sendo contratadas pelo Metrô-Cia. do Metropolitano de São Paulo, à empreiteira Camargo Corrêa tem como base uma série de estudos e projetos, na área e vizinhanças, elaborados pela Emurb e outros órgãos públicos e também por vários arquitetos, assinalando-se algumas idéias defendidas pelo arq. Vilanova Artigas, contratado em 1974 pela prefeitura de São Paulo para elaboração de um anteprojeto de remodelação do Vale do Anhangabaú, abrangendo desde o viaduto Santa Ifigênia à praça das Bandeiras. Segundo a proposta de Artigas. seriam reconquistadas para os pedestres as vias laterais de encosta do Vale (rua Formosa e via simétrica em relação ao eixo do Anhangabaú), requerendo, para isso, o desvio do tráfego ali existente, para outras vias. Os espaços reconquistados, ainda segundo o projeto Artigas, dariam lugar a dois largos passeios interligados por passarelas e associados a mobiliário de lazer. E. nas extremidades do Vale, nas praças das Bandeiras e Pedro Lessa, seriam implantados dois terminais de ônibus, articulados ao sistema de vias de pedestres.

As seis passarelas propostas pela Emurb exigiram o reestudo da solução do arq. Artigas para os terminais de ônibus, considerando-se que sua adoção perdeu a razão de ser devido às recentes alterações no sistema metropolitano de transporte coletivo. Em seu lugar a Emurb considerou, entre outros aspectos, a diametralização das linhas, anteriormente radiais, passando a requerer estações lineares ao longo do Vale (ao invés das localizadas nas extremidades do Vale) para atendimento a um sistema de trolebus em implantação.

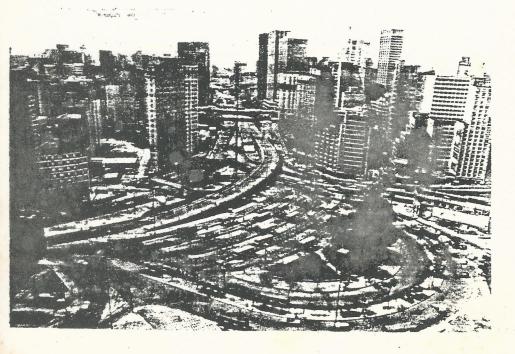
PROJETO ANHANGABAU

O sistema de passarelas, que integra o chamado "Projeto Anhangabaú" da Emurb (construção das travessias, implantação do sistema de trolebus, recuperação paisagística do Vale, construção da galeria entre as ruas Formosa e Xavier de Toledo e reintegração do atual canteiro de obras da estação Anhangabaú do metrô), compõe-se das passagens São Bento-Pedro Lessa, que ligará a estação do metró à praça ao lado do prédio dos Correios: Libero Badaró-São João, cruzando o Vale na altura da passagem subterrânea entre as av. Anhangabaú e São João; Libero Badaró-praça Ramos de Azevedo, com uma extremidade na plataforma e escadaria que liga a rua Líbero Badaró e a av Anhangabau, passando entre as arvores ali plantadas e a outra extremidade tangente ao renque de palmeiras da praça Ramos de Azevedo, e Dr Falcão-Formosa, próxima à futura estação do metrô — todas servindo para fazer a conexão entre os dois lados do Vale sobre suas vias. A quinta passarela, Santo Antônio-Álvaro de Carvalho, cruzando o viaduto Eusébio Stevaux, no final da av Nove de Julho. A sexta, Bandeira-Ouvidor, deverá ligar a rua do Ouvidor ao atual ter minal de ônibus da praca das Bandeiras sobre a av. 23 de Maio

O projeto original apresentado pela Emurb vem, contudo, "sofrendo otimizações". A passarela Bandeira-Ouvido em



De 1949 a 1980, o desenvolvimento da cidade aão parou de impor profundas siterações na face do grande Vale



decorrência de um novo traçado. implicará uma alteração do terminal de ônibus da praça das Bandeiras adequando-o ao sistema de trolebus. A rampa helicoidal proposta inicialmente para a passarela Santo Antônio-Álvaro de Carvalho, próxima ao edifício Joelma, será provisoriamente substituída por escadaria Já a passarela Líbero Badaró-praca Ramos de Azevedo tem sua construção adiaga sine die.

Todas as construções deverão ser em concreto protendido executado no próprio local. Segundo dados do projeto básico (o projeto executivo está sendo elaborado pelo escritório de Roberto Rossi Zuccolo Engenharia Civil e Estrutural Ltda.), as travessias terão 6 m de altura aproximadamente (5 m de altura livre, acrescidos de cerca de 1 m para a estrutura). Essa altura, no entanto, dizem os arquitetos da Emurb, "deverá ser vencida



Paulo Sérgio acredita em "novas possibilidades para o Anhangabaú"

Domingos de Azevedo, a hipótese subterrânea, correspondente ao traçado das "linhas de maior desejo", ligando, como uma estrela, os três pontos adotados como geradores de travessia". Todavia, a quantidade de redes subterrâneas de serviços públicos detectada na área tornou pouco adequada a solução subterrânea, que acarretaria um aprofundamento de aproximadamente 10 m sob nível do terreno com escadas rolantes nas extremidades das passagens. Essa hipótese prevaleceu algum tempo sobre a alternativa elevada, mas foi questionada com base no custo estimado e, particularmente, a partir das opções relativas ao sistema metropolitano de trolebus, que altera substancialmente alguns elementos que haviam gerado as hipóteses anteriores", comenta o arquiteto da Emurb.

CANAL DE CIRCULAÇÃO

As estações do metrô (São Bento e Anhangabaú) implicarão considerável aumento de circulação de pedestres e veículos, enquanto a rede de trolebus imporá acesso franco às estações, que se disporão linearmente ao longo do Vale. Acessos desta natureza para fins de embarque/desembarque e transferência, pressupõem estruturas para a travessia de pedestres sobre as vias locais (transposição do Vale, entre os centros velho e novo) e alimentação às estações.

Cabe ainda ressaltar, diz Paulo Bruna, "que a rede em questão vem confirmar e consolidar a função de circulação do Vale do Anhangabú, para passagem e estação de algumas de suas linhas mais importantes". Os requisitos para o desempenho adequado dessas linhas e estações, pressupondo velocidade dos carros e faixas exclusivas, deverão confirmar a necessidade de colocação de obstáculos à travessia de pedestres, já parcialmente executada.

"Muitas vezes a opção entre as alternativas surge devido a fatores externos ao projeto", diz Paulo Sérgio. A solução possível, ou mais adequada, pode não coincidir com a solução mais interessante do ponto de vista de "espaço urbano". "A solução subterrânea, em alguns casos, seria mais agradável, perturbaria menos o espaço já confuso da região, mas não seria a solução possível", acrescenta ele. Essa é a diferença essencial, diz o arquiteto, "com relação a projetos arquitetônicos ou projetos de desenho urbano, elaborados dentro de outros contextos, em que as variáveis, as condicionantes são menos volúveis".

A destinação das vias a meia encosta pela Emurb, como no projeto de Arugas, exclusivamente para pedestres, ainda não foi completamente viabilizada, quer pelas características vigentes do tráfego na área central, quer pela implantação do sistema de trolebus, que confirmam e acentuam a função de canal de circulação de veículos e transporte público atribuídas ao Vale no seu conjunto.

