

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

DANIELA YUKIMI TINA

Reprodução do espaço do Vale do Anhangabaú como negócio

São Paulo

2022

DANIELA YUKIMI TINA

Reprodução do espaço do Vale do Anhangabaú como negócio

Trabalho de Graduação Individual apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Bacharel em Geografia. Área de concentração: Geografia Urbana.

Orientadora: Prof^a. Dr^a Isabel Aparecida Pinto Alvarez.

São Paulo

2022

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

T587r Tina, Daniela Yukimi
Reprodução do espaço do Vale do Anhangabaú comonegocio /
Daniela Yukimi Tina; orientador Isabel Aparecida Pinto Alvarez -
São Paulo, 2022.
190 f.

TGI (Trabalho de Graduação Individual)- Faculdade de Filosofia,
Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
Departamento de Geografia.

1. Vale do Anhangabaú. 2. Reprodução do Espaço. 3. Projeto de
Requalificação. 4. Projetos Urbanísticos.
5. Revalorização Urbana. I. Alvarez, Isabel AparecidaPinto, orient. II.
Título.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente à minha família por ter me dado o suporte além do necessário para a minha formação pessoal, educacional e acadêmica, por compreenderem minhas necessidades e frustrações durante todo esse período para a realização deste trabalho e por me inspirarem diariamente.

Aos meus amigos que a graduação me proporcionou e que foram essenciais durante a minha trajetória na Geografia. Compartilhamos muitas alegrias, experiências e inseguranças ao longo do curso e sem eles eu não teria conseguido concluir esta pesquisa.

Ao meu amado companheiro Felipe, que foi a minha base para chegar até aqui. Por me alegrar durante os momentos difíceis, por me ajudar nesta pesquisa e de tantos outros trabalhos que realizamos juntos e por me incentivar quando achei que não era capaz.

À minha orientadora Isabel pela dedicação e paciência em me guiar neste extenso trabalho, por compartilhar seus conhecimentos durante as aulas que me inspiraram imensamente como futura geógrafa e por ser a pessoa que é, que me transmite muita serenidade e aconchego.

Aos professores do Departamento de Geografia César Simoni, Fernando Nadal, Glória Alves, Isabel Alvarez, Luis Bittar, Marta Marques, Rita Cruz, Simone Scifoni e Yuri Tavares que me proporcionaram aulas incríveis durante o curso, fizeram me contorcerem durante a leitura de alguns textos e realização de trabalhos, mas que foram essenciais para a minha formação como geógrafa e faria de novo para ter o conhecimento de mestres como vocês.

Por fim, agradeço à Deus, minha força interior.

RESUMO

O presente trabalho busca compreender o atual processo de produção do espaço do Vale do Anhangabaú a partir da análise da implantação do novo projeto urbanístico de requalificação e reurbanização na área e entorno que se iniciou em 2019. Ao longo da histórica, a região conhecida como “coração da cidade” atendeu, a cada novo ciclo, às necessidades de reprodução e acumulação do capital vigente e foi constantemente alvo de estudos e projetos urbanísticos. Considerando que o atual momento é marcado pela (re)produção do espaço como uma condição, meio e produto para a reprodução e acumulação do capital, apresentado pela geógrafa Ana Fani, o Projeto de Requalificação e Reurbanização do Vale do Anhangabaú e entorno revela-se como um negócio em que, através da articulação entre o poder público municipal e setor privado, se busca a revalorização imobiliária e social de um espaço dado como degradado e subutilizado provocando o processo de gentrificação ampliada.

Palavras-chave: Vale do Anhangabaú; Reprodução do Espaço; Projetos Urbanísticos; Projeto de Requalificação; Revalorização Urbana.

ABSTRACT

This work searches to understand the current production process of the Vale do Anhangabaú space from the analysis of the implementation of the new urban requalification and reurbanization project in the area and surroundings that began in 2019. Throughout history, the region known as “heart of the city” met, at each new cycle, the needs of reproduction and accumulation of the current capital and was constantly the target of urban studies and projects. Considering that the current moment is marked by the (re)production of space as a condition, means and product for the reproduction and accumulation of capital, presented by the geographer Ana Fani, the Requalification and Reurbanization Project of Vale do Anhangabaú and surroundings reveals itself as a business in which, through the articulation between the municipal public power and the private sector, the real estate and social revaluation of a space considered as degraded and underused was sought, provoking the process of expanded gentrification.

Key-words: Vale do Anhangabaú; Space Reproduction; Urban Projects; Urban Requalification; Urban Revaluation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Projeção do Novo Anhangabaú.	18
Figura 2 - Planta topográfica da área central de São Paulo e seção geológica A-B..	23
Figura 3 – Perfil topográfico da área central de São Paulo e seção geológica A-B ..	23
Figura 4 - Igreja e Convento do Colégio em 1862.....	24
Figura 5 - Fragmento da maquete da área central da cidade de São Paulo no século XVI	25
Figura 6 - Pátio da Estação da Luz nos anos 1860/70.....	29
Figura 7 - Segunda inauguração e atual Estação da Luz (1901)	30
Figura 8 - Litografia de Jules Martin que ilustrava o convite para a inauguração do viaduto.....	31
Figura 9 - Vale do Anhangabaú na década de 1890 com plantações de chá e agrião, pertencentes ao Barão de Itapetininga.....	32
Figura 10 - Viaduto do Chá em 1892.	32
Figura 11 - Casas consolidadas no fundo do vale contratando com o Viaduto Santa Ifigênia.....	36
Figura 12 - Viaduto Santa Ifigênia concluída em meio às construções	37
Figura 13 - Teatro São José (à esquerda) e Theatro Municipal (à direita) entre o Viaduto do Chá (ao centro).	42
Figura 14 - Theatro Municipal de São Paulo em 1920.	43
Figura 15 - Foto tirada a partir do Viaduto do Chá em 1911 mostra a Rua Formosa ao lado da Praça Ramos de Azevedo, e uma grande quantidade de construções com o fundo para o vale.....	44
Figura 16 - Foto tirada a partir do Viaduto do Chá em 1918 mostra todas as construções já demolidas e a movimentação de terra para implantação do parque.	44
Figura 17 - Obras no Anhangabaú a partir da Praça Ramos de Azevedo	45
Figura 18 - Obras no Anhangabaú a partir da Praça Ramos de Azevedo.	46
Figura 19 - Vista aérea do parque Bouvard.....	46
Figura 20 - Setor sul do Parque do Anhangabaú.	47
Figura 21 - Setor norte do Parque Anhangabaú; ao centro o fundo da Delegacia Fiscal voltada para o parque.	47

Figura 22 - O primeiro “arranha-céu” (Edifício Sampaio Correia, 1924) de São Paulo entre os dois palacetes	54
Figura 23 - Vale do Anhangabaú. À esquerda, Edifício Martinelli, em construção; à direita Edifício Sampaio Moreira; e ao centro os Palacetes Prates.	54
Figura 24 - Perspectiva do projeto proposto pela empresa Light no Viaduto do Chá.	56
Figura 25 - Perspectiva do projeto proposto pela empresa Light próximo ao Largo do São Bento.....	56
Figura 26 - Croquis de Le Corbusier do seu "plano" para São Paulo.....	57
Figura 27 - Perspectiva da proposta para o Vale no Plano de Avenidas.	59
Figura 28 - Esquema teórico do Plano de Avenidas de Prestes Maia.....	60
Figura 29 - Vista do Viaduto do Chá a partir da Praça do Patriarca reformulada.....	61
Figura 30 - O novo Viaduto do Chá a partir do Ed. Conde Prates. O fluxo transversal de pedestres e o longitudinal de automóveis, cruzando-se em níveis diferentes.....	62
Figura 31 - Vista aérea do novo viaduto do Chá	62
Figura 32 - Vista panorâmica do vale do Anhangabaú nos anos 50.	65
Figura 33 - Avenida Anhangabaú em 1956.....	66
Figura 34 - O Anhangabaú nos anos 1970. A travessia de pedestres em meio a avenida havia se tornado um grave problema.....	73
Figura 35 - Em 1958, Vale do Anhangabaú virou piscina.	74
Figura 36 - A avenida, o Viaduto E. Stevaux e a passarela sob o Viaduto do Chá...77	
Figura 37 - Esquema de áreas exclusivas para pedestres e transporte coletivo.....	78
Figura 38 - Projeto da rede de metrô para São Paulo apresentado pelo consórcio HMD em 1968.	80
Figura 39 - Tempo de viagem da estação Santana até a estação Jabaquara	82
Figura 40 - Inauguração da estação Anhangabaú da linha Leste-Oeste em 26 de novembro de 1983.	82
Figura 41 -Estação São Bento logo após sua inauguração	83
Figura 42 - Saída da estação São Bento para o Vale	84
Figura 43 - Acesso à estação Anhangabaú na Av. Prestes Maia próximo ao Ed. Matarazzo/Palácio Anhangabaú.....	85
Figura 44 - Proposta de Artigas para os automóveis em preto (esquerda).	86
Figura 45 - Proposta de Artigas para os pedestres em preto (direita).	86

Figura 46 - Perspectiva geral do "Projeto Anhangabaú" EMURB, 1980.	87
Figura 47 - Manifestantes do “Diretas Já” no Vale do Anhangabaú.	89
Figura 48 - Placa Comemorativa do Grande Comício "Diretas Já" localizada em um pilar do Viaduto do Chá.	90
Figura 49 - Fotografia do vale a partir do Viaduto St. Ifigenia em janeiro de 1991	91
Figura 50 - Fotografia tomada a partir do vale do Anhangabaú com o Viaduto do Chá ao fundo, em janeiro de 1992.	92
Figura 51 - Vista aérea do Vale do Anhangabaú.	93
Figura 52 - Apropriação dos skatistas no Vale do Anhangabaú ao utilizar as arquibancadas para a realização de manobras.	95
Figura 53 - Ladeira do Acú/Ladeira de São João em 1887.	102
Figura 54 - Av. São João na década de 1950	102
Figura 55 - <i>Boulevard</i> São João a partir do mirante do Ed. Martinelli em abril de 1992	103
Figura 56 – Pórtico português, esculta de José Bonifácio.	115
Figura 57 - Praça do Patriarca vista de cima.	116
Figura 58 - Perspectiva do vale a partir da Praça da Bandeira.	119
Figura 59 - Viaduto do Chá e novo paisagismo proposto com o retorno do tráfego local.	119
Figura 60 - Perspectiva da Av. São João (<i>rambla</i>) com o tráfego de pedestres e veículos.	120
Figura 61 - Vista aérea do Vale do Anhangabaú proposto pela Viva o Centro.	121
Figura 62 - Perspectiva do Vale e a área que seria destinado para comícios e eventos. À esquerda, shopping Light e ao centro Theatro Municipal	122
Figura 63 - Rebaixamento da Praça do Café no cruzamento entre a Av. São João e o parque Anhangabaú.	123
Figura 64 - Localização dos espaços públicos escolhidos pelo "Centro, Diálogo Aberto".	132
Figura 65 - Esquema dos desafios do Vale no Anhangabaú.	137
Figura 66 - Mapa consensual dos principais elementos a serem introduzidos no Vale do Anhangabaú.	138
Figura 67 - Antes da implantação do projeto Centro Aberto no Largo do São Bento	144

Figura 68 - Depois da implantação do projeto Centro Aberto no Largo do São Bento.	145
Figura 69 - Obras no Vale do Anhangabaú - julho/2019	148
Figura 70 - Perspectiva dos quiosques.	149
Figura 71 - Cruzamento entre a Av. São João e o Vale do Anhangabaú.	149
Figura 72 - Espaço sombreado e presença da marquise verdes.	150
Figura 73 - Perspectiva geral do projeto de reurbanização do Vale do Anhangabaú.	151
Figura 74 - Elemento lúdico que pode ser ativado e desativado facilmente, atraindo "crianças e espíritos brincalhões.....	152
Figura 75 - Vale do Anhangabaú à noite com os jatos d'água iluminados.	153
Figura 76 - Perspectiva do show de luzes e da esplanada no Vale do Anhangabaú.	153
Figura 77 - Murilo Romão (esquerda) e Marcelo Formiga (direita) em manifestação "Salve o Vale" na frente da Prefeitura de São Paulo.....	156
Figura 78 - Projeção do memorial incluído no projeto após organização dos skatistas.	158
Figura 79 - Pista de Skate localizada no setor norte do Vale.	159
Figura 80 - Skatistas no Vale do Anhangabaú	160
Figura 81 - Vale do Anhangabaú é inaugurado no dia 25 de julho de 2021.....	164
Figura 82 - Banner do Projeto Reabertura do Vale do Anhangabaú com programação cultural.....	165
Figura 83 - Barracas de pessoas em situação de rua entre a Av. São João e Vale do Anhangabaú.....	166
Figura 84 - Entradas para a Praça das Artes fechada	166
Figura 85 - Academia Smart Fit com entrada voltada para o parque.	167
Figura 86 - Sebo aberto em meio as lojas fechadas e com fachadas degradadas.	167
Figura 87 - Quiosques e banheiros em não funcionamento.	168
Figura 88 - Vale parcialmente fechado entre a Av. São João e o Viaduto do Chá.	168
Figura 89 - Pessoas em situação de rua ocupam Centro Aberto no Largo do São Bento	169
Figura 90 - Pessoas em situação de rua nos baixios do Viaduto do Chá	169

Figura 91 – Comparação entre a perspectiva geral do projeto de reurbanização do Vale e uma imagem fotografada pela autora a partir da vista do Edifício Mirante do Vale.	170
Figura 92 - Único quiosque em funcionamento em janeiro de 2022.	171
Figura 93 – Comércio diversificado no setor norte do Vale do Anhangabaú.....	172

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Rede Hidrográfica da Zona Central da cidade de São Paulo.....	15
Mapa 2 - Fragmento do Mapa da Geomorfologia Pré-urbana da Bacia Hidrográfica do Rio Tamanduateí.....	22
Mapa 3 - Planta da cidade de São Paulo (sem escala).....	27
Mapa 4 - Planta geral da capital de São Paulo – Organizada sob a direção do D. Gomes Cardim; Escala 1:20.000 - Em vermelho o Vale do Anhangabaú.	35
Mapa 5 - Mapa de São Paulo em 1895 (sem escala) - Ponto 1: Mosteiro de São Bento; Ponto: Igreja Santa Ifigênia	36
Mapa 6 - Cortiços de Santa Ephigenia – Planta Cadastral da Cidade de São Paulo. Relatório de Inspeção da Comissão de exame e inspeção das habitações operarias e cortiços no districto de Sta. Ephigenia (1893).	40
Mapa 7 - Planta da cidade de São Paulo de 1924.	52
Mapa 8 - Mapa do Plano de Avenidas: Sistema Y e Perímetro de Irradiação.....	64
Mapa 9 - Área Urbanizada de 1882 a 1914.	70
Mapa 10 - Área Urbanizada até 1872.	70
Mapa 11 - Área urbanizada de 1915 a 1929.	71
Mapa 12 - Área Urbanizada de 1950 a 1962.	72
Mapa 13 - Área urbanizada de 1930 a 1949.	72
Mapa 14 - Perímetro da Operação Urbana Anhangabaú.....	108
Mapa 15 - Perímetros das Operações Urbanas Anhangabaú e Centro.	112
Mapa 16 - Áreas dos lotes lindeiros aos logradouros que determinaram o perímetro da Operação Urbana Centro.	113
Mapa 17 - Área de Concessão e principais referências.	161

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Principais problemas, recursos e potencialidades sobre o Vale do Anhangabaú.....	125
Tabela 2 - Necessidades e desejos individuais e coletivos dos usuários do Anhangabaú.....	127
Tabela 3 - 12 critérios para avaliar a qualidade dos espaços públicos na área central de São Paulo.....	133
Tabela 4 - Principais potencialidades e desafios presentes no Vale do Anhangabaú.	137
Tabela 5 - Propostas de melhorias para o Vale do Anhangabaú.	139
Tabela 6 - Agenda de atividades nos finais de semana e sua localização proposta pela Prefeitura.....	163

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
CAPÍTULO 1 – O VALE DO ANHANGABAÚ: DA SUA FISIONOMIA PAISAGEM À SUA URBANIZAÇÃO	21
1.1 – Formação do núcleo urbano de São Paulo	21
1.2 – Estação da Luz e o desenvolvimento da cidade.	26
CAPÍTULO 2 – INTERVENÇÕES DO VALE DO ANHANGABAÚ: PARA COMPREENDER A CIDADE E A URBANIZAÇÃO	38
2.1 – O Parque de Bouvard e a urbanização de São Paulo.....	38
2.2 – O Plano de Avenidas e a urbanização.	49
CAPÍTULO 3 – METROPOLIZAÇÃO DE SÃO PAULO E PROJETOS URBANOS NO VALE.....	67
3.1 - Desvalorização do centro de São Paulo.	74
3.2 – Sistema metroviário em São Paulo atravessa o Vale do Anhangabaú.	79
3.2.1 – Plano de Reurbanização do Vale do Anhangabaú: a década de indecisões da EMURB ao projeto de Jorge Wilhelm, Rosa Kliass e Jamil Kfouri.	85
3.3 – Projetos Urbanos e Revalorização.....	96
3.3.1 – Operações Urbanas.....	106
CAPÍTULO 4 – VALE DO ANHANGABAÚ: A (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO COMO NEGÓCIO.....	117
4.1 – Projeto de Reurbanização e Requalificação do Vale do Anhangabaú: desenvolvimento e apontamentos do projeto.....	128
4.2 –Apropriação <i>versus</i> dominação: inauguração e concessão urbanística do Vale do Anhangabaú.....	146
5 - CONCLUSÃO	177
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	182

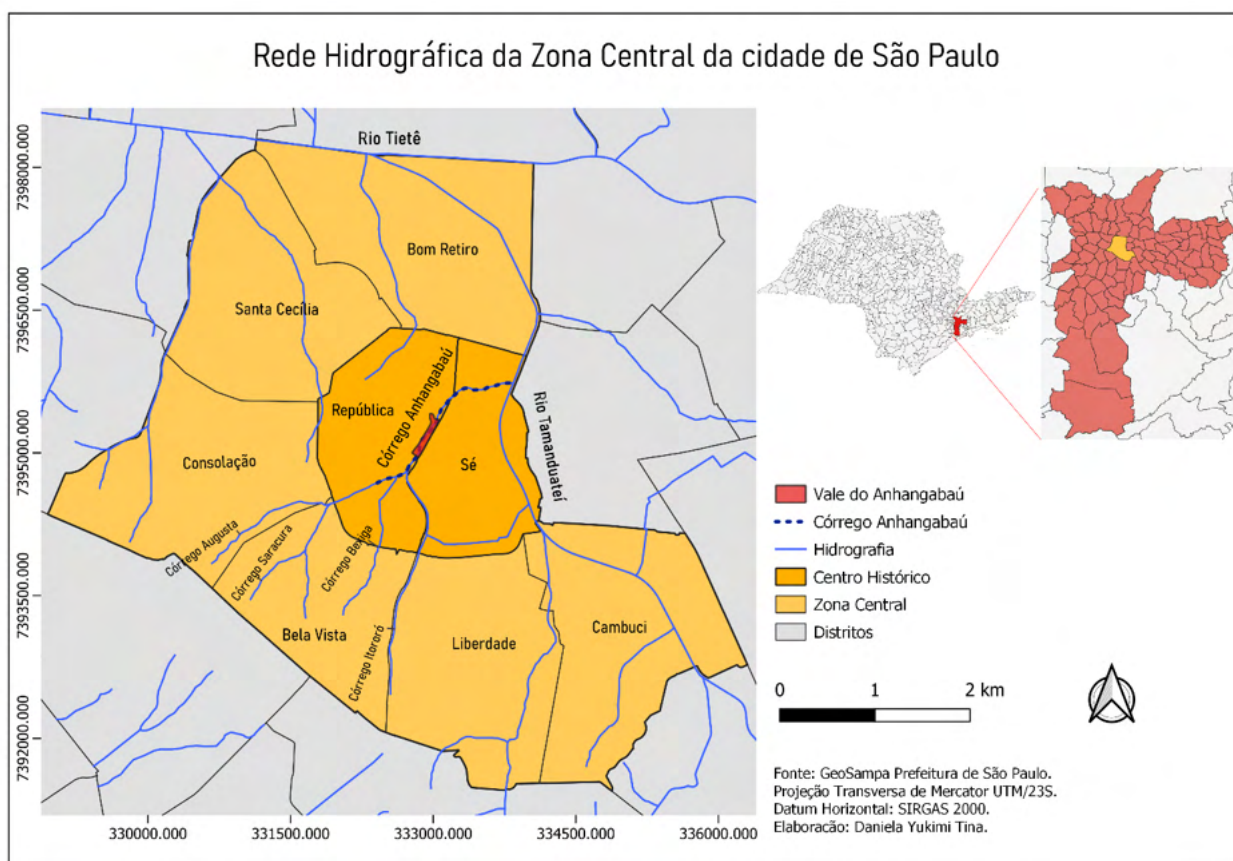
INTRODUÇÃO

O Vale do Anhangabaú localiza-se no coração do centro da cidade de São Paulo, na transição entre o centro histórico (distrito da Sé) e o centro novo (distrito da República/Luz). A região do interflúvio Anhangabaú-Tamanduateí foi a princípio ocupada pelos índios Guianazes, os quais aproveitavam as cheias dos rios para coletar peixes que ficavam encalhados. Compôs também o local de fundação do núcleo urbano de São Paulo em meados do século XVI por padres jesuítas e em seguida foi sendo ocupada por senhores de engenho com plantações de chá e café.

Com o crescimento da cidade de São Paulo, entre o fim do século XIX e início do século XX, o Vale do Anhangabaú, já completamente incorporado à dinâmica urbana, começa a enfrentar diversas e constantes transformações urbanísticas e arquitetônicas orientadas pelas necessidades do capital vigente, que perduram até hoje, devido ao seu caráter central na cidade, sendo muitas vezes denominado de “coração da cidade”. Como afirma Santos (2006),

A cidade efetiva seus momentos de inserção na lógica da reprodução capitalista exercendo papéis que se diferenciam de acordo com as características do tipo de acumulação que se dá, predominantemente, num determinado momento e extensão das forças produtivas nas sociedades contemporâneas. Ela atende, a cada transformação em seu significado para os processos de valorização, a uma série de demandas sociais elaboradas no interior de uma potente lógica voltada à acumulação (Santos, 2006, p. 102).

O mapa da Rede Hidrográfica da Zona Central (Mapa 1) evidencia a localização central do Vale do Anhangabaú (em vermelho) entre os distritos da Sé e República, sobreposta ao Córrego Anhangabaú (em pontilhado azul), conformando sua posição enquanto vale. Entretanto, é importante destacar que essa configuração da rede hidrográfica foi sobreposta por camadas do processo de urbanização, restando pouco das características naturais do vale e da hidrografia.



Mapa 1 - Rede Hidrográfica da Zona Central da cidade de São Paulo.
 Fonte: GeoSampa (2004) - Autoria própria.

O atual projeto foi instaurado em meio a diversas controvérsias e críticas, tanto pela população em geral, quanto pelos frequentadores, comerciantes, movimentos sociais, membros da Associação Viva o Centro e por pesquisadores e autores das áreas da Geografia, Ciências Sociais, Arquitetura e Urbanismo e áreas correlatas. O caráter “arrasa quarteirão” do Projeto de Reurbanização e Requalificação do Vale do Anhangabaú foi o que, a princípio, instigou a presente pesquisa, além do orçamento inicial de R\$80 milhões para os cofres públicos (jun/2019)¹, justificado pela Prefeitura como necessária para a reativação da região, transformando o local, que era considerado uma área de passagem e subutilizada pela população, principalmente no horário não comercial, em uma área de permanência para a população local bem

¹ VEJA SÃO PAULO. “Prefeitura inicia obras de revitalização do Vale do Anhangabaú”. Disponível em: < <https://vejasp.abril.com.br/cidades/revitalizacao-anhangabau/> > Acesso em: 27 set. 2020.

como para a atração de turistas, principalmente à noite e aos finais de semana, tornando-a a “nova Avenida Paulista”²³.

A idealização de um novo projeto para o Vale do Anhangabaú não é pioneira. A última reformulação do Vale ocorreu após a realização de um concurso público em 1981 apresentando como projeto vencedor o dos arquitetos Jorge Wilhelm, Jamil Kfoury e Rosa Kliass, e, apesar disso, já em 1996 um novo estudo foi apresentado com um conjunto de sugestões de intervenções na região central, incluindo a reconfiguração do próprio vale para a retomada do tráfego por vias locais⁴. Nos anos 2000 outros estudos também foram apresentados ao reafirmarem a ineficiência e o fracasso do Novo Anhangabaú onde não havia o diálogo com todas as suas escalas (desde a escala 1:1 do cotidiano, quanto para escala municipal/regional, que engloba o todo), tanto é que o autor Pablo Emilio Robert Hereñú (2007, p.323) afirma o vale como resíduo, no sentido de “imprópria para consumo ou utilização”.

O projeto atual teve seus estudos iniciados em 2007 pelo escritório dinamarquês Gehl Architects, a pedido da organização sem fins lucrativos ITDP (Institute for Transportation & Development Policy)⁵ e financiado pela Hewlett Foundation⁶ no Brasil. Em abril de 2013, o mesmo escritório é convidado para realizar

² IG. "Vale do Anhangabaú vai ser a nova Avenida Paulista", diz Bruno Covas, 13 set. de 2020. Disponível em: < <https://ultimosegundo.ig.com.br/politica/2020-10-13/vale-do-anhangabau-vai-ser-a-nova-avenida-paulista-diz-bruno-covas.html>> Acesso em: 17 de mar. de 2021.

<<https://www1.folha.uol.com.br/colunas/painel/2020/07/haddad-diz-que-anhangabau-sera-nova-paulista-e-que-pessoas-reclamam-de-retirada-de-grama.shtml>>

³ FOLHA DE SÃO PAULO. Haddad diz que Anhangabaú será 'nova Paulista' e que pessoas reclamam de retirada de grama; reforma ainda não concluída do vale tem sido criticada nas redes sociais por falta de árvores, 29 jul. 2020. Disponível em: <Haddad diz que Anhangabaú será 'nova Paulista' e que pessoas reclamam de retirada de grama - 28/07/2020 - Paineis - Folha (uol.com.br)> Acesso em: 29 set. de 2020.

⁴ “São Paulo Centro: uma nova abordagem” estudo apresentado pela Associação Viva o Centro e coordenado pela arquiteta Regina Prosperi Meyer em agosto de 1996 (Hereñú, 2007, p.339).

⁵ Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (em português) é uma organização sem fins lucrativos, constituída em Washington, D.C. em 1985 e sediada na cidade de Nova York. A missão do ITDP é promover o transporte ambientalmente sustentável e equitativo em todo o mundo. Trabalhamos com os governos municipais para implementar projetos de transporte e desenvolvimento urbano que reduzam as emissões de gases de efeito estufa e a poluição, ao mesmo tempo que impulsionam a habitabilidade urbana e as oportunidades econômicas. Disponível em: < <https://itdpbrasil.org/>>

⁶ A Fundação Hewlett (em português) é uma fundação de caridade privada apartidária que promove ideias e apoia instituições para promover a educação para todos, preservar o meio ambiente, apoiar artes cênicas vibrantes, fortalecer as comunidades da Bay Area, tornar o setor filantrópico mais eficaz e promover a equidade de gênero e governança responsiva em todo o mundo. Disponível em: <<https://hewlett.org/>>

estudos sobre as precariedades e potencialidades da região central, agora solicitado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento (SMDU), dando início ao projeto “Centro, Diálogo Aberto”.

A escolha do escritório de arquitetura Gehl Architects é dada a sua metodologia, o qual tem como proposta focar nas necessidades básicas da população e partir de então realizar estratégias para a melhor tomada de decisão, planejamento e design do projeto final. “Sua proposta de trabalho visa reunir a população usuária do Centro, poder público e projetistas em um processo colaborativo e participativo. Juntos, escutaremos, debateremos e proporemos hipóteses para o Centro” (SP Urbanismo, Gehl Architects, 2013a) Ainda, o escritório teria o compromisso de facilitar a condução dos estudos preliminares para a região central através da realização de diálogos abertos e workshops com a participação de arquitetos, planejadores e técnicos de diferentes setores, ONGs e representantes da sociedade civil.