PASSADO E PRESENTE

No passado, o Vale do Anhangabaú já teve atribuições de espaço verde, tratando-se de um parque articulado com a praça Ramos de Azevedo, ladeira e escadaria da Memória e outras áreas de valor ao património ambiental da cidade de São Paulo. Nas suas encostas foram edificados o Teatro Municipal, o edifício dos Correios, os edifícios Conde Prates, Riachuelo e outros que marcaram época, alguns já demolidos.

Com o desenvolvimento da cidade, o Vale transformou-se, nas últimas décadas, de parque público em canal de intensa circulação de veículos, comprometendo irreversivelmente boa parte das antigas

características existentes, tanto pela poluição sonora, atmosférica e visual, como pelos vários acidentes que ali acontecem.

Para maior segurança dos pedestres e melhor fluidez do tráfego de veículos vêm sendo instalados pela prefeitura obstáculos que dificultam a travessia das principais vias do Vale (av. Nove de Julho, 23 de Maio e Anhangabaú).

A movimentação de pedestres, entre as encostas leste e oeste do Vale, vem se tornando, cada vez mais, problemática, tanto pela intensidade de tráfego como pelos bloqueios existentes no local. Assim, a superação deste problema tem requerido a instalação de estruturas destinadas à transposição do Vale Algumas obras foram executadas para resolução dos problemas na área, como a passarela sob o viaduto do Chá, ou a própria recuperação do viaduto Santa Ifigênia, que puderam, em parte, atender a essas necessidades. As edificações do viaduto adjacente à praça das Bandeiras, sobre a av. 23 de Maio e das passarelas provisórias sobre as av. Nove de Julho e 23 de Maio, também próximas à praça das Bandeiras, procuraram atender à fluidez de trânsito oriundo dessas avenidas.

Em que pese, no entanto, "o ônus da evolução de parque para sistema viário congestionado, o Anhangabaú continua tendo particular importância no espaço urbano da cidade, requerendo preservação e, na medida do possível, recuperação de algumas características visuais e ambientais", defendem os arquitetos da Emurb.

Depoimentos -

"Uma solução pragmática"

embora os arquitetos da Emurb sejam profissionais de alto nível, nos parece que forças inerentes ao projeto acabaram formulando um sistema imediatista. Ou seja: há atropelamentos em seis pontos do Vale do Anhangabaú, logo



César Lourence

devem ser criadas seis passarelas, uma em cada local crítico e o problema está resolvido. Identificar os pontos de conflito e construir passarelas não basta. Uma solução pragmática como a que foi adotada, passa por cima do Vale do Anhangabaú como espaço característico, representativo, da cidade de São Paulo. As passarelas vão alterar o sentido histórico do Vale, na medida em que cada travessia terá um tipo diferente. Outro detalhe que nos parece discutível é que para cada solução elevada a ser adotada, há uma correspondente subterrânea mais viável, do ponto de vista de conjunto, em que pese todo o trabalho que devesse ser feito com a reconstrução das linhas subterrâneas de serviços públicos". César B. Lourenço, presidente do IAB-SP.

Para arquiteto, o Vale do Anhangabaú não deverá ter mais nenhuma obra viária

"Não- se deve construir mais nenhuma obra viária no Vale do Anhangabaú. Ele já recebeu tudo quanto podia de obras físicas, viárias, e hoje possui um valor específico, de paisagem, que é da maior importância visual para o paulistano."

A opinião é do arquiteto Raimundo De Paschoal, 43 anos, um experimentado planejador urbano que trabalhou em vários planos para São Paulo nos últimos anos e agora é o coordenador técnico de projetos habitacionais do Ipesp (Instituto de Previdência do Estado de São Paulo, que também constrói residências para os servidores públicos).

Para ele, "a paisagem do Vale deve ser preservada como o mais original e forte ponto de referência da maioria da população — aquele local que as pessoas gostam de lembrar como um dos mais representativos e significativos de sua cidade. Além do mais, creio que não

Folha de S. Paulo 23 de novembro de 1980 parte 1 está provada a necessidade de uma nova passagem para pedestres cruzando o Vale", diz o arquiteto.

Mudar prioridade e não a paisagem

Raimundo tem uma resposta para a questão da segurança dos pedestres no Vale: "como o nosso planem é permanente, continua a se dizer enganosamente às pessoas que a segurança do pedestre só pode ser aumentada com novas obras viárias — passarelas, pontes, viadutos, passagens subterrâneas, etc. — e isso é contestável."

E diz por que: "A experiência paulistana deixa claro, a olho nu, que a segurança é pouca, muito pouca aumentada por essas soluções, que em contrapartida agravam o desconforto do usuário, são construídas a custos crescentes, exigem às vezes pesadas e violentas desapropriações e mutilam a paisagem."

"Qual é o uso atual das passarelas da cidade?" interroga o arquiteto. E responde: "Basta olhar para se ver que seu uso é baixissimo e menor ainda o das passagens subterrênas, exceto quando estão extremamente bem situadas, em pontos de travessia natural, consagrados anteriormente — e estes já estão quase todos ocupados mesmo no caso do Vale", continua o arquiteto.

Para Raimundo, a solução está em "melhorar o uso do equipamento disponível. Já temos no Vale uma boa coleção de semáforos, faixas, viadutos, canteiros, passarela; será que se usa isso tudo direito, com eficiência?", pergunta.

Mas para ele, o ponto fundamental, "mais decisivo alnda, e aplicar de verdade o concelto de que ali o pedestre é a prioridade no tratego es pectalmente no trecho entre o viaduto Santa Higênia até adjacênelas da praça da Bandeira. Assim, o equipamento lá existente e o policiamento (todo, da PM até a moça da "zona azui", tudo, todos), devem ser voltados com ênfase definitiva para assegurar o cruzamento das pessoas. Todo o resto deve ficar subordinado", afirma De Paschoal.

Para o arquiteto do Ipesp, "se acontecer isso, vai se verificar que tudo quanto lá está não é usado ao máximo, bem. O contrário também é verdadeiro: a construção de uma nova travessia de pedestres mantendo-se a atual prioridade, que é para os carros, vai tornar necessária uma nova passarela daqui a pouco tempo e depois, mais uma outra, ad infinitum. O que tem de mudar é a prioridade, não a paisagem", completa Raimundo De Paschoal.

Planejamento é hoje camisa-de-força

"O caso do Anhangabaú põe mais luz numa face atualmente muito discutida do planejamento urbano de São Paulo", diz Raimundo: "os fatos físicos envolvendo pessoas - como esse dos acidentes com pedestres ainda não são aceitos como acontecimentos dignos de estudo próprio e capazes de ensinar de corrigir o planejamento e o planejador. Tendese invariavelmente - continua - a enquadrar o evento, sob o argumento de que é "particular, localizado" num conceito supostamente mais geral e global, o que faz do planejamento uma ca-misa-de-força tentando aprisionar a realidade"

"Isso, assevera De Paschoal, faz com que para o problema de acidentes com pedestres, exista uma solução automática — uma obra de construção civil separando o tráfego de pessoas do de carros, um ensinamento de engenharia de tráfego dos anos 50 já discutível na época e muito mais agora, quando se encerra a época de apogeu do automóvel."