Em abril de 2013, o escritório Gehl Architects é convidado para realizar estudos sobre as precariedades e potencialidades da região central, agora a pedido da Secretaria Municipal de Desenvolvimento (SMDU), dando início ao projeto “Centro, Diálogo Aberto”. O papel do escritório dinamarquês era facilitar o processo de diálogo para o desenvolvimento do projeto e design do Vale do Anhangabaú a partir da realização de diálogos abertos, workshops e pesquisas sobre a relação da população com o espaço público com agentes urbanos, universidades locais, ONGs e representantes da comunidade civil. Em agosto de 2013 o Banco Itaú comunica o seu interesse em doar os estudos preliminares do projeto arquitetônico do Vale do Anhangabaú para a Prefeitura Municipal de São Paulo. A partir de então, conforme investigação jornalística realizada pelo Arquitetura da Gentrificação, houve uma “incomum rapidez de agentes da prefeitura ao emitirem pareceres favoráveis à aceitação da doação feita pelo Itaú, pressa na liberação de verba pública, e uma notável autonomia da instituição financeira para atuar na transformação urbana de espaços do centro da cidade” (AG, 2014).

Mesmo após diversas críticas realizadas durante o processo de formulação e finalização do projeto, em junho de 2019 na gestão de Bruno Covas (2018-2021), a SP-Urbanismo, empresa de planejamento e desenvolvimento urbano vinculada à Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU), inicia as obras para a reformulação do Vale do Anhangabaú, com o objetivo de conceder essa área para a

manutenção à iniciativa privada, visando reativar o espaço público do Vale e suas adjacências econômico e socialmente, a partir da realização de atividades e eventos, além da locação de espaços para quiosques. Ademais,

O projeto visa, assim, proporcionar à população um local de permanência com ambiência urbana, acessibilidade, lazer, zeladoria e segurança capaz de impactar positivamente o local e os munícipes, agregando desenvolvimento social e econômico a uma área tão importante para a região central da cidade. De maneira geral, o projeto tem, entre outros, os objetivos de apoiar a requalificação da área central do Município; intensificar e divulgar a ocupação e atividades na área da concessão, especialmente, durante a noite e aos finais de semana; tornar a área da concessão um ponto de referência de eventos e atividades; e ativar a utilização de espaços ociosos (Prefeitura de São Paulo. Secretaria de Governo Municipal. Edital de Licitação Concorrência Pública Nº 007/SGM/2020, p. 4-6).



Figura 1 - Projeção do Novo Anhangabaú.
Fonte: Biselli Katchborian, 2015.

Os projetos urbanos nomeados de diversas formas – requalificação, renovação, revitalização – estão associados ao chamado processo de deterioração do centro, o qual se apresenta como problema a ser superado (Alves, 2011, p.111). Desde meados dos anos 1980, o poder público juntamente com o setor privado traça planos de requalificação para área central da cidade de São Paulo com o argumento de esvaziamento/abandono populacional e comercial, em que há o abandono de prédios e o aumento da deterioração dos equipamentos urbanos, dando margem para a ocupação da população de baixa renda e das atividades do comércio informal. Neste processo, a Prefeitura Municipal afirma que o Vale do Anhangabaú apresentava-se subtilizando enquanto espaço público, tendo em vista sua escala monumental. A falta de atratividade e de atividades para a população após o horário comercial e aos finais de semana, atraía os moradores em situação de rua para a região, além de viabilizar a realização de atividades ilícitas, alimentando assim essa sensação de medo e perigo.

Estes projetos urbanos são conhecidos por seu aspecto de “arrasa quarteirão”, em que se destrói os elementos urbanos e sociais constitutivos de determinado espaço para produzir o novo. Contudo, o Vale do Anhangabaú é muito mais do que um “espaço vazio suporte de formas, objetos e volumes” (Alvarez, 2014) ou um local de passagem e tráfego de fluxos, pessoas e mercadorias, como foi considerado na elaboração deste projeto. Assim como a cidade, o Vale do Anhangabaú é um espaço produzido como “construção humana, produto histórico-social [...] como trabalho materializado, acumulado ao longo de uma série de gerações”, mas que também “aponta as possibilidades futuras” de seu uso (Carlos, 2007, p.20). Nesse sentido, o Vale se apresenta como um local importante de encontros e de acúmulo de tempos para a cidade e para a população, desde como fonte de subsistência para os índios por volta do século XVI, quanto para palco de manifestações políticas, sociais e culturais como, por exemplo, o Diretas Já, a Virada Cultural e os desfiles de carnaval, e as apropriações pelos diversos grupos como os skatistas e pela população LGBTQIA+.

Dessa maneira, a partir do ponto de vista da Geografia Urbana Crítica de produção do espaço urbano e do trinômio valorização-desvalorização-revalorização, podemos questionar em que medida essa justificativa dada pelo poder público e o discurso promovido pelo projeto, em que se prioriza a escala humana 1:1, o diálogo

aberto com a população e um processo colaborativo e participativo, dialoga de fato com a realidade da região e suas demandas. O trabalho será orientado a partir dessa questão central em que buscaremos analisar e compreender o processo atual de produção de espaço do Vale do Anhangabaú e quais são os motivos detrás da obra milionária que demandou por fim R\$105,6 milhões dos cofres públicos (Dez/2020).

Nesse sentido, o projeto teria sido orientado em detrimento de reivindicações sociais e infraestruturais urgentes da população e da cidade ou ele teria sido direcionado pelo setor privado visando a revalorização imobiliária da região central com o intuito, não somente de estimular o retorno das classes de renda mais alta e expulsar as classes mais pobres, mas também para produzir uma paisagem urbana consumível, considerando a cidade como negócio e desenrolado no processo denominado de gentrificação generalizada (Smith, 2006)? Ou ainda, o Vale do Anhangabaú estaria inserido na lógica de (re)produção do espaço enquanto uma “solução local para uma ‘crise da cidade’”, garantindo assim o processo de acumulação e reprodução do capital, ainda que de forma crítica (Alvarez, 2012)? Como se dará a apropriação de um espaço público que agora pertence ao setor privado?

Para isso, é necessário analisar a totalidade (plano global) em que a região do Vale do Anhangabaú (plano local) está inserida. Assim, realizaremos um aparato geral da produção histórica social do centro histórico de São Paulo, focando na região do Vale do Anhangabaú e suas adjacências a partir dos desdobramentos do processo de urbanização da cidade, com o intuito de entender sua importância histórica, social e econômica. Concomitante, será analisado os projetos urbanísticos realizados no Vale do Anhangabaú orientados principalmente a partir da inserção da região na lógica da reprodução do capital e do tipo de acumulação que se dá. Com isso, foi feita uma extensa e detalhada revisão bibliográfica de trabalhos e pesquisas acadêmicas, de leis, decretos e documentos oficiais, sites de notícias e artigos de opinião e relatos audiovisuais, além da realização de um trabalho de campo para discutirmos e compreendemos a urgência de elaboração deste projeto no Vale do Anhangabaú, mesmo após constantes críticas e desaprovações desde a execução do projeto básico até a sua implantação.

CAPÍTULO 1 – O VALE DO ANHANGABAÚ: DA SUA FISIONOMIA PAISAGEM À SUA URBANIZAÇÃO

1.1 – Formação do núcleo urbano de São Paulo

Antes da chegada dos colonos portugueses e de seu estabelecimento na região do interflúvio Anhangabaú-Tamanduateí em 1554, a área já era ocupada pelos índios Guaianazes, aproveitando as qualidades do sítio (Rocha, 1992 apud Hereñú, 2007). De acordo com Zagni (2004, apud Moroz-Caccia Gouveia, 2016), o fenômeno das cheias regulares dos rios conformava uma extensa área de várzea ao longo de seus cursos, fazendo com que um grande número de peixes encalhasse nas margens dos rios quando a água recuava para seu nível normal.

A importância desse fenômeno natural para a sobrevivência das tribos, ao qual se seguia a atividade de coleta desses mesmos peixes, fez com que a designação dada pelos índios ao território fosse ‘Piratininga’⁷, que do tupi traduz-se como ‘peixe seco’ e demonstra o quanto a sobrevivência dessas tribos estava ligada à ocorrência de suas várzeas. A própria designação Tamanduateí faz menção ao mesmo fenômeno, pois um grande número de tamanduás podia ser visto ao longo das margens abandonadas temporariamente pelas águas que retomavam seu nível normal, alimentando-se das formigas que se aglomeravam em torno dos peixes mortos (Zagni, 2004, p. 1-2).

O nome Anhangabaú também tem sua origem indígena e significa, em tupi, rio ou água de mau espírito, provavelmente por conta de ali correr águas muito férreas e ácidas⁸ ou por algo maléfico feito pelos bandeirantes aos índios nas imediações desse rio⁹. O Mapa 2 é um fragmento do mapa realizado pela autora Gouveia (2010) em sua tese de doutorado, evidenciando a geomorfologia pré-urbana da Bacia Hidrográfica

⁷ Por isso o nome São Paulo dos Campos de Piratininga ou São Paulo de Piratininga, denominação que antecedeu a nomeação da cidade de São Paulo.

⁸ SP TURIS. Vale do Anhangabaú. Disponível em: <<https://monumentos.spturis.com.br/vale-do-anhangabau/>> Acesso em: 14 maio de 2020.

⁹ SP TURIS. Vale do Anhangabaú. Disponível em: <<https://cidadedesaopaulo.com/atrativos/vale-do-anhangabau/?lang=>> Acesso em: 28 maio 2020.

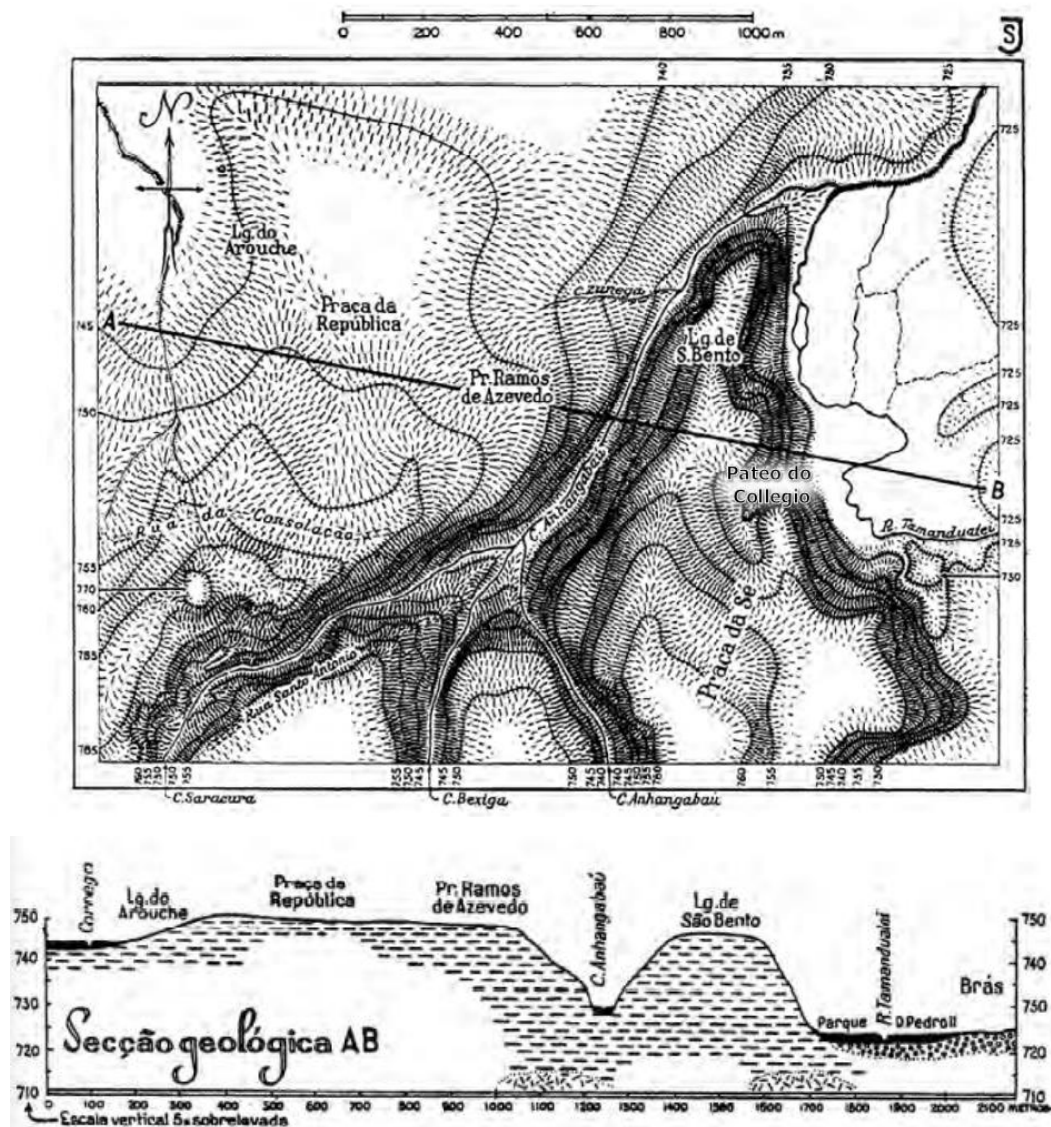


Figura 2 - Planta topográfica da área central de São Paulo e seção geológica A-B (indicada na planta)
- Autor: Ab'Saber (1957, fig. 24) (Modificação realizada pela autora).

Figura 3 – Perfil topográfico da área central de São Paulo e seção geológica A-B (indicada na planta)
- Autor: Ab'Saber (1957, fig. 24).

Fonte: Ab'Saber. Geomorfologia do sítio urbano de São Paulo. São Paulo: FFLCH USP, 1957.

O núcleo urbano embrionário de São Paulo foi fundado em 25 de janeiro de 1554 no encontro dos vales do Tamanduateí (Leste) e do Anhangabaú (Oeste) no topo de uma colina pouco elevada – representado na Figura 2 como Pátio do Colégio. A colina histórica, como ficou conhecida posteriormente, apresentava em seu topo patamares relativamente planos, entre os níveis 745 e 755, possibilitando a fundação da cidade de forma estratégica garantindo a proteção do novo povoado, o qual foi

consolidado com a construção “Colégio São Paulo de Piratininga” pelos padres jesuítas Manoel da Nóbrega e José de Anchieta.¹⁰

O rio, junto do córrego Anhangabaú, teve suma importância estratégica quando da chegada dos jesuítas no Planalto de Piratininga, uma vez que as relações conflituosas entre religiosos e tribos indígenas hostis podiam ser constatadas pela escolha primeiro da instalação da missão jesuíta em uma cota topográfica superior, o que possibilitava a observação da movimentação de tribos em evolução de um possível ataque, e desta forma a disposição do curso tanto do Tamanduateí como do Anhangabaú, cujo curso serpenteava o planalto, constituía um obstáculo natural de difícil transposição para tribos mobilizadas ao ataque, dando aos religiosos, assistidos por índios convertidos, tempo para se disporem defensivamente, no que eram auxiliados por um muro que cercava a missão, dando-lhe o aspecto de fortificação militar. (ZAGNI, 2004, p.2 apud Moroz-Caccia Gouveia, 2016).



Figura 4 - Igreja e Convento do Colégio em 1862 – Autor: Militão Augusto de Azevedo.
Fonte: Arquivo Histórico Municipal de São Paulo.

A maquete a seguir é datada de 1955 de autoria do paulistano Laurindo Galante da Escola Técnica Getúlio Vargas, que retrata a área central da cidade de São Paulo

¹⁰TOLEDO. R. P. Disponível em: < <https://vejasp.abril.com.br/cidades/veja-sao-paulo-25-anos-nobrega-anchieta-religiosos/>> Acesso em 18 maio 2020.

no século de sua fundação (século 16)¹¹ e está localizada no Pateo do Collegio aberto ao público. Observa-se a localização do Pateo do Collegio, em colina relativamente plana e em um local estratégico.

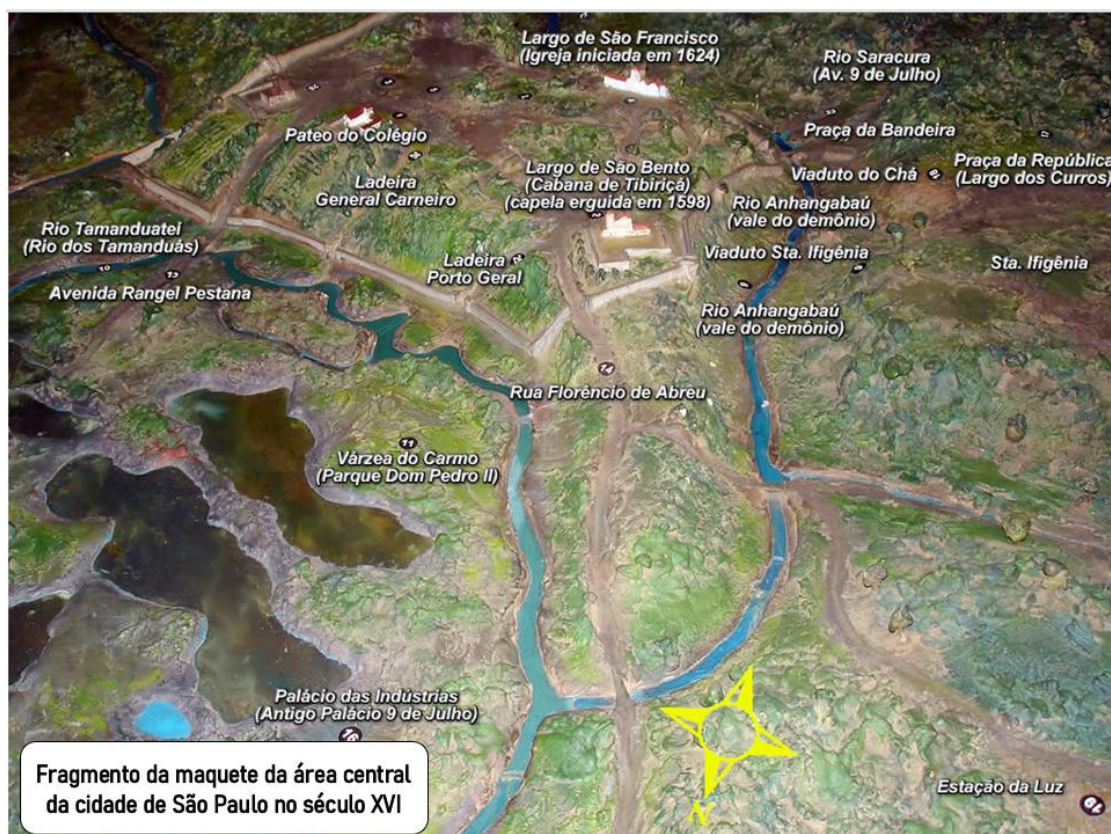


Figura 5 - Fragmento da maquete da área central da cidade de São Paulo no século XVI - Autor: Laurindo Galante, 1955.

Fonte: <http://netleland.net/hsampa/Colina/historia%20pateo.htm/> Pateo do Collegio.

De acordo com Oliveira (2011, p. 12-13), uma das primeiras pontes da região da colina central começou a ser idealizada ainda em 1609, sendo construída apenas em 1625 na entrada vila sob o Ribeirão Anhangabaú, sofrendo constantes reparos devido à furtos de partes da estrutura de madeira (Jorge, 1999, p. 45 apud Oliveira, 2011, p.12-13). Moroz-Caccia Gouveia (2016) aponta que o rio e sua várzea constituíam pontos de encontro e lazer, como local para banhos principalmente nos dias de calor. Entretanto, se de início os cursos d'água desempenhavam um papel fundamental para o desenvolvimento da cidade, facilitando a circulação de mercadorias e pessoas e proporcionando recreação; ao mesmo tempo, eles também

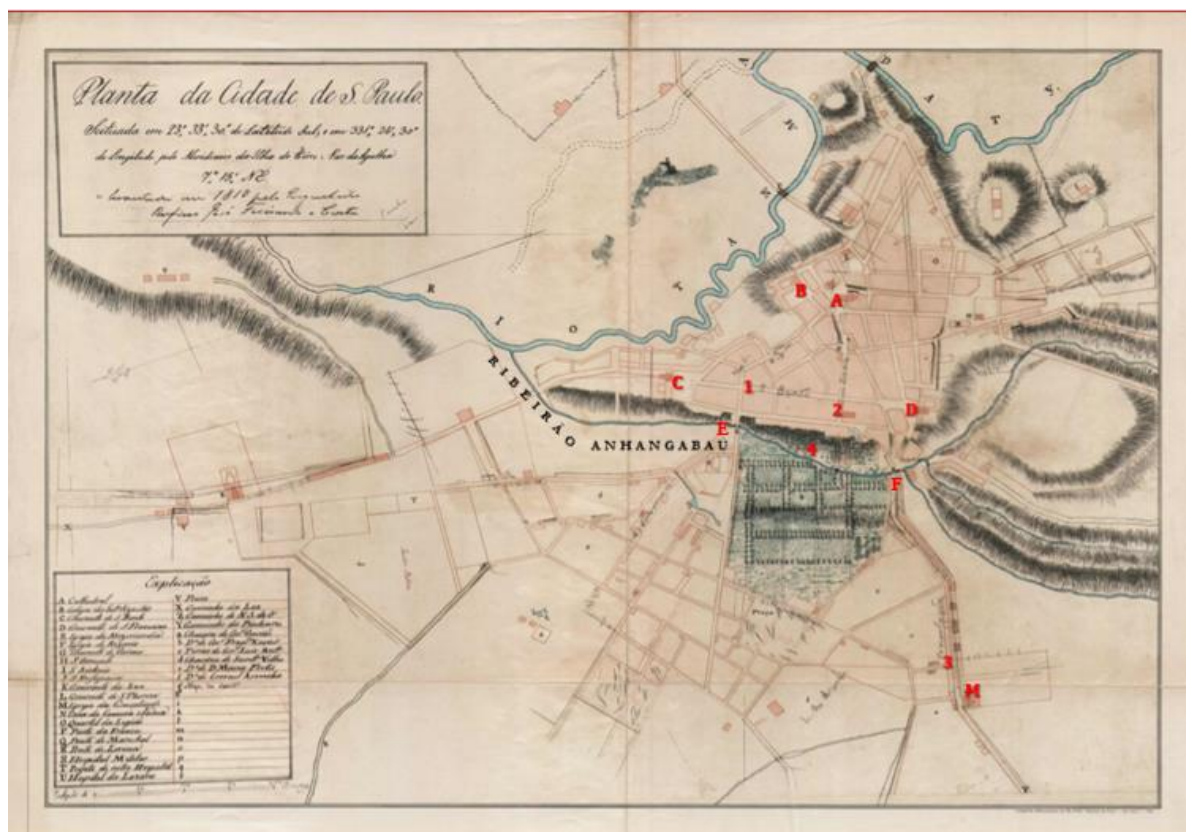
¹¹ Fortunato (2016). Disponível em:> <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/16.186/5868>>

tinham a função de encaminhar para longe a sujeira (lixo e esgoto) produzidas pelos moradores, completa a autora.

1.2 – Estação da Luz e o desenvolvimento da cidade.

Durante os três primeiros séculos após a formação do núcleo urbano, “as vertentes Leste e Sul da colina histórica, junto à várzea do Tamanduateí, cumpriu o papel de porta da cidade” (Hereñú, 2007, p. 25). Contudo, nesse período foi observado que o núcleo urbano pouco se expandiu desde sua formação, principalmente devido à presença de barreiras físicas geográficas. Matos (1955, p.94) afirma que a população urbana de São Paulo não chegaria a 10.000 mil habitantes ao findar a terceira década do século XIX.

Nota-se o tamanho do conglomerado urbano na planta da cidade de São Paulo (Mapa 3) datada do ano de 1810, além da presença de apenas duas pontes, que ligavam a colina histórica à região oeste, ponte Açu (atualmente a Av. São João) e ponte Lorena (atualmente o Largo da Memória) (indicadas pelas letras E Militam F no mapa) sob o Ribeirão Anhangabaú, onde a topografia era mais suave (SOUSA, 2018, p.30).



Mapa 3 - Planta da cidade de São Paulo (sem escala) - Autor: Eng. Rufino José Felizardo e Costa (1810).

Em vermelho, alguns componentes do mapa foram destacados: 1 - Rua São Bento; 2 - Rua Direita; 3 - Rua da Consolação; 4 - Localização aproximada do atual Vale do Anhangabaú; A - Cathedral (Atualmente localiza-se a Secretaria da Justiça e Cidadania do Estado de São Paulo); B - Colegio dos Ext. Jesuitas (Atual Museu Anchieta); C - Convento de São Bento (Atual Mosteiro de São Bento); D - Convento de S. Francisco (Atual Paróquia Santuário São Francisco de Assis); E - Ponte Açu; F - Ponte Lorena; M - Igreja da Consolação (Atual Paróquia Nossa Senhora da Consolação) (Modificações realizadas pela autora).

Fonte: <http://www.arquiamigos.org.br/info/info20/i-1810.htm>

De acordo com Matos (1955, p.99), na primeira metade do século XIX, “São Paulo era uma espécie de entreposto comercial, que mantinha contacto permanente com o porto de Santos e com a zona agrícola do interior, onde prosperava a lavoura canieira e tinha início a expansão do café, no vale do Paraíba”. A margem esquerda do córrego do Anhangabaú era ocupada por plantações de chá, reconhecida como riqueza do município, e que mais tarde ficou conhecida como Morro do Chá e propriedade do Barão de Itapetininga (Matos, 1955, p. 100).

Até então, a cidade era “fechada, voltada sobre si mesma, resultante de seu próprio isolamento no planalto” (Matos, 1955, p. 102). Com a instalação da Academia

de Direito, criada pela lei de 11 de agosto de 1827, no Largo do São Francisco, a cidade passou a ser procurada por habitantes do Brasil inteiro, transformando São Paulo em uma cidade acadêmica e marcando profundamente a vida paulistana e sua evolução urbana (Matos, 1955, p. 102).

Assim, na segunda metade do século XIX, o desenvolvimento e crescimento da cidade de São Paulo desencadeou-se com maior intensidade a partir dos desdobramentos urbanos, com a instalação da Academia de Direito, a expansão da produção cafeeira no Estado, a multiplicação das estradas de ferro e o surto de imigração europeia. Essa época foi dada por alguns historiadores como a segunda fundação de São Paulo (Emplasa, 2011, p. 50 apud Moroz Caccia-Gouveia, 2016; Hereñú, 2007, p.23; De Paula apud Matos, 1955, p.106), visto que a cidade se tornou um “centro de irradiação ferroviária, seu comércio passou a ser mais intenso e, conjuntamente com Santos, a capital veio a constituir um sistema econômico de primeira grandeza dentro do Brasil” (Petrone, 1953, p.27).

É importante destacar que nesse período foi promulgada a constituição jurídica da propriedade privada da terra (Lei de Terras) em 1850, em que a única forma de acesso às terras devolutas seria através da compra, transformando-a em monopólio e patrimônio. Segundo Brito (2004; 2006, p.81, apud Alvarez, 2018, p.67) houve uma disputa política entre a Câmara Municipal e o poder provincial para o “levantamento e controle sobre a propriedade fundiária por parte da administração municipal, a definição de terra rural, urbana e devoluta, definição do patrimônio do Conselho e da continuidade de permissão para concessão de datas”. A vitória da Câmara Municipal nessa disputa viabilizou a continuidade do clientelismo na distribuição de terras, o que deu suporte ao intenso processo de urbanização permeado pela troca de favores e pelo tráfico de influência. Dado isso, o surgimento da propriedade da terra e a sua transformação em monopólio e patrimônio, impulsionou a formação de um mercado imobiliário e a inserção da propriedade da terra no circuito mais geral de reprodução do capital, produzindo um capital primitivo e, em parte, fictício (Alvarez, 2018, p.68).