Raimundo afirma que por agir assim, o atual planejamento "não toma em conta a especificidade das ocorrências. Por exemplo, devido a seu pesado tráfego e intensa atividade comercial lindeira, o Vale apresenta um alto acúmulo de carros, coisas, pessoas, ruídos, atritos, burburinho, que tornam as distâncias muito maiores do que quando medidas a metro. Sua travessia é no mais das vezes uma frenética corrida contra obstáculos de variada natureza", registra o asquiteto que continua:

Arquiteto apresenta soluções para Vale

"Nenhuma intervenção deve ser executada no Vale do Anhangabaú ou em qualquer ponto do Centro de São Paulo, sem que se levem em conta as alterações que a cidade sofrerá com a inevitável criação de uma rede periférica de transportes." A opinião é do arquiteto Nestor Goulart Reis Filho, que considera "urgentissimo, para a racionaliazação do uso de combustiveis, seguir o exemplo de Curitiba, que está implantado um sistema periférico para permitir o transporte de massa de um lado a outro da cidade, sem passar pelo centro."

Nestor Goulart, que já integrou a diretoria da Emurb, é o mesmo arquiteto que em 1970 propôs a construção de uma "megaestrutura" para ligar as duas margens do Anhangabaú com três andares, dois quilômetros de extensão (da rua Senador Queirós ao viaduto Jacarel) e 100 metros de largura. "Para não ficar parecendo um deserto de concreto — dizia ele na ocasião, a obra "taria diversas praças em níveis diferentes, aberturas no pavimento que permitiriam ver o trânsito 16 metros abaixo, jardins, árvores."

Sua proposta tinha, então, dois objetivos, conforme explica o arquiteto: "Estabelecer um
critério de comjunto para o Anhangabaú, e abrir
uma possibilidade de conciliar o Metrô com o
Centro da cidade, permitindo sua passagem pelo
Vale. O piano original de Prestes Maia previa a
passagem do Metrô pela 23 de Maio e não pela
rua Vergueiro, como acabou acontecendo".

Hoje. Nestor Goulart tem uma posição completamente diferente: "Se a "megaestrutura" fosse proposta agora, trabalharia contra." Segundo ele, "as pesquisas de origem-destino feitas pelo Metro nos últimos 10 anos mostram que cada 4 viagens, só uma se destina ao Centro, enquanto as outras três dirigem-se à periferia. Isso comprova nossa velha tese de que São Paulo continua tendo uma estrutura viária e de transporte público inadequada, radial-concêntrica".

Lembrando que o processo de metropolização iniciado na década de 50 "produziu uma cidade em forma de constelação, com vários subcentros na periferia", ele afirma que "a maior parte da população circula necessariamente fora do Centro, onde está o grosso dos empregos industriais. E como muda constantemente de emprego, muda de trajeto. Força-la a passar pelo centro da cidade é obrigá-la a tomar desnecessariamente quatro ou seis conduções por dia".

Essa estrutura radial-concêntrica tem provocado até mesmo algumas mudanças de hábitos na população, principalmente entre os operários menos qualificados. De acordo com pesquisas citadas por Nestor Goulart, "a maioria dos serventes mora durante quase toda a semana nos alojamentos das obras, porque o preço do transporte não integrado torna impraticável a viagem diaria de casa para o trabalho. Isso é também uma das causas do crescente favelamento, pois a rotatividade de emprego faz com que esse trabalhador mude constantemente de moradia, sempre em caráter precário".

A rede periférica de transporte coletivo, integrada e com preço único, viria alterar esse quadro, acredita o urbanista. "Em vez do Anel Rodoviário — propõe — .é preciso fazer uma pista de transporte de massa ligando Santo Amaro ao ABCD, e dai à região Leste, Cumbica e Guarulhos, aproveitando também a integração Metrô-ferrovia."

"Na medida em que a massa deixar de ser levada ao Centro contra a sua vontade, 2 milhões de pessoas deixarão de transitar por aii diariamente" — acrescenta Nestor Goulart.Considera, ainda, que "os debates sobre o destino do Anhangabaú devem partir dai, e passar por planos de conjunto que visem a toda a região central da cidade. Se esses planos não se estabelecem — conclui — não é por falta de bons arquitetos, mas porque não existe uma política urbana definida".

23

Sexta-feira, 28 de dezembro de 1980

A Prefeitura de São Paulo vai abrir um concurso para selecionar o projeto que consubstancie a meihor solução para o problema do Parque do Anhangabaú, isto é, que possa conciliar de forma adequada sua irreversivel situação de eixo viário com a necessidade de sua utilização por pedestres, sem o recurso à multiplicação indiscriminada das passarelas. Supõe-se que os técnicos — urbanistas e arquitetos — devam adequar seus projetos a uma realidade topográfica e ambiental que se tornou um bem cultural da cidade.

São Paulo já nasceu balizada, de um lado, pelo sinuoso curso do rio Tamanduateí, do outro, pela corrente do Anhangabaú, topônimo indígena que — na poética interpretação de Teodoro Sampaio — significa "bebedouro de assombrações". Era inevitável que, crescendo, o burgo tivesse um dia de transpor os sulcos por onde corriam as águas desses dois rios que abraçavam a colina que foi seu primeiro assento.

Para o lado do Anhangabaú foi em fins do século 18 que isso ocorreu. Edificaram-se nessa época, de pedra (substituindo antigas construções de madeira) as primeiras pontes estáveis da cidade, a do Marechal (depois chamada da Abdicação e por fim, do Açu), em direção ao futuro bairro de Santa Ifigênia, e a do Lorena (mais tarde denominada Sete de Abril e, depois, do Piques) no rumo do caminho da Consolação.

Essas duas pontes, lançadas sobre o córrego Anhangabaú, comunicavam a cidade com os sitios ou chácaras de moradores de terras que começariam a ser arruadas nos primeiros anos do século passado e que por isso passariam a constituir os chãos da então chamada Cidade Nova. Registram-se, em atas da Câmara Municiapl, nesse tempo, advertências a donos de terrenos à esquerda do Anhangabaú para que não invadissem ou cercassem as ruas já demarcadas dessa Cidade Nova.

Pode-se verificar, na planta mais antiga de São Paulo (1810) que toda a área compactamente edificada do burgo se continha ainda no espaço compreendido entre o Tamanduatei e Anhangabaú. E que na planta seguinte (1841) começavam a figurar a rua da Consolação e a da Palha (Sete de Abril). Em outro mapa da cidade - esse, de 1868 já se recortava, com muita nitidez, o retângulo que correspondia, mais ou menos, ao futuro Parque do Anhangabaú, estendendo-se do largo Riachuelo (praça das Bandeiras) à ladeira de São João e limitado pelas ruas de São José (Libero Badaró) e Formosa, que havia sido aberta em 1855.