A propriedade da terra, no capitalismo, não é em si capital, mas pelo monopólio de sua posse, através da forma jurídica da propriedade, possibilita a capitalização de parte da mais valia geral como renda, o que confere aos seus detentores não apenas a possibilidade do uso, mas a de absorver parte da riqueza social através da troca, liberando este capital imobilizado para

entrar no circuito geral de valorização do capital. Ainda por permitir ganhos atuais e futuros derivados de seu monopólio, a propriedade é patrimônio capaz de ser garantia de empréstimos e crédito e, portanto, se insere no empenho do trabalho futuro Alvarez (2014, p. 4).

Dentre os desdobramentos urbanos apontado, a implantação do sistema ferroviário São Paulo *Railway* (Santos-Jundiaí) com a Estação da Luz (1867/1901), localizada a Noroeste do centro foi o principal, tornando-se a nova porta de entrada da cidade, “a entrada nobre, dos grandes proprietários rurais e dos empresários e visitantes provenientes de Santos” (Hereñú, 2007, p. 25). São Paulo transformou-se no centro da Província devido à concentração de atividades comerciais e urbanas, a migração estrangeira e a nova via de comunicação, determinando sua ascensão econômica e política da capital. Além disso, o surgimento da propriedade privada e, sua consequente inserção no circuito mais geral de reprodução do capital, tornando-se intercambiável e hipotecável, tornou possível a realização dos primeiros loteamentos residenciais, empreendidos exclusivamente para a elite, no Morro do Chá (1876) e nos Campos Elíseos (1879), potencializando a ocupação do setor Oeste.



Figura 6 - Pátio da Estação da Luz nos anos 1860/70. À direita, a rua Mauá; à esquerda, o Jardim da Luz.

Fonte: <http://www.estacoesferroviarias.com.br/l/luz.htm>



Figura 7 - Segunda inauguração e atual Estação da Luz (1901) - Autor: Guilherme Gaensly.
 Fonte: https://www.aecweb.com.br/cont/a/a-arquitetura-da-estacao-da-luz_12819

Segundo Hereñú (2007), o Vale do Anhangabaú foi definido de diferentes modos ao longo da história sendo o vale como: barreira, lugar, passagem, conflito, resíduo e desafio. Nesse período de expansão em direção à sudoeste do centro, se manifesta a primeira questão norteadora apontada pelo autor: o vale como barreira. Conforme Campos Neto (1999 apud Hereñú, 2007, p. 25), o setor de expansão oeste deveria se tornar um centro multifuncional e a presença da ferrovia e da Estação da Luz permitiram sua expansão para outras direções além do Triângulo Histórico, além Tietê, como Brás, Mooca, Belenzinho e também além Anhangabaú, como Campos Elíseos, Santa Cecília, Consolação.

Contudo, o vale impedia a conexão direta entre a “cidade antiga”, sobre a colina histórica, e a “cidade nova”, sobre o Morro do Chá, próxima à Estação Luz. A solução para a transposição do vale e seu córrego e à essa expansão, após a apresentação de alguns projetos para o município, foi consolidada em 1892 por meio do projeto de construção do Viaduto do Chá¹² de Jules Martin, o qual permitiu a articulação entre os novos bairros e a cidade, marcando o momento em que o vale e sua topografia não seriam mais barreiras à expansão e articulação urbana da época. Ademais, tal transposição do vale concebeu uma alta valorização¹³ rumo à oeste.

¹² Após sua inauguração, cobrava-se o pedágio de três vinténs para sua passagem. Em 1896, após protestos e reivindicações, a municipalidade cancelou o pedágio em 1896.

¹³ Os principais beneficiados pela construção do Viaduto do Chá foram os alemães Victor Nothmann e Frederico Glette, os quais compraram a Chácara Sharpe (que pertencera ao Visconde de Mauá) e

A existência do Viaduto veio tornar possível a comunicação em nível entre o centro da cidade e o bairro do Chá. Esta construção, aparentemente óbvia, foi revolucionária para a época. Afinal de contas este era o primeiro viaduto construído na cidade, e com ele, muitos dos trajetos urbanos seriam imensamente facilitados, pois não se precisaria mais subir e descer as encostas do vale para atravessá-lo [...] (Simões Jr. 1995 apud Hereñú 2007, p. 43).



Figura 8 - Litografia de Jules Martin que ilustrava o convite para a inauguração do viaduto.
Fonte: TOLEDO, 1989, p.45.

lotearam essa área em 1879, dando origem ao bairro dos Campos Elíseos, o primeiro bairro aristocrático de São Paulo. CITRUS. Disponível em: < <http://citrus.uspnet.usp.br/cmip/?q=node/91> >



Figura 9 - Vale do Anhangabaú na década de 1890 com plantações de chá e agrião, pertencentes ao Barão de Itapetininga. Ao centro o córrego do Anhangabaú (retificado) e ao fundo o viaduto do Chá - Autor desconhecido.

Fonte: <https://saopaulosao.com.br/conteudos/colunistas/4771-o-anhangaba%C3%BA-Conta-a-hist%C3%B3ria-de-s%C3%A3o-paulo-melhor-do-que-ningu%C3%A9m.html>.

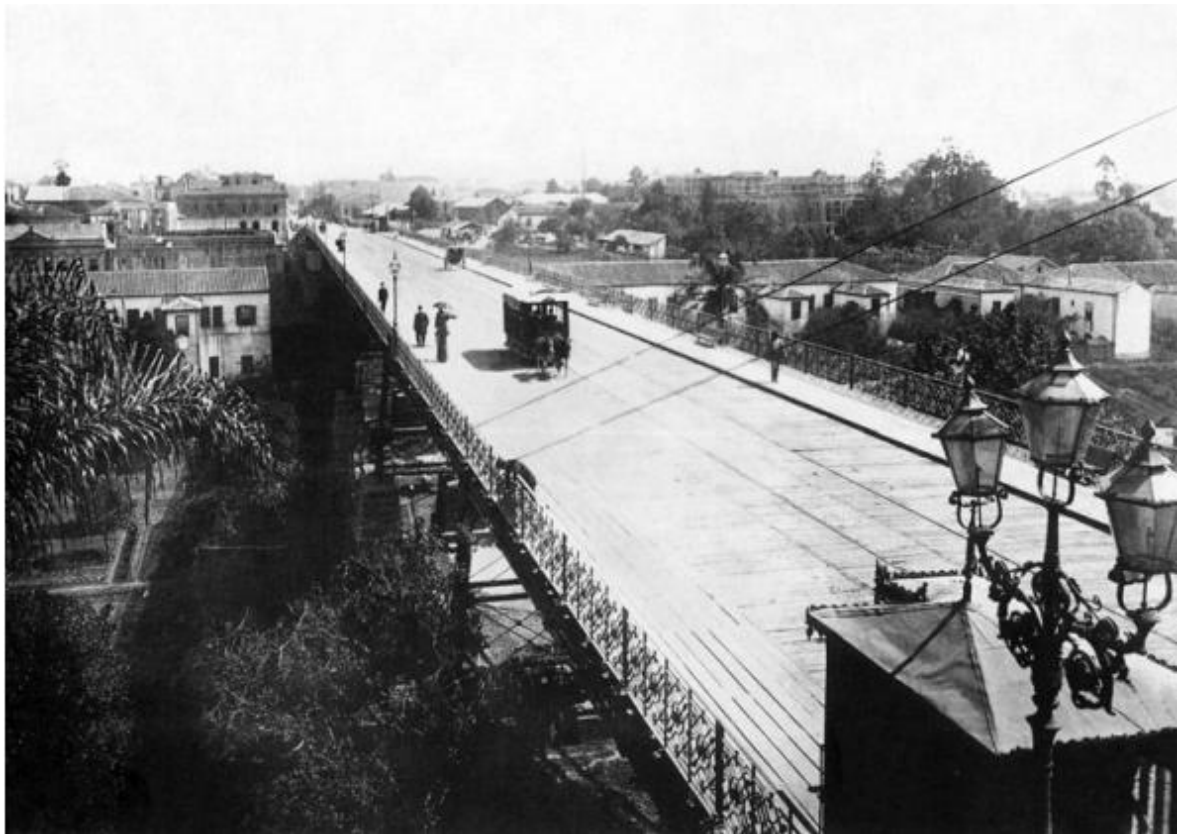


Figura 10 - Viaduto do Chá em 1892.
Fonte: Pontes, 2003, p.161

Como dito anteriormente, a chegada da Estação Luz em 1867 tornou o setor noroeste a porta de entrada para os detentores de capital e a construção do Viaduto do Chá proporcionou ligações diretas e eficazes entre a colina histórica, já bastante ocupada, e a cidade nova, proporcionando sua alta valorização. Entretanto, é importante frisar que a estação ferroviária também se tornou a porta de entrada tanto para os imigrantes europeus a partir de 1870 com o surgimento da mão de obra livre, e também para os ex-escravos a partir de 1888 com a abolição da escravidão, o que gerou a intensificação do crescimento urbano e os primórdios da urbanização de São Paulo.

A crescente expansão urbana rumo ao centro novo evidenciou o potencial paisagístico, urbanístico e imobiliário de espaços livres próximos à área central, já que a ocupação das colinas tinha atingido seus limites e suas zonas mais baixas eram alagadiças e incapazes para a ocupação urbana (Campos Neto, 1999, p.111 apud Hereñú, 2007, p.61). É nesse contexto que em 1893 “iniciaram-se obras de saneamento do Ribeirão Anhangabaú através da retificação do canal¹⁴ e canalização subterrânea do rio (tamponamento), possibilitando a implantação da Rua Anhangabaú em 1906 e do futuro projeto para o vale que será apresentado no próximo capítulo (Moroz Caccia-Gouveia, 2010, p.199).

As águas do Anhangabaú, desde tempos remotos utilizadas como local de despejo de dejetos, pareciam, enfim, livres da “contaminação”. Não demoraria muito para que o mesmo Anhangabaú se tornasse um marco referencial da divisão entre a cidade velha e a nova [...]. E não demoraria muito, também para vários abaixo-assinados de moradores das imediações desse córrego pedissem providências para combater o mau estado [...], o que demonstra a persistência do antigo problema da insalubridade de suas águas. Em 1882, foi feito um orçamento para cobrir o Anhangabaú com tijolos[...].

Para alívio de uns e preocupação de outros, o Anhangabaú acabou sendo coberto, dando lugar a inúmeras disputas pelo terreno que o escondeu no subterrâneo, graças à canalização. A cobertura do Anhangabaú fortaleceu a polêmica de usos futuros do terreno recém-coberto, tornando visível a força de interesses privados na conquista das terras. [...] Os rios cobertos tornavam-se

¹⁴ É possível identificar a retificação do Ribeirão Anhangabaú na Figura 10 e no Mapa 4 em que o ribeirão se encontra totalmente em formato retilíneo.

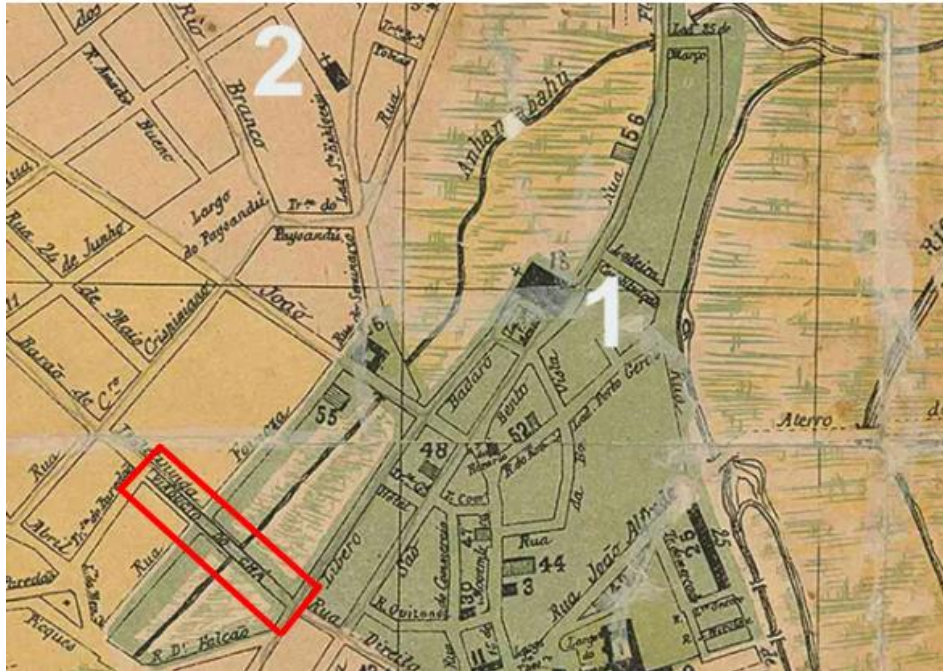
propriedades particulares ou ruas. (Sant'Anna, 2007, p.143-144 apud Moroz Caccia-Gouveia, 2010, p.199).

Importante destacar que, apesar das margens do Ribeirão Anhangabaú terem mantido suas características naturais e sem edificações em seu entorno ao longo dos três primeiros séculos após a fundação do núcleo urbano, ele já estava inserido como componente urbano e da cidade, porém não por completo. O processo de urbanização não absorve esses “vazios”, esses fragmentos do espaço da mesma forma e ao mesmo tempo. Embora sua primeira modificação antrópica tenha sido realizada em 1893, o ribeirão há muito tempo já havia deixado de ser natural.

Em 1872, de acordo com os dados disponíveis no site da Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMUL)¹⁵, a população do município de São Paulo era de 31.385 mil habitantes, em 1890 a população duplicou para 64.934 mil habitantes e em 1900 a população saltou 239.820 mil habitantes. Observa-se no Mapa 4 da Planta da cidade de São Paulo em 1897 como o núcleo urbano de São Paulo se expandiu em menos de 100 anos, comparado ao Mapa 3 de 1810, principalmente ao longo da estrada de ferro e em direção ao espigão central¹⁶ da Paulista.

¹⁵ SMUL. Disponível em: <http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_brasil.php> Acesso em 27 ago. 2020.

¹⁶ O espigão central é conhecido por ser uma plataforma interfluvial relativamente plana, ou seja, o divisor de águas entre as bacias do Rio Pinheiro, ao sul, e o Rio Tietê, à norte.