A transposição desse retângulo — no sentido transversal ao córrego — só podía ser feita pelos extremos, isto é, as pontes do Açu e do Piques. A abertura da rua Barão de Itapetininga e outras, na sua vizinhança, nos anos seguintes, acentuou a necessidade de uma nova ligação entre as duas áreas da cidade, ensejando a construção do Viaduto do Chá, concluído em 1892 e coincidin-

do com obras de urbanização e de aformoseamento do vale. Deve-se mencionar também, que na mesma época chegou a ser iniciada a construção de outro viaduto comunicando a praça Antonio Prado com o largo do Paissandu — empreendimento que fracassou. E que quatorze anos depois da inauguração do Viaduto do Chá — quando se procedeu à canalização coberta do corrego Anhangabaú — foi que desapareceram as velhas pontes do Açu e do Piques.

Dessa forma, a componente nova da feição central da cidade, a partir dos últimos anos do século passado. foi o Viaduto do Chá, cavalgando com suas longas pernas metálicas a depressão em outros tempos povoada de charcos e de bortas. Viaduto que o cronista Silvio Floreal, autor de "Ronda da Meia-Noite", chamaria maldosamente de "suicidouro construido pela municipalidade" e que — de 1913 a 1916 - com a paisagem do vale já crescida de outro viaduto, o de Santa Ifigênia - o poeta Ricardo Gonçalves, de sociedade com Monteiro Lobato, tentaria em vão transformar em uma espécie de rua suspensa, com casas dos dois lados.

Nessa época, as obras de ajardinamento, segundo o projeto dos artistas Bouvard e Cochet, imprimiram feição nova ao vale do Anhangabaú, ainda enfeiado, no entanto — de acordo com a opinião dos críticos da estética urbana de então — por fundos de casas da rua Formosa e da ladeira Doutor Falcão. Não se ignora que Bouvard e Cochet pianejaram também o parque Dom Pedro Segundo, na várzea do Tamanduatei. E dessa forma duas grandes áreas arborizadas, ao longo dos vales do Anhangabaú e do Tamandauatei, passariam a constituir uma verde moldura para o antigo centro da cidade.

Os arranjos da esplanada do Teatro Municipal e a colocação, ali, da fonte e dos monumentos de autoria de Luigi Brizzolara, deram ao Parque do Anhangabaú os arremates finais de uma feição que nele se conservaria por duas décadas, até sua reforma e ampliação efetivadas por Prestes Maia ao longo dos anos 40.

Nos últimos anos destruiu-se, a bem dizer, o Parque Dom Pedro Segundo. Destrói-se muito, nas cidades brasileiras, para se construir em cima. Em nome de um progressismo de visão curta - que às vezes é apenas um disfarce da voracidade especuladora dos colecionadores de dinheiro, em detrimento da economia do próximo e outras vezes é apenas ignorância mesmo - vão se eliminando todas aquelas marcas e todos aqueles documentos, naturais e culturais, que poderiam permitir a leitura de todas as etapas da saga

Quando se cogita de mexer agora no Anhangabaú, deve-se esperar que os urbanistas e arquitetos que se disponham a participar do concurso a ser instituido pela Prefetura Municipal, não se esqueçam de que quase sempre é possível salvar aquilo que é revelante em termos de patrimônio histórico. Não por saudosismo ridículo. Em nome da inteligência e da sensibilidade,

O Vale do Anhangabaú em discussão

Folha de S. Paulo 28 de dezembro de 1980

Técnico defende uma conciliação

Qual a melhor solução para a travessia de pedestres e a circulação de carros no Vale do Anhangabaú? Está é uma discussão aberta a partir do momento em que a Emurb anunciou seu projeto de construir seis passarelas no Vale.

Com o objetivo de contribuir ao debate desse tema, a "Folha" ouviu pessoas representativas dos mais variados setores da vida econômica, social, política e cultural de São Paulo. A publicação desses depoimentos comeca hoje.

Ernst Mange, ex-secretário da Habitação e Desenvolvimento Urbano e ex-pre-

sidente da Emurb:

"Este é um problema um pouco dificil de se colocar porque os interesses envolvidos são contraditórios e conflitantes. Para a população que anda a pé pelo Centro, o maior interesse está na travessia mais curta, segura e confortável entre as duas partes da cidade. Para este segmento da população, as passagens de nivel, as passarelas ou passagens subterrâneas são uma solução válida. Entretanto, o uso do Vale como via é outro aspecto que interessa à população. Ninguém pode ignorar o papel fundamental que representa como travessia Norte-Sul, inclusive histórico. Por isso não se pode colocar antagonicamente estes dois interesses. Temos que enfrentar o problema com uma visão a longo prazo e procurando uma solução conciliatória entre veiculos e pedestres.

Pessoalmente, prefiro a solução subterrânea, apesar de saber que é mais cara, mais demorada e uma obra mais dificil de ser feita, porque há muitas interferências no subsolo, como o rio canalizado. As passarelas são obras mais fáceis de execução, entretanto provocam interferência na paisagem urbana. Por outro lado, acho dificil dizer até que ponto qualquer projeto poderia desfigurar a paisagem do Vale. Ele sofreu tantas transformações que seria dificil dizer qual visão do Vale foi a mais característica ou histórica. Além disso, o saudosismo não deve prejudicar soluções que precisam ser dadas.

Adriano Murgel Branco, ex-diretor de tróleibus da CMTC e professor da Faculdade de Tecnologia Mauá:

"A primeira vista, o Vale é infelizmente um corredor importante para a circulação de veiculos e transporte coletivo, pois não temos muita opção de cruzamento no centro. Essa tendência desfigurou o Vale do Anhangabaú devido a inúmeras obras feitas em função dos automoveis. Consequentemente o problema do pedestre na área ficou sem solução. Este

conflito entre o carro e o pedestre é eminente ali.

Acho que deveriam procurar soluções que dessem maior possibilidade de travessia de pedestre. Não fazer nada no local porque isso pode desfigurar a paisagem urbana é deixar em segundo plano a segurança do pedestre. Alguma coisa tem que ser feita."

Benjamin Adiron Ribeiro,

ex-coordenador da Cogep: "Prefiro não dizer se sou a favor ou contra as passarelas. Acho que o problema está sendo colocado de maneira errada, pois este não é um problema de projeto e sim de planejamento. Defendo que se faça em primeiro lugar um estudo global na área central para definir quais são as suas funções em relação ao resto da cidade e à região metro-

Uma vez definidas estas funções, é possivel então partir para um planejamento sistemático, resolvendo os problemas do centro em conjunto e não isoladamente, pertinentes à circulação de veículos e pedestres, estacionamento, terminais de transporte coletivo, segurança da população, recuperação da paisagem e co-municação visual. Por isso, acho que pensar em resolver isoladamente o problema do Vale, com a construção ou não de passarelas, é solucionar de forma errada um problema de planejamento."

Luís Falcão Bauer, pre-sidente do Instituto de Engenharia de São Paulo:

"Acho que a melhor maneira de resolver um problema de tal magnitude, como é o caso do Vale do Anhangabaú, é convocar um concurso do qual surgirão as soluções mais indicadas para o melhor uso daquele recinto importante da cidade.

Creio que só através de um concurso teremos a solução que consultará os interesses da população. Está certo, portanto, o prefeito Reinaldo de Barros em convocar entidades do setor para colaborarem na disciplinação do concurso.

Alex Periscinotto, publicitario: "Existem alguns arquitetos "criativos" que fazem uma cidade apenas pelo desenho e quando está na maquete dá até gosto de ver como a praça Rosevelt, que parece uma dentadura maior que a boca. Existem outros arquitetos humanistas que, a despeito do desenho não ser lá grandes coisas, dá gosto viver na cidade que projetam. Acho que esta polêmica deveria ser resolvida por um arquiteto humanista, que pense mais nas pessoas e depois na estéti-

O vale em discussão

"Mais concreto do que já há na cidade"

Qual a melhor solução para a travessia de pedestres e a circulação de carros no Vale do Anhangabaú? Esta é uma discussão aberta a partir do momento em que a Emurb anunciou seu projeto de construir seis passarelas no Vale.

Com o objetivo de contribuir ao debate desse tema, a "Folha" ouviu pessoas representativas dos mais variados setores da vida econômica, social, política ecultural de São Paulo. A publicação desses depoimentos continua hoje.

Orlando Zamfelice, presidente do Conselho Coordenador da Sociedade Amigos de Bairros, Vilas e Cidades do Estado de São Paulo:

"Acho que o Vale do Anhangabaú é o coração de São Paulo e tem que permanecer como está. A solução para a passagem dos pedestres tem que ser a mais inteligente possivel, mas tenho a impressão de que as passarelas propostas pela Emurb não agredirão a paisagem nem se confrontarão com suas caraterísticas se elas forem bem feitas e estruturadas e se acompanharem o estilo arquitetônico do-minante. Para isso, temos mais de mil urbanistas e doutores. Será que nenhum é

capaz de resolver este problema? O Vale não pode continuar como está, pois os veiculos dominam tudo e o pedestre leva chumbo de todos os lados."

Naylor de Oliveira, vereador do PDS e lider do prefeito na Câmara Municipal de São Paulo:

"A população sofre muito para fazer a travessia do Vale do Anhangabaú. Apesar de achar que a estética e a beleza da paisagem urbanistica precisam ser levadas em consideração, é preciso dar prioridade ao pedestre. As passarelas seriam uma boa idéia se não tirarem a beleza do Vale."

Agrimeron Cavalcanti, presidente do Sindicato dos Médicos do Estado de São Paulo:

"O Vale do Anhangabaú deveria ser preservado como está, pois acho que as passarelas propostas pela Emurb representam mais concreto armado do que já existe na cidade. Comparo este projeto ao "Minhocão", que, em parte, trouxe uma solução para o trânsito mas que desfigurou todas as ruas por onde passou. Por outro lado, as passagens subterrâneas são uma boa solução por serem mais práticas e seguras."

Sexto-feira, 2 de janeiro de 1981

O vale em discussão

"Melhor solução ainda é a passagem subterrânea"

Qual a meihor solução para a travessia de pedestres e a circulação de carros no Vale do Anhangabaú? Esta é uma discussão aberta a partir do momento em que a Emurb anunciou seu projeto de construir seis passarelas no Vale.

Com o objetivo de contribuir ao debate desse tema, a "Folha" ouviu pessoas representativas dos mais variados setores da vida econômica, social, política e cultural de São Paulo. A publicação desses depoimentos continua hoje.

Olavo Setúbal, ex-prefeito de São Paulo:

"O Vale do Anhangabaú é hoje uma artéria, talvez a mais importante da cidade. Não se pode imaginar sua transformação em ponto de uso conflitante com esta sua vocação básica, mas o grande problema é evitar que qualquer obra no local provoque sua deformação visual.

Por isso, defendo uma solução que foi estudada pela Emurb durante minha administração na Prefeitura e que consiste na construção de uma passagem subterrânea na altura do cruzamento da avenida São João. Essa possibilidade foi estudada com todo o cuidado para se evitar os males de uma passagem ao estilo do que existe em torno da Opera de Viena e é uma solução complicada por causa das inúmeras interferências no local. Mas, crelo que ela seja, a solução ideal para o Vale

Aziz Ab Saber, diretor do Instituto de Geografia da Universidade de São Paulo:

"É o eixo de máxima importância arquitetônica e urbanistica na leitura do centro tradicional. E sempre que tiver que receber acréscimos urbanisticos eles precisam ser muito bem cuidados para que haja harmonia e compatibilidade entre os apectos históricos, estéticos e arquitetônicos. O grande problema é atender a necessidade de funcionalidade do trânsito entre o centro velho e novo. Por isso, é necessário uma harmonização de formas e funcões.

Por cima do Vale projeta-se a própria rua Direita, que na tradição urbanística ibérica é a rua que liga a praça central (no caso a da Sé) com um bairro de extravazamento, correspondente à praça da República. O viaduto do Chá é um prolongamento suspenso da rua Direita — que significa caminho



O ex-prefeito Olavo Setubal

mais curto — e envolve uma série de componentes históricos que precisam ser levados em conta.

Por tudo isto, tenho algumas preocupações com projetos excessivamente construtivistas que possam ficar incompativeis com essas heranças históricas e diferentes componentes de épocas arquitetônicas. Mas não se pode esquecer que o uso do Vale pela população vai ter uma certa liberalização depois que as obras do Metrô ficarem prontas. Reconheço entretanto a necessidade de uma série de obras no Vale para facilitar a passagem de pedestres, já que se transformou em via de circulação expressa.

Paulo Germanos, presidente do Sindicato das Empresas de Compra, Venda, Locação e Administração de Imóveis:

"O Vale é uma artéria importante da cidade, responsável em grande parte pela ligação Norte-Sul e por onde flui um tráfego muito intenso, apesar de existirem outras avenidas construídas para este fim e as Marginais. Ao mesmo tempo, acho muito importante preservar a beleza do Vale, que é um marco geográfico característico da cidade. Mesmo assim, acho necessário se ter uma atitude madura e consciência de que não dá para conciliar estas duas funções."

"O ideal seria arrebentartodo o concreto e transformar o Vale num jardim. Mas o número de ônibus e veículos que circulam pelo local fazem com que o pedestre tenha que aprender a conviver com tudo isto. Precisamos confiar um pouco mais na arquitetura nacional e nos nossos arquitetos, que vão conseguir o resultado mais equilibrado, sabendo que val haver um prejuizo em termos de estética."

Domingo, 4 de janeiro de 1981

"Até agora, não há uma solução ideal"

Qual a melhor solução para a travessia de pedestres e a circulação de carros no Vale do Anhangabaú? Esta é uma discussão aberta a partir do momento em que a Emurb anunciou seu projeto de construir seis passarelas no Vale.

Com o objetivo de contribuir ao debate desse tema, a "Folha" ouviu pessoas representativas dos mais variados setores da vida econômica, social, política e cultural de São Paulo. A publicação desses depoimentos continua hoje.

Otávio Camilo Pereira de Almeida, secretário municipal de Vias Públicas:

"Na década de 50, o Vale era utilizado como estacionamento de automóveis. Depois, foi projetado pelo Prestes Maia para a circulação de veiculos, com a ligação Norte-Sul da cidade.

Inicialmente, se dava toda importância ao transporte, mas de lá para cá duas novas interferências surgiram no Vale: ele passou a ser ponto final dos ônibus, que trouxeram os pedestres. Só que até agora a conciliação com relação aos pedestres ainda não foi feita. A única tentativa foi no Viaduto do Chá, onde criou-se uma passarela inferior à existente.