Mapa 5 - Mapa de São Paulo em 1895 (sem escala) - Ponto 1: Mosteiro de São Bento; Ponto: Igreja Santa Ifigênia
Em vermelho: Viaduto do Chá (Modificações realizadas pela autora).
Fonte: <https://saopauloantiga.com.br/a-construcao-do-viaduto-santa-ifigenia/>

A região do Anhangabaú, apesar de ser uma área naturalmente inundável – observado no Mapa 2 – e até então alagadiças e incapazes para a ocupação urbana, como foi apontado anteriormente, nota-se na figura a seguir como já não se observa mais nenhum indício das configurações naturais do vale e do córrego do Anhangabaú após sua canalização e tamponamento em 1893 e como a área foi totalmente tomada pelas construções.



Figura 11 -Casas consolidadas no fundo do vale contratando com o Viaduto Santa Ifigênia.

Fonte: TOLEDO, 1996, p. 162



Figura 12 - Viaduto Santa Ifigênia concluída em meio às construções. Ao fundo a Igreja Santa Ifigênia.

Fonte: Acervo Eletropaulo/Veja SP.

CAPÍTULO 2 – INTERVENÇÕES DO VALE DO ANHANGABAÚ: PARA COMPREENDER A CIDADE E A URBANIZAÇÃO

2.1 – O Parque de Bouvard e a urbanização de São Paulo.

Com a expansão da economia cafeeira em São Paulo, os fazendeiros de café passaram a ter novas necessidades e “à medida que enriqueciam passavam a residir nas cidades, em grande parte pela mentalidade consumidora” (Mamigonian, 1974), tanto é que a partir de 1880, São Paulo é nomeada de “capital dos fazendeiros” e “metrópole cafeeira” (Monbeig, 1953 apud Mamigonian, 1974; Matos, 1955, p.114). A cidade era associada ao moderno, à uma nova cultura que expressava poder, domínio e prestígio, em que até os anos 1920 a elite paulistana vivia como se estivesse em Paris (Damiani, 2000, p.22-23). A cidade de São Paulo era vista como o lugar do possível, como obra, como valor de uso.

São Paulo tornou-se um importante centro comercial e novas atividades começam a se desenvolver, como a função bancária e a industrial, principalmente na última década do século XIX. Analisando os primórdios dessa industrialização em São Paulo, ela ocorreu timidamente entre 1890 e a 1ª Guerra Mundial (1914-1918), juntamente com a fase áurea da imigração italiana (Petrone, 1953, p.27). De acordo com o autor

A abolição da escravidão em 1888, que afetou extraordinariamente a estrutura econômica de quase todas as outras regiões do Brasil, praticamente não alterou o ritmo normal da evolução econômica paulista. O imigrante supriu com perfeição as necessidades dos fazendeiros de café e o trabalho livre possibilitou uma distribuição melhor de riquezas. Houve, em consequência, maior movimento de capital. Essa metamorfose da economia paulista completou-se com a formação de um mercado consumidor, que até então não existia. [...] Foram esses, portanto, os fatores que condicionaram o primeiro surto industrial no Estado de São Paulo e, particularmente, na capital (Petrone, 1953, p.28).

<i>Ano da fundação</i>	<i>N.º de fábricas</i>
Antes de 1880	16
De 1880 a 1889	16
De 1890 a 1894	21
De 1895 a 1901	39
Total	100

Tabela 1: Crescimento das indústrias no decorrer do século XIX no Estado de São Paulo –

Autor: Bandeira Júnior (1901).

Fonte: Petrone, 1953, p.29.

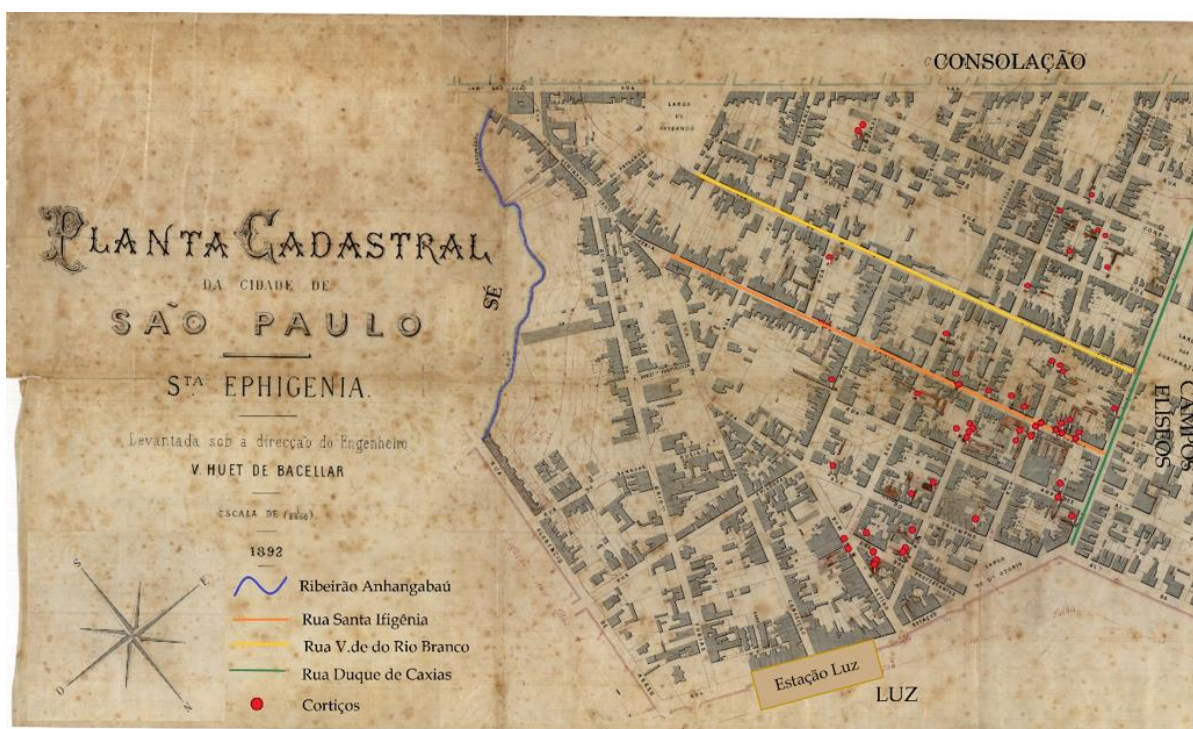
A ocupação urbana de São Paulo desse período que já era realizada de forma irregular e sem nenhum tipo de supervisão ou auxílio do poder público no século XIX, a não ser pelos bairros residenciais destinados à elite, acabou acentuando a ocupação desigual ainda mais devido ao aquecimento do mercado imobiliário da cidade e do aumento populacional da cidade, causado pela chegada dos imigrantes europeus, ex-escravos e, mais tarde, pelos trabalhadores de fábrica, e pela ineficiência dos serviços públicos em acompanhar o crescimento dos novos bairros, tornando as condições de moradia, saneamento, abastecimento de água e transporte insuficientes e precárias, pelo menos para a população de menor renda.

Desse modo, o cortiço tornou-se a habitação mais popular e se “caracterizava pela alta densidade de população por unidade habitacional, pela insalubridade e pelo uso comum de latrinas e cômodos de higiene, fogões” (Alvarez, 2018, p.68). Conforme Bonduki (2013, p.20), a casa de aluguel “unifamiliar” destinava-se a grupos de rendimentos mais elevados como os pequenos empregados, e não aos operários. Ainda, nos primórdios da industrialização, muitos dos cortiços foram produzidos por particulares, com a finalidade de arrendamento às famílias operárias (Bonduki, 2011, apud Alvarez, 2018, p.68).

[...] a predominância de cortiços em áreas de concentração de trabalhadores - Brás, Mooca, Bom Retiro, Bexiga, Pari, Liberdade -, eles também eram encontrados nas proximidades dos bairros e ruas de grupos endinheirados, como Higienópolis ou avenida Paulista. Um exemplo dessa proximidade é o bairro de Santa Ifigênia, onde no final do século XIX existiam sessenta cortiços a cerca de trezentos metros do então nobres Campos Elíseos: “mesmo nos arrabaldes mais ricos e luxuosos, encontram-se casas com quatro ou mais

famílias” (*Folha do Braz*, 12/11/1899). Daí, a ideia de *limpar, sanear* a cidade de seus cortiços (Bonduki, 2013, p.50).

Infelizmente ao longo da presente pesquisa, não foram encontrados mapas ou documentos oficiais apresentando a localização de cortiços próximos ao Vale do Anhangabaú, mas acredita-se que, por ser uma área de várzea e próximo ao córrego, pode-se dizer que provavelmente havia a presença de cortiços ou pelo menos casas de destinadas à população de baixa renda. Nota-se na planta abaixo, a quantidade de cortiços presentes na região da Santa Efigênia próximas da Estação Luz e ainda mais no bairro residencial elitista dos Campos Elíseos.



Mapa 6 - Cortiços de Santa Ephigenia – Planta Cadastral da Cidade de São Paulo. Relatório de Inspeção da Comissão de exame e inspeção das habitações operarias e cortiços no districto de Sta. Ephigenia (1893) In: Cortiços de Sta.Ifigênia: sanitário e urbanização (1893).

Em vermelho, a localização dos cortiços; em azul, Ribeirão Anhangabaú; em laranja, R. Santa Ifigênia; em amarelo, R. V. de do Rio Branco; em verde, R. Duque de Caxias (Modificações realizadas pela autora).

Fonte: Arquivo Público do Estado de São Paulo

Assim, é no fim século XIX em que ocorrem reformas urbanas em São Paulo como modo de afastar e expulsar a população pobre da região central para as periferias da cidade, utilizando-se do discurso de modernização e padronização da

cidade. O Código de Posturas (1886)¹⁷ proibia a presença de cortiços, a instalação de atividades fabris consideradas poluidoras e a presença daqueles considerados vagabundos e pedintes na cidade (Alvarez, 2018, p.69), e o Código Sanitário (1894)¹⁸, baseado no “Relatório da Comissão de Exame e Inspeção das Habitações Operárias e Cortiços no Distrito de Santa Ifigênia:1893: Cap V”,

[...] indicou os parâmetros urbanísticos e as políticas de incentivo que deveriam ser adotados na construção das vilas operárias, e que o ideal seria construí-las num raio de 10 a 15 km da cidade de São Paulo, com a implantação de ferrovias que permitissem o trajeto entre a cidade (o local de trabalho) e a moradia (Alvarez, 2018, p.69).

Ainda, na administração de Antônio Prado (1899-1911) houve políticas para a expulsão da população preta e parda das redondezas do centro em vista da enorme especulação imobiliária que ocorreu, principalmente com a chegada das ferrovias e, posteriormente, do primeiro bonde elétrico, possibilitando o loteamento para a população mais abastada (Damiani, 2000, p.23). Em 1898 é planejado um novo residencial elitista, o bairro Higienópolis – “cidade higiênica” - distante da várzea e da estrada de ferro, porém contínuo ao bairro Campos Elíseos (Oliveira, 2011, p.40).

Nesse sentido, pode-se dizer que a questão que norteava o Vale do Anhangabaú, no sentido de um incômodo para os detentores de capital com relação a sua função e fisionomia foi sendo contornada pela urbanização, mas o Vale

¹⁷ O Código de Posturas continha mais de 300 artigos, regulamentando desde a abertura de ruas, calçamento e construções, concessão de datas, as atividades econômicas, normas de higiene e salubridade, até obrigatoriedade da vacina, a proibição de batuques, as relações entre patrão e criado. Enfatizarei os Art.20 § 1º ao § 7º e o Art. 104 ao 109 do Código de Posturas que, respectivamente: “[...] trata da proibição dos cortiços no município, a não ser que determinadas regras construtivas fossem adotadas, como: largura mínima dos terrenos, altura e tamanho mínimo dos cômodos, exigência e determinação do tamanho de portas e janelas. [...] as atividades fabris consideradas poluidoras foram proibidas de se instalar na cidade, assim como os hospitais ou locais de acolhimento dos doentes considerados contagiosos. O código também proibia a presença daqueles considerados vagabundos e pedintes na cidade (Alvarez, 2018, p.68-69)

¹⁸ Art. 2º da Lei N. 240, de 4 de setembro de 1893: “São atribuições das municipalidades: a) O saneamento local do meio em todos os seus detalhes;”. O Código Sanitário foi baseado no “Relatório da Comissão de Exame e Inspeção das Habitações Operárias e Cortiços no Distrito de Santa Ifigênia:1893: Cap V” a pedido do então diretor Theodoro Sampaio do Setor de Saneamento do Estado, em que “indicou providências e apontou parâmetros construtivos e sanitários a serem adotados nas habitações e vilas operárias”, propondo “a interdição e demolição de prédios considerados condenados, a proibição de construção de novos cortiços e determinou que os que já existissem “se submetam a um regimen todo especial de policia e de hygiene, que lhes cortem os abusos pela raiz” [sic]” (Alvarez, 2018, p.69).

propriamente teria se tornado “um grande vazio”. A prosperidade econômica da cidade paulistana, advinda da elite cafeeira, a necessidade de superar as marcas deixadas pelo passado colonial, assim como as influências culturais advindas dos imigrantes europeus, desencadeou a importação de costumes estrangeiros, tanto culturais quanto urbanísticos-arquitetônicos, dentre eles destaca-se a construção do Theatro Municipal de São Paulo (1911). Nota-se a monumentalidade do Theatro Municipal - também do Teatro São José - em relação às construções adjacentes, evidenciando certa dissociação com o estilo e padrão arquitetônico visto na época.



Figura 13 - Teatro São José (à esquerda) e Theatro Municipal (à direita) entre o Viaduto do Chá (ao centro).

Fonte: Toledo, 1989, p.57.



Figura 14 - Theatro Municipal de São Paulo em 1920.
Fonte: IMS, 2004, p.111.

Desse modo, o início do século XX foi marcado pela acentuação de projetos de intervenção na região do vale que representassem a grandeza da elite paulistana. Enfim, após alguns anos elaborações de projetos para o Vale e de conflitos entre os agentes privados e públicos, em busca da apreensão do enorme potencial de valorização imobiliária da região, a solução para o “grande vazio” do Anhangabaú teve origem com o arquiteto francês Joseph-Antoine Bouvard em 1911. A gestão de Raimundo Duprat (1911-1914) elegeu como prioritário as ações de melhoramento para a região do Anhangabaú, iniciando as obras no mesmo ano (Hereñú, 2007, p.105).