A Prefeitura já fez vários estudos isolados de projetos para a praça do Correio e princípio da 23 de Maio, mas até agora não vi nenhuma solução que fosse ideal e conciliasse transporte coletivo, veiculos e pedestres, que não ferisse a paisagem urbana.

Sou consciente do problema, mas pessoalmente não tenho a solução do conjunto."

Cláudio Tozzi, arquiteto e artista plástico:

"O Vale do Anhangabaú é um ponto central de circulação e praticamente um monumento, um marco histórico de toda a cidade. Para se fazer qualquer modificação na região, deve-se, antes de mais nada, consultar todos os usuários da área para que não haja descontentamento. E, para isso, nada melhor que o concurso que está sendo promovido.

Quanto à construção das passarelas, como a proposta inicial, todos sabemos que elas vão cortar um espaço. Dessa forma, acredito que deva existir outra solução para preservar as caracterisiticas urbanas do Vale.

E aí que entra a importância do concurso, pois os envolvidos irão pensar mais vezes até encontrarem uma maneira de não destruir urbanisticamente o marco histórico de São Paulo."

Luís Álvaro Ribeiro, diretor da Empresa Brasileira de Estudos do Patrimônio:

"O Vale do Anhangabaú funcionou até o fim do século passado como um dos limites do centro comercial da cidade. Já no inicio deste século, quando se venceu o desnível do Vale através do viaduto Santa Ifigênia, e depois do Chá, incorporou-se ao centro toda a esplananda a começar pela praça Ramos de Azevedo. E a cidade atravessou esses viadutos e avançou na direção da esplanada.

O Vale funcionou como um canteiro natural de separação entre o centro velho e o novo. Aproveitando a urbanização que se fez com a canalização do rio Anhangabaú, o Vale se transformou em terminal de ônibus e passou a ser um local aonde as pessoas passavam rapidamente a caminho do trabalho.

Com isso, o Vale nunca foi local de lazer e descanso nem teve nenhuma expressão em termos imobiliários e comerciais.

A meu ver a polèmica toda sobre as passarelas está a nível de preciosismos. Acho uma besteira dizer que as obras vão desfigurar o Vale, como se ele fosse um jardim.

As passarelas introduzem um componente de em estar para a população atravessar do centro veiho para o centro novo, pois atualmente os pedestres dependem basicamente do Viaduto do Chá."

Quarta-feira, 7 de janeiro de 1981

"Não podemos nos dar ao luxo de soluções caras"

Qual a melhor solução para a travessia de pedestres e a circulação de carros no Vale do Anhangabaú? Esta é uma discussão aberta a partir do momento em que a Emurio de construir seis passarelas no Vale.

Com o objetivo de contribuir ao debate desse tema, a "Folha" ouviu pessoas representativas dos mais variados setores da vida econômica, social, política e cultural de São Paulo. A publicação desses depoimentos continua hoje.

Lauro Rios, secretário municipal dos Transportes:

"Tudo o que tiver que ser feito no Vale do Anhangabaú deve ser feito procurando se respeitar ao máximo o seu aspecto estético e valor histórico. Isto condicionado a soluções práticas e econômicas porque, infelizmente, não podemos nos dar ao luxo de optar por soluções caras, só porque são mais bonitas.

"E preciso achar uma solução que compatibilize a necessidade funcional dos pedestres com o aspecto estético do Vale. E preciso não esquecer também que o Vale é uma importante via de circulação de veículos e que não há como desviar este movimento. Por outro lado, a travessia no sentido transversal, pelos pedestres, é necessária e é importante que ele o faça de maneira segura, sem estar sujeito a acidentes, como atualmente.

"No meu entender, grande inconveniente das travessias subterrâneas é elas serem extremamente caras. Além disso, o paulistano, não sei por quais razões, tem aversão a passagens subterrâneas e as que existem na cidade são mal utilizadas. Por uma condição de operacionalidade de custos, acho que bonitas passagens aéreas serão uma solução mais viável do que as subterrâneas. Acredito que os arquitetos façam projetos de passagens elevadas que sejam esbeltas e leves e não prejudiquem muito o aspecto visual do Vale.'

Mabel Suplici Rolim, joalheira:

"Acho que o Vale do Anhangabaú faz parte da história da cidade, de uma São Paulo meio antiga, e sua paisagem não deve ser desfigurada. Seria muito bom que deixassem o Vale só para os pedestres e retirassem os carros e ônibus de lá. Quando vou à cidade de carro é um tumulto guiar na região do Vale e seria melhor projetá-lo só para a circulação de pedestres."

Márcio Tomás Bastos, vice-presidente da Ordem dos Advogados do Brasil, seção São Paulo:

'Existe a necessidade de se resolver o problema da travessia de pedestres no Vale. A passarela que fica sob o Viaduto do Chá é abominável, muito difícil de atravessar, pois foi mal feita e fica longe. Deverla ser feito um esquema de travessia para a região que não agredisse a paisagem e, antes de tudo, que respeitasse o pedestre, para que ele não precisasse andar muito para alcançar a passarela, nem subir e descer rampas ingremes. Atualmente, o Vale tem carros demais e isso precisa mudar.

Renato Requixa, diretor regional do Sesc — São Paulo e Sociólogo especializado em lazer:

"A urbanização deve acompanhar o progresso desde que não descaracterize muito o espaço. E muito triste, principalmente para as pessoas mais velhas, não ter uma referência da cidade da sua infância, pois a cidade se modifica a cada dia e as pessoas se desligam emocionalmente dela.

"Qualquer tipo de projeto, não só para o Vale do Anhangabaú, deve buscar soluções que não descaracterizem o espaço. Se é preciso fazer uma nova passagem para pedestres no local, porque não fazer uma que seja subterrânea, com escadas rolantes, que além de não descaracterizar a paisagem, convide o pedestre a utilizá-la?

"Acho profundamente desonesto, como solução urbana, o tipo de passarela que se faz hoje. Por serem elevadas elas facilitam a vida do motorista, mas não a do pedestre, que tem que andar quilômetros para alcançá-la e ainda tomar chuya ou sol."

Sexta-feira, 9 de janeiro de 1981

"O melhor caminho é a consulta à população"

Qual a melhor solução para a travessia de pedestres e a circulação de carros no Vale do Anhangabaú? Esta é uma discussão aberta a partir do momento em que a Emurb anunciou seu projeto de construir seis passarelas no Vale.

Com o objetivo de contribuir ao debate desse tema, a "Folha" ouviu pessoas representativas dos mais variados setores da vida econômica, social, política e cultural de São Paulo. A publicação desses depoimentos continua hoje.

Abdo Hadade, presidente da CMTC, Companhia Municipal de Transportes Coletivos:

"Sou partidário de que se consulte a população para se definir a melhor solução para a travessia de pedestres no Vale. Esse é o caminho que temos adotado na CMTC, por determinação do prefeito, quando implantamos ou suprimimos qualquer linha. E temos tido sucesso.