Figura 15 - Foto tirada a partir do Viaduto do Chá em 1911 mostra a Rua Formosa ao lado da Praça Ramos de Azevedo, e uma grande quantidade de construções com o fundo para o vale - Autor Aurélio Becherini.

Figura 16 - Foto tirada a partir do Viaduto do Chá em 1918 mostra todas as construções já demolidas e a movimentação de terra para implantação do parque. Notar a significativa elevação do nível do fundo do vale tomando como referência o edifício à direita. O primeiro pavimento encontra-se quase encoberto – Autor Aurélio Becherini.

Fonte: Pontes. 2003, p.153.

Finalizado totalmente na década de 1920, o novo Anhangabaú simbolizou o auge da representação urbana da elite industrial não-rural. O esplendor da “capital do café” estava cristalizado. Nas Figuras 10 a 17, observa-se bem a presença de diversas propriedades ocupando o vale, as quais precisaram ser desapropriadas e demolidas, bem como a movimentação de uma enorme quantidade de terra, para um melhor nivelamento do fundo do vale, concretizando o Parque de Bouvard.

No projeto de Bouvard, o Parque Anhangabaú era compreendido como um pequeno espaço livre configurado por um conjunto articulado de edificações [...] A via central apresentava um desenho sinuoso, com 'traçado artístico', e o desenho dos jardins criava um cenário de contemplação, para ser observado da 'cidade alta'. [...] Fotografias do período permitem dimensionar o vulto da obra que resultou no Parque Anhangabaú de Bouvard. Tudo é novo, tudo é construído: a topografia, os edifícios junto à Libero Badaró, a vegetação, as vias de circulação. A escala desse empreendimento era inédita para os padrões paulistanos (Hereñú, 2007, p. 105).

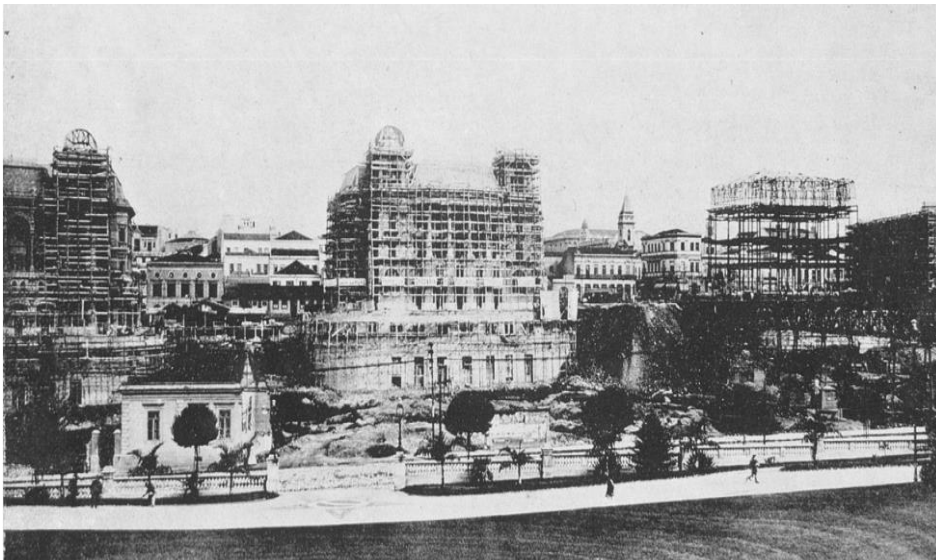


Figura 17 - Obras no Anhangabaú a partir da Praça Ramos de Azevedo. Nota-se a movimentação de terra e a construção dos dois palacetes dos arquitetos Neves, além de casas que ainda iriam ser demolidas.

Figura 18 - Obras no Anhangabaú a partir da Praça Ramos de Azevedo. O parque já estava quase finalizado com os dois palacetes completos, que estabeleceriam certa simetria com o Teatro Municipal, configurando um conjunto monumental.

Fonte: Hereñú, 2007.

De acordo com Green (1999, p.160), o Parque Anhangabaú, bem como a Av. São João, logo se tornaram o ponto de encontro para atividades homossexuais, tendo em vista a proximidade do parque com hotéis baratos, quartos para aluguel e salas de cinemas, que serviam como espaço semipúblicos.

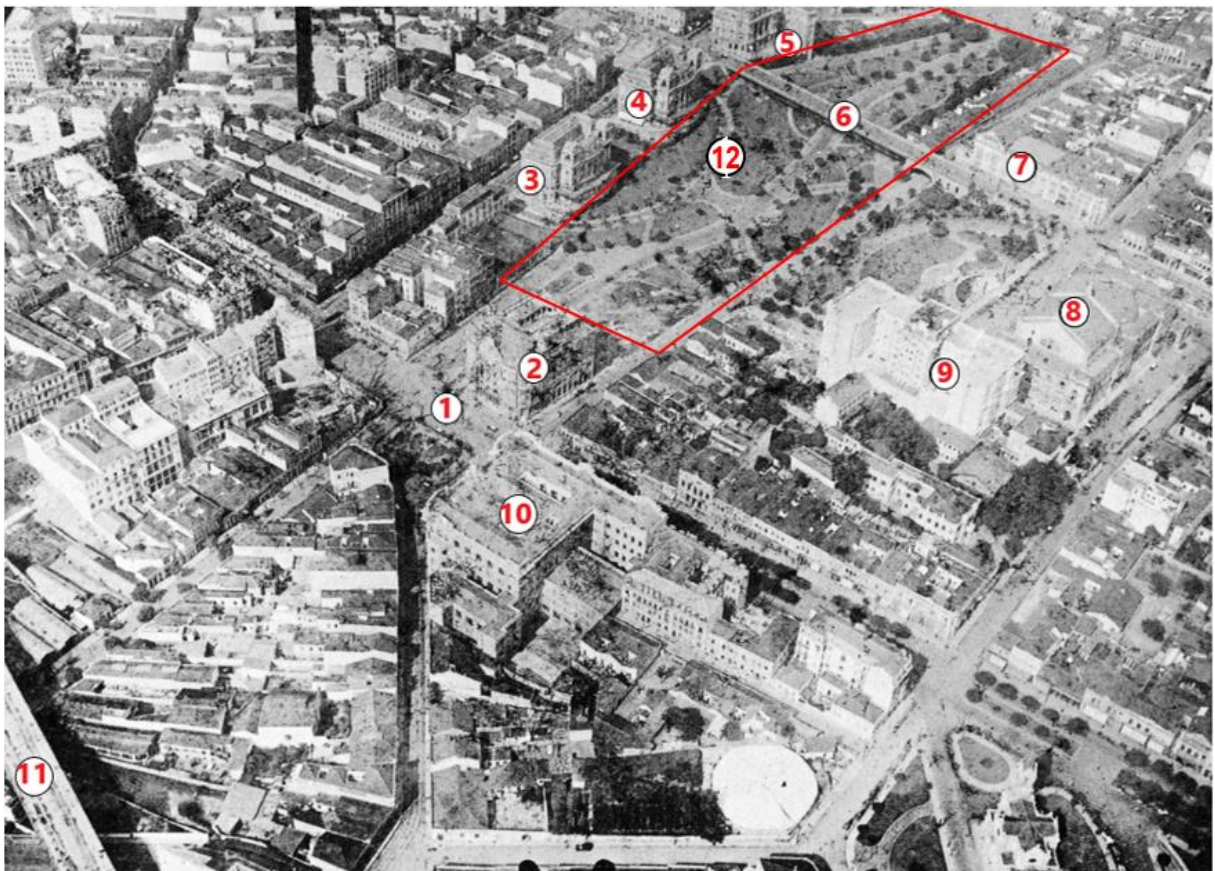


Figura 19 - Vista aérea do parque Bouvard (Reis, 2004, p.145).

1- Avenida São João; 2- Delegacia Fiscal; 3- Palacete Prates (sede da Prefeitura e da Câmara Municipal); 4- Palacete Prates (sede do Automóvel Clube e escritórios); 5- Residência do Conde de Prates; 6- Viaduto do Chá; 7- Teatro São José; 8- Teatro Municipal; 9- Hotel Esplanada; 10- Agência Central dos Correios e Telégrafos; 11- Viaduto Santa Ifigênia; 12- Parque Bouvard.

Fonte: Hereñú, 2007, p.63.



Figura 20 - Setor sul do Parque do Anhangabaú¹⁹.
Fonte: Hereñú, 2007, p.109.



Figura 21 - Setor norte do Parque Anhangabaú; ao centro o fundo da Delegacia Fiscal voltada para o parque. Aurélio Becherini, 1920 (Pontes, 2003, p.160).
Fonte: Fonte: Hereñú, 2007, p.111.

Portanto, podemos analisar que essa virada de século foi marcada por diversos processos contraditórios. De um lado, o poder público claramente priorizou e garantiu

¹⁹Nota-se na parte esquerda da imagem a presença de um *outdoor* da Antarctica, evidenciando a cidade de São Paulo como um centro econômico significativo.

um urbanismo moderno, com reformas urbanas, obras de saneamento básico e embelezamento paisagístico, como o Parque Anhangabaú de Bouvard, vistos como um ato de higienismo contra a população menos abastada. Do outro lado, o surgimento da propriedade privada e, logo, de um mercado imobiliário nascente, impediu que boa parte da população adquirisse seu próprio terreno por não possuir recursos suficientes para pagar. Assim, a crise habitacional sentida desde os últimos anos de 1850 se intensificou ainda mais, visto que para morar na cidade era necessário pagar muito caro, em que “os aluguéis eram exorbitantes e as construções oferecidas eram velhas e malsãs” (Campos, 2008 apud Alvarez, 2018, p.68). A população pobre, que já vivia em condições de precarização e/ou inexistência de serviços públicos básicos, foi forçada a se afastar ainda mais para as periferias da cidade, agora também longe do local de trabalho.

Logo, a cidade cosmopolita vista como obra e uso estava à disposição somente para a aristocracia. A modernização de São Paulo, portanto, só foi possível por meio da negligência do poder público com relação ao bem estar da população de mais baixa renda e suas necessidades básicas. A inserção da propriedade privada no circuito mais geral da reprodução do capital, as reformas urbanas e a crescente urbanização, acaba por direcionar e influenciar a expansão da mancha urbana ao definir o lugar de cada um na cidade, fragmentando-a e hierarquizando-a. Primeiro com a impossibilidade de acesso à terra à população menos favorecida; segundo pela realização de reformas urbanas e políticas específicas em prol da “modernização” e “padronização” da cidade que acaba por expulsar essa população e os proletariados para as periferias; e terceiro pela formação de bairros destinados especificamente à elite “[...] com ruas largas e arborizadas, lotes grandes e residências/palacetes unifamiliares” (Rolnik, 1999 apud Alvarez, 2018, p.70), localizado nos Campos Elíseos, Higienópolis e da Avenida Paulista²⁰ sendo os dois primeiros próximos ao bairro da Santa Ifigênia, local que apresentava grande concentração de cortiços (Alvarez, 2018, p.70).

A chave da eficácia em demarcar um território social preciso está evidentemente no preço; lotes grandes, grandes recuos, nenhuma

²⁰ A Av. Paulista foi inaugurada em 9 de dezembro de 1891 por iniciativa do engenheiro Joaquim Eugênio de Lima e do Dr. Clementino de Sousa e Castro. Desde sua inauguração, ela foi totalmente planejada e voltada para acolher a elite paulista.

coabitação; esta é a fórmula para quem pode pagar. A lei, ao definir que ali só pode ocorrer certo padrão, opera o milagre de desenhar uma muralha invisível e, ao mesmo tempo criar uma mercadoria exclusiva no mercado de terras e imóveis e, assim permitir um alto retorno de investimento, mesmo considerando o baixíssimo aproveitamento do lote (Rolnik 1999 apud Alvarez, 2018, p.70).

2.2 – O Plano de Avenidas e a urbanização.

Ao longo da primeira metade do século XX, a população da cidade de São Paulo cresceu exponencialmente. De 239 mil habitantes²¹ em 1900, esse número saltou para quase 1,4 milhão de habitantes²² (1940). Esse crescimento populacional vertiginoso da cidade impulsionou sua rápida urbanização, expandindo também sua mancha urbana. Do ponto de vista histórico, Lefebvre (2008, p.15) afirma que a cidade desempenhou um papel importante no *take off* da indústria, ou seja, a cidade e sua urbanização foram um ponto importante para o desenvolvimento do capitalismo industrial.

Petrone (1953, p.30) aponta que os acontecimentos mundiais que ocorrem nessa primeira metade do século XX repercutiram extraordinariamente no desenvolvimento da cidade. Apesar das condições econômicas adversas, a Primeira Guerra Mundial (1914-1918), a Crise Econômica de 1929 - que refletiu no Brasil em 1930 com a crise cafeeira – e a Segunda Guerra Mundial foram fatos que proporcionaram os surtos industriais em São Paulo de certa forma.

A Primeira Grande Guerra (1914-1918), forçou o país a estimular e exercer a substituição de produtos importados, sendo as primeiras iniciativas industriais advindas da aristocracia rural (Mamigonian, 1974). Com o fim da guerra, a indústria paulistana pouco sofreu, pois sua produção foi garantida não só pela existência de um mercado consumidor considerável, mas também pelo interesse de todo o Brasil em fornecer os produtos nos mercados platinos (Petrone, 1953, p.32). A crise econômica de 1929 também desestabilizou a economia agrário-exportadora do Brasil, mas tal feito não estancou o crescimento e desenvolvimento da indústria, inclusive para

²¹ SMUL. História Demográfica do Município de São Paulo. Disponível em: < http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_brasil.php > Acesso em 27 ago. 2020.

²² Idem.

alguns autores a crise foi encarada como um fator para o desenvolvimento industrial, a qual se aproveitou do capital cafeeiro excedente, em crise, e do parque paulistano instalado (sistema ferroviário, sistema bancário, infraestrutura) bem como da mão de obra imigrante e do início do êxodo rural para se fortalecer (Petrone, 1953).

A infraestrutura ferroviária presente favoreceu a implantação das indústrias ao longo dos trilhos da cidade, principalmente nas regiões do Brás, Pari Bom Retiro, além de outras como Ipiranga, Mooca e Barra Funda, os quais tornaram-se bairros tipicamente industriais (Petrone, 1953).