"Achei muito bom o prefeito Reinaldo de Barros ter desistido do projeto das passarelas da Emurb e decidido fazer um concurso público. Pessoalmente. acho um túnel a melhor solução, pois não tira o visual da cidade. Entretanto, reconheço que existem certos costumes que não são fáceis de a população adotar, como é o caso das passagens subterrâneas. Mas isto seria superado com um contato direto com a população, mostrando as vantagens dessas passa-gens subterrâneas."

Edith Cavalcanti, empresária e colunista da "Folha":

"O Vale do Anhangabaú tem uma importância histórica para a cidade e, por isso, deve ser preservado. Além disso, o Vale é um ponto de convergência que deve ser estudado sob vários ângulos, pelas autoridades competentes, pois a região, mesmo sendo uma passagem obrigatória de todos os turistas que chegam a São Paulo, está praticamente abandonado em termos de iluminação, trânsito e paisagismo.

"Na minha opinião, a solução para o Vale deve ser apontada por técnicos competentes, capazes de resolver o problema, e não pela população. Nem mesmo os usuários da região terão condições de dar idéias. O que a população pode e deve fazer é, depois de definirem algum projeto, organizar um movimento em defesa daquilo que hoje pode ser considerado o coração da cidade.

"Entretanto, acho que toda a polêmica em torno do assunto é válida, pois gera uma conscientização do problema."

Maria Bonomi, artista plástica:

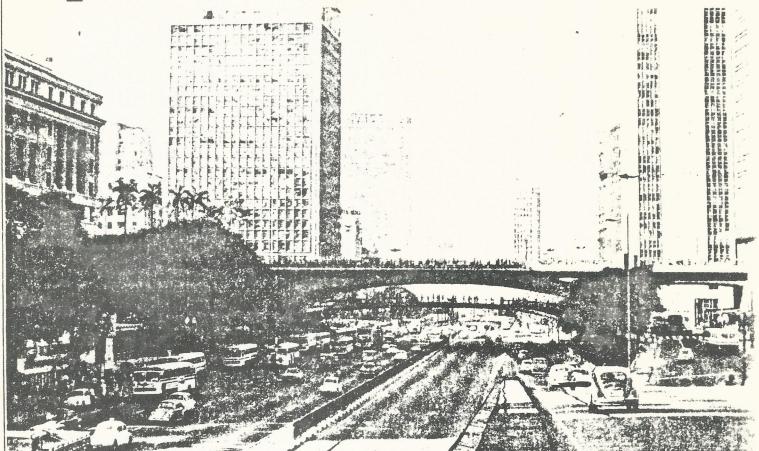
"Os arquitetos poderiam transformar o Vale do Anhangabaú num centro de lazer para a população. A minha idéia é que o trânsito continue fluindo pela parte baixa, como na passagem de nível sob a avenida São João, em toda a extensão do Vale. Numa parte mais elevada, poderiam construir uma grande avenida, rodeada de muito verde, chafarizes e um pequeno comércio artesanal. cima disso tudo, viriam as passarelas que propuseram fazer

"Acredito que, dessa forma, ou seja, passarelas sobre um lindo jardim florido e com água corrente, em vez de um trânsito caótico, a população teria um pouco mais de opção de lazer. O acesso para essas passarelas poderia ser feito através de rampas rolantes, para facilitar ainda mais o pedestre.

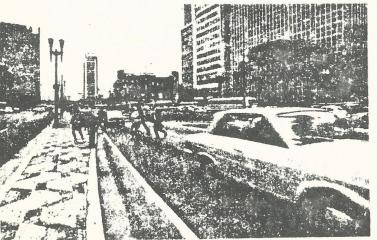
"Essa minha idéia só pode ser acatada por alguém que esteja voltado para a parte humana da cidade, principalmente no Vale do Anhangabaú, o ponto de encontro da cidade, além de ser um marco histórico e um centro nevrálgico de São Paulo. Como dizia Castro Alves, o céu é do condor como a praça é do povo.

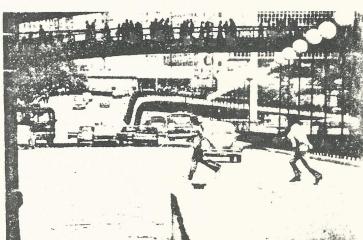
"Quanto ao concurso promovido pela Prefeitura, acho que deveriam escalar um juri de nível internacional, para moralizar um pouco e evitar o que fizeram com a praça Roosevelt, que hoje é um espaço jogado fora, alem de ser deprimente. Não podemos esquecer também da participação do povo nas decisões a serem tomadas, já que ele é o fator principal nesse processo."

Nosso cartão postal vai mudar



Nas fotos, o motivo:





Só existe um meio seguro de atravessar o Anhangabaú: a passarela sob o viaduto do Chá. Mas muita gente se arrisca a atravessar entre os carros. E a Prefeitura quer achar uma solução para o problema.

Jornal da Tarde 12 de janeiro de 1981/3

Rubem Berta

Na avenida Rubem Berta, em 1978, a

Emurb construiu três passarelas, nos pontos em que os pedrestes mais se aventuravam a tentar a travessia: em frente ao Aeroporto, na esquina com avenida Miruna e em frente ao Hospital da Cruz Vermelha. Todas as três são bastante utilizadas e todas as três estão em péssimo estado: as grades, enferrujadas; limpeza, nenhuma: nos cantos das escadas há muito lixo acumulado e um cheiro ruim. São altas, e cansativas.

O comerciante Reinaldo Ciní vem apressado por uma delas. Concorda que a passarela, mesmo com seus três lances de escada e pouca conservação, é melhor que nada. Mas não tem dúvida em afimar que è uma solução imediatista:

 Conheço muitos aeroportos interna-cionais, e em todos eles a travessia do pedrestre é feita através de um túnel subterràneo: é mais confortável e mais segura. Mas, aqui no Brasil, não sei: todas as passagens subterrâneas que conheço estão sempre sujas, e podem abrigar assaltantes. Mas, em condições ideais, é certamente a melhor solução.

Um controlador de vôo que vai entrar em serviço, vem no sentido contrário ao de Reinaldo. Pára um pouquinho para dizer que a passarela é melhor que faixa de pedrestre:

- Eu é que não confio em motorista!

Detran

Os degraus estão com as placas levantadas, o piso também deveria ser substituído; as grades de proteção estão enferrujadas. Há lixo em todo canto. Por ali passam, diariamente, alguns milhares de pessoas: todos aqueles que vão resolver alguma coisa no Detran.

Dona Nair vem saindo de seu trabalho

de faxina no Detran e brinca:

 Atravessar aí embaixo? Só se eu qui sesse me matar!

E diz que passarela é que é bom, ao ar livre. Teria medo de usar uma passagem subterrânea:

- Ia dar muito assalto e podiam fazer mal para as moças. Sabe como é, não sabe? A Prefeitura não cuida, a polícia não policia... Aqui, pelo menos a chuva limpa um pouco e a gente vê o que está na frente.

Mas na praça João Mendes a passarela é tão alta que basta olhar os dois lances da rampa de acesso para se perder a vontade de usá-la. As duas da tarde, dia de semana, só se vê um casal de namorados lá em cima São Flávio e Antonia.

 Viemos por aqui porque estamos fazendo um pouco de hora.
 E, sorridentes, admitem que não estariam andando pela passarela se tivessem pressa. Olhando para baixo, só se vê gente driblando carros e ônibus.

Nove de Julho

Os estudantes da Fundação Getúlio Vargas, que fica perto do túnel da avenida Nove de Julho, fizeram até passeata para que a Emurb construísse ali uma passarela. Acabaram conseguindo o que o resto da população que passa por ali — há um ponto de ônibus de cada lado da avenida — nunca havia obtido. Hoje, a passarela está com grande rachaduras no piso de concreto, e há buracos de ferrugem em sua parte central. metálica. Os gradis instalados na ilha central da Nove de Julho impedem que os pedestres atravessem pela pista. E, também, ninguém la querer:

- Eu sempre tenho medo de atravessar ruas, quanto mais esta avenida. E o bom. aqui, é que a gente não tem que andar muito: as rampas não cansam a gente

A opinião é de dona Zuleima, que toma ônibus na avenida quase todo o dia. Roberto Carlos, um office-boy de 15 anos, discorda dela: acha que a rampa é cansativa.

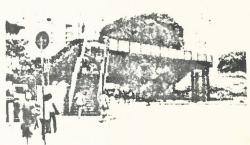
Mesmo assim, só atravessaria por baixo com pressa de tirar pai da forca.

Largo Padre Péricles

A velhinha vem com um pacote de pão debaixo do braço, pela rua Cardoso de Al-meida. Chega às correntes da calçada da avenida Francisco Matarazzo, pára um pouco, contorna a proteção, pisa no asfalto. Vacila. Observa os carros que vêm subindo o acesso ao minhocão, olha a outra pista. Desiste. Volta, e resolve usar a passarela do largo Padre Péricles.

Era mesmo aventura demais para esta senhora pequena, de 80 anos, que anda com passinhos curtos. Mas vai reclamando:

 Ora, não precisáva fazer esse caracol para chegar até lá em cima. Meus pés não aguentam!



No começo da 9 de Julho, abandono.

FOLHA DE S. PAULO

Domingo, 11 de janeiro de 1981

Chuva racha pista av. 9 de Julho

A forte chuva que caiu ontem à tarde fez rachar um trecho de 50 metros da avenida 9 de Julho, na altura do número 900, sentido bairro-centro. A galeria pluvial não aguentou o volume de água e acabou por levantar o asfalto da avenida. Técnicos do DSV fecharam duas faixas da pista bairro - centro e, mais tarde. uma delas foi liberada.

As 17 horas, funcionários da Administração Regional da Sé chegaram ao local para avaliar as proporções dos danos. Numa tentativa de minimizar a importância da rachadura, eles disseram que esses problemas ocorrem com muita frequência em galerias pluviais e que não denotam "erro de construção das galerias"

Após verificarem durante alguns minutos o que havia ocorrido, os técnicos da AR-Sé afirmaram que a rachadura era resultado de "um deslocamento provocado pela pressão das águas" e que não oferecia nenhum perigo aos veiculos que por lá trafegavam. Apesar disso, no entanto, durante muito tempo, houve um congestionamento.

De acordo com um dos técnicos, a causa principal da rachadura foi o estreitamento da galeria. Perto do final do viaduto, que acompanha o leito da avenida, começa a parte mais antiga da galeria que é mais estreita. "Aquela água toda chega até aqui, explicou o técnico, e.



tampão da galeria estourou.

de repente, passa de uma tubulação mais larga para outra mais estreita. O que ocorre, então, é que a água adquire pressão e forma uma espécie de bolha.

Depois das observações feitas por técnicos e engenheiros da AR-Sé, foram liberadas duas pistas, ficando uma interditada. "Agora — disse um técnico é só refazer o asfalto e tudo voltará ao

Acerto somente nas previsões

O paulistano teve de conviver com o já famoso "buraco da 9 de Julho" e os problemas que criou — algumas semanas mais graves, outras menos durante cerca de quatro meses, no ano passado. E não foi a primeira vez. O trecho da avenida próximo à praça 14-Bis apresenta problemas há vários anos e as obras, sempre paliativas, limitamse a garantir o tráfego normal durante alguns meses, entre dois deslizamentos de terrenos e os consequentes buracos.

As chuvas de terça-feira de Carnaval de 80 provocaram o estouro da galeria na madrugada de quarta-feira de Cinzas. que abriu um buraco de 8 metros di diâmetro por 2,5 metros de profundi-dade, próximo à esquina da rua Avanhandava. Isso apenas vinha confirmar a declaração do administrador regional da Sé, Vitor Davi, feita poucos dias antes. Ele admitia que o já chamado "superburaco" da 9 de Julho poderia surgir novamente, pois "toda chuva média e pesada acaba por estourar as galerias, construídas há 30 anos''.

Resultado, para a cidade, do acerto da previsão do administrador regional: na quinta-feira, depois do Carnaval, uma faixa de pista bairro-cidade da 9 de Julho era fechada ao tráfego, provocando um grande o congestionamento, com desvios de carros para a avenida Paulista e muita irritação dos motoristas, perda de tempo e gasto de combustivel.

Do dia 13 de fevereiro, quando a pista bairro-cidade foi fechada pela ultima vez, atè maio, quando ela foi reaberta, várias datas foram anunciadas pelas autoridades municipais para a sua liberação ao tráfego, com a conclusão da substituição de 48 metros de galeria.

Os problemas para a cidade, sem uma pista da 9 de Julho, pressionavam o prefeito Reinaldo de Barros, que decidiu mandar apressar a obra, com trabalho

em quatro turnos. Todos os responsáveis pela obra admitiam a precariedade das galerias da avenida, lembrando que desde 77 existe um projeto de uma galeria de reforço, até o rio Tamanduateí, que não poderia ser executada por falta de verbas.

Os problemas se sucederam: foram descobertos mais 45 metros de galerias danificadas, elevando o trecho a ser substituldo para 93 metros. No dia 20 de março, desmoronou o canteiro central e parte da pista cidade-bairro, o que fechou a avenida ao tráfego, pois se abrira um buraco de 20x2 metros. A interdição total durou poucas horas, com a liberação de apenas meia pista, durante vários dias,

As chuvas continuaram e o prefeito, temendo novos acidentes, determinou que a empreiteira passasse a executar as obras em túnel e não mais a céu aberto. A empreiteira desrespeitou a recomendação e convenceu Reinaldo de Barros a aceitar o processo anterior, que per-mitiria a conclusão mais rápida das obras.

Reinaldo de Barros anunciou, no dia 19 de março, a colocação em concorrência, "em 30 ou 60 dias", do projeto executivo da nova galeria, apesar de admitir que era total o desconhecimento do subsolo da avenida.

A declaração causou estranheza. O jornalista Odon Pereira, em artigo publicado no dia 22 de março de 80, alertava para um risco que se confirmou ontem: 'Ou muito me engano ou temos duas alternativas. A 9 de Julho será remendada às pressas e voltará a apresentar problemas a médio prazo (as declarações oficiais de hoje tendem para essa opcão) ou seus usuários devem se preparar para esperar um longo tempo até poderem usá-la novamente, se o projeto for levado a sério". Ontem, a galeria estourou outra vez.