[...] foi a função industrial, mais do que outro qualquer fatôr, que ocasionou seu crescimento e sua expansão em área. [...] o surto industrial ainda influiu sôbre a cidade, concorrendo para o aumento da população (em virtude da crescente necessidade de mão- de obra e impulsionado pela "miragem" que vive a atrair, para a metrópole, a população da zona rural e do interior, em geral) e, sobretudo, modificando a paisagem urbana e acabando por concretizar a existência do "Grande São Paulo" (Petrone, 1955, p. 129-130).

A cidade de São Paulo começava a crescer rapidamente, consolidando-se como centro policêntrico econômico, político e cultural. Os tentáculos da expansão urbana da cidade acabaram por alcançar os núcleos que viviam isolados, como a Penha, Lapa, Pinheiros e Freguesia do Ó, sendo confundidos com seus bairros periféricos, evidenciando o processo de conurbação (Petrone, 1955, p.131). A presença do mercado, da indústria e o aumento populacional e da mancha urbana logo sugeriu a transposição da literatura internacional sobre a grande cidade, e já no início do século XX São Paulo era definida como uma metrópole, embora o termo tenha se generalizado nos anos 1950 (Damiani, 2000, p.23). Portanto, já nas primeiras décadas do século XX São Paulo não poderia mais ser definida como a “capital do café”, tendo em vista que “ao findar a terceira década do presente século [século XX], São Paulo aparecia como o maior centro industrial da América do Sul” (Petrone, 1955, p. 128).

Com o crescimento da cidade houve um grande aumento na valorização imobiliária, principalmente próximas da região central, tornando-se uma importante opção de investimento para reserva de valor (Langenbuch, 1971; Melo, 1992 apud Bonduki, 1994, p.712). Com isso em pouco anos, diversas chácaras foram

rapidamente loteadas e transformadas em zona urbana, o que acarretou em uma intensa produção habitacional realizada pela iniciativa privada para locação (Bonduki, 1994, p.713).

A elite que até então desfrutava da região central se desloca para as novas áreas loteadas como a Avenida Paulista (1891) e os bairros-jardins, como o Jardim Europa (1922) e Pacaembu (1925) visando refugiar-se do caos das indústrias, dos operários e do movimentado centro. Já a população de baixa renda sofre com a dominância do mercado imobiliário quanto à especulação de terrenos e passa a ocupar regiões cada vez mais afastadas do centro e de seu local de trabalho.

Pode-se dizer que até 1930, as iniciativas governamentais brasileiras quanto à habitação eram praticamente nulas conforme apontado por GAP (1985 apud Bonduki, 1994, p. 712). O Estado privilegiava a produção privada e recusava a intervenção direta, restringindo-se apenas com relação a questões sanitárias e fiscais. Dessa maneira, o estabelecimento das vilas operárias próximas às fábricas por parte dos industriais foi uma forma de solucionar a crise habitacional, de “controlar” a vida do trabalhador e, de certa forma, delimitar sua ocupação na cidade, formando um núcleo industrial concentrado e distante dos bairros nobres. Elas instalam-se em áreas distantes, onde o custo do terreno é baixo, sendo que “o empreendimento estava inserido dentro da lógica do capital, já que angariava grandes vantagens ao seu empreendedor.

O fenômeno urbano se estende, novas funções surgem na cidade e amplia-se o processo de suburbanização. A instalação de zonas fabris e vilas operárias nos subúrbios deixam interstícios entre a cidade de São Paulo e os novos núcleos, formando áreas intermediárias passíveis de valorização pelos especuladores. Existe, portanto, um movimento do mercado imobiliário em direcionar a expansão da mancha urbana, de forma totalmente heterogênea, com o intuito de apropriar-se uma futura valorização imobiliária. No Mapa 9 da Planta da cidade de São Paulo de 1924 pode-se observar que, apesar de haver terrenos disponíveis mais próximos ao centro passíveis de serem ocupados, há núcleos urbanos se formando distantes da área central, formando esses interstícios em todas as direções norte, sul, leste e oeste.



Mapa 7 - Planta da cidade de São Paulo de 1924.
Em vermelho: Vale do Anhangabaú (Modificações realizadas pela autora).
Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento.

Nesse sentido, pode-se afirmar que ocorre um duplo processo: a industrialização e urbanização, em que o primeiro impulsionou o segundo. Estes dois aspectos são intrínsecos, porém conflitantes. Com o advento da industrialização em São Paulo, há um choque violento entre a realidade urbana e a realidade industrial, em que o ritmo do trabalho, a vida cotidiana, as relações sócio-espaciais, a configuração da cidade e até mesmo as residências são ditadas pelo ritmo da produção industrial. Apesar da ascensão e hegemonia da burguesia industrial na política, não se verificou uma modificação dos interesses hegemônicos (Maricato, 2000, p.22), logo da estrutura hierárquica social-econômica segregacionista. A cidade, portanto, “se submete a uma outra lógica, e passa a ser conhecida não apenas pela sua beleza e pelas possibilidades de uso, mas pelo lucro que possa auferir” (De Paula,

2005, p. 24). Lefebvre (2008, p. 14) afirma que o valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir a cidade e a realidade urbana, refúgios do valor de uso, ao subordiná-las a si.

[...] onde preexistir uma rede de cidades antigas, a indústria a toma de assalto. Apodera-se da rede, remaneja-se segundo suas necessidades. Ela ataca também a Cidade, assalta-a, toma-a, assola-a. Tende a romper os antigos núcleos, apoderando-se destes. O que não impede a extensão do fenômeno urbano, cidades e aglomerações, cidades operárias, subúrbios [...] (Lefebvre 2008, p. 16).

Os avanços tecnológicos advindos da cadeia produtiva industrial, acabou modificando a relação espaço-tempo na sociedade urbana industrial. O tempo de trabalho do trabalhador agora é ditado pelo tempo das máquinas e, portanto, o preço dos produtos é dado através das “diferentes qualidades dos produtos [que] passam a ter uma medida social a qual põe as diferenças na condição de equivalentes”, que se estabelece “a partir de um processo de abstração do qualitativo” (Alfredo, 2001, p.42).

Portanto, trata-se de uma forma específica de sociedade onde a riqueza se estabelece a partir do trabalho como tempo de trabalho, na medida em que é este tempo de dispêndio abstrato de força de trabalho que irá valorizar o valor. Somente, portanto, nestas condições torna-se possível classificar as mais diversas atividades [...] (Alfredo, 2001, p.46).

Esse período é apontado por Lefebvre (1965, p.142-143 apud Carlos, 2019, p.462-463) como “o ponto de partida [da] explosão dos referenciais produzidos pela história”, que compoñha “as bases fixas que orientavam as formas de pensar e viver”. Ainda, também é “o momento em que a velocidade do tempo na produção industrial sinaliza a constituição de um *novo homem*, submetido ao tempo linear e à lógica da divisão do trabalho sob domínio da máquina”.

Nesse contexto, o Vale do Anhangabaú vai sendo invadido pelas novas necessidades e dinâmica do capital, o qual demandava rapidez e funcionalidade, visando o lucro e a extração de mais-valia. Hereñú (2007) afirma que a representação de modernidade simbolizada pelo Parque de Bouvard foi sendo atualizada pelos

novos ideais de progresso que se impuseram: o automóvel, a avenida e o arranha-céu.



Figura 22 - O primeiro “arranha-céu” (Edifício Sampaio Correia, 1924) de São Paulo entre os dois palacetes (Toledo, 1989, p.165).
Fonte: Hereñú, 2007, p.123.



Figura 23 - Vale do Anhangabaú. À esquerda, Edifício Martinelli, em construção; à direita Edifício Sampaio Moreira; e ao centro os Palacetes Prates.
Fonte: Vale do Anhangabaú, São Paulo, 1927 [SAN/DIM/DPH/SMC/PMSP].

Campos (2002 apud Silva, 2007) anuncia que a euforia dos anos 1920, assim como as restrições financeiras dos primeiros anos da década seguinte, se defrontavam com uma série de desafios para os anos 1930: as precárias condições habitacionais da população de baixa renda; a incessante expansão horizontal da cidade e a decorrente necessidade de recursos públicos crescentes para dotar esses territórios de pavimentação e de infraestrutura; o congestionamento do centro; a precariedade das ligações entre os bairros e a área central. Isso tudo configurava um quadro generalizado de despreparo para o fenômeno de crescimento colocado principalmente pela economia cafeeira e pelos primórdios da industrialização.

Nesse cenário, em menos de 20 anos desde a última intervenção no Vale do Anhangabaú, um novo projeto urbanístico emergia como necessário, tendo em vista que as infraestruturas espaciais e o espaço urbano devem ser modelados de acordo com os mecanismos de circulação e de realização do capital.

Dado o comportamento mais elementar de uma economia de tipo capitalista, a reprodução ampliada do valor exige transformações significativas no espaço urbano que comportem os mecanismos de circulação e realização do capital. Ou seja, para se realizar a mais-valia produzida no interior dos processos de produção, a circulação deve se dar sem entraves que prejudiquem as taxas de retorno dos investimentos. [...] As cidades são modeladas, em grande medida, para satisfazer as necessidades de realização do valor produzido no interior das fábricas (Santos, 2006, p.103).

Ao longo da década de 1920 e 1930, alguns planos e projetos foram elaborados para reformular o sistema de transporte coletivo da cidade – proposto pela *Light*²³ - e

²³ Em 1927 foi apresentada pela empresa The São Paulo *Tramway, Light and Power Company Limited* (*Light*) o seu Plano Integrado de Transportes. O seu plano apresentava a extensão e completa reformulação do sistema e itinerário de bondes, que congestionavam as estreitas ruas do Triângulo Histórico, a aquisição de ônibus para a complementação e alimentação do sistema de bondes, construção de um sistema de linhas tronco de alta velocidade em vias segregadas e, em alguns trechos, subterrâneas (Hereñú, 2007, p. 161). A *Light* atuava nos setores de produção e fornecimento de energia elétrica, iluminação, telefonia, distribuição de gás e transporte coletivos. Em 1901, a empresa recebeu a concessão para a construção e operação de um sistema de bonde elétricos em São Paulo pelo prazo de 40 anos. Com o crescimento industrial e urbano, a empresa manteve o monopólio de transportes coletivos, o que eventualmente levou a redução da lucratividade no setor de transportes, ocasionando na diminuição de investimentos em expansão e melhoria do sistema.

seu sistema viário – proposto por *Le Corbusier*²⁴. Entretanto, as escolhas que prevaleceram foram fundamentalmente as que mais favoreciam os negócios imobiliários em torno da valorização de terras e baseavam-se na opção pelo automóvel e pelo sistema de transporte público sobre pneus (Hereñú, 2007, p.149).

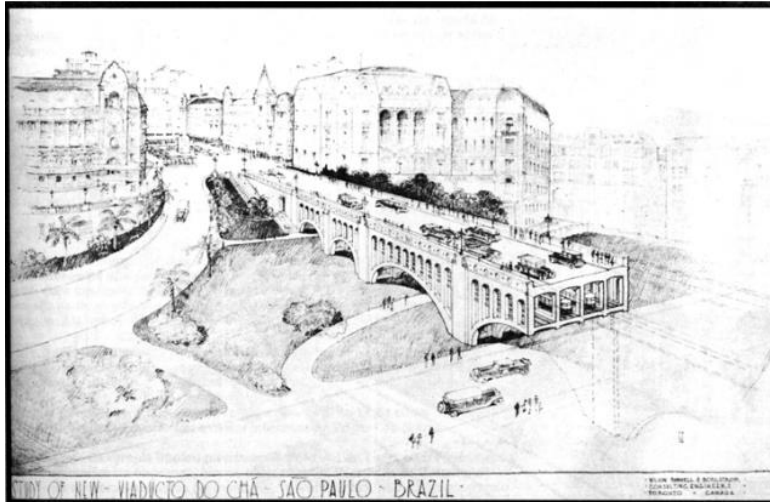
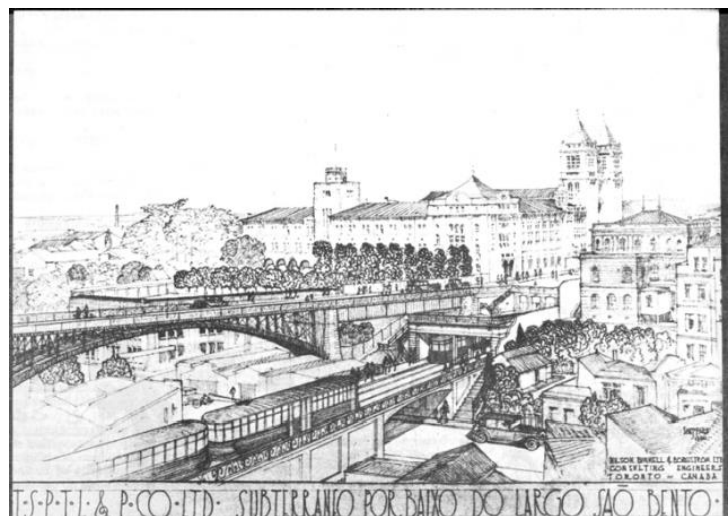


Figura 24 - Perspectiva do projeto proposto pela empresa Light no Viaduto do Chá. O viaduto abrigaria a passagem do sistema sobre trilhos no interior de sua estrutura e o vale aparece como um espaço aberto e ajardinado.

Fonte: História e Energia 3, 1986.

Figura 25 - Perspectiva do projeto proposto pela empresa Light próximo ao Largo do São Bento. Notar a quantidade de construções presentes no fundo do vale.

Fonte: História e Energia 3, 1986.



²⁴ Em 1929, o arquiteto Le Corbusier realizou um breve plano sobre a estruturação viária de São Paulo. Dois grandes viadutos habitáveis, com escritórios no centro da cidade e moradias na periferia, atravessariam o extenso perímetro urbano cruzando-se na região central da cidade. Os automóveis se deslocariam através de vias expressas localizadas nas coberturas dos edifícios e constituiriam a espinha dorsal do sistema viário. Dali acessariam o sistema local implantado sobre o solo da cidade (Hereñú, 2007, p. 167).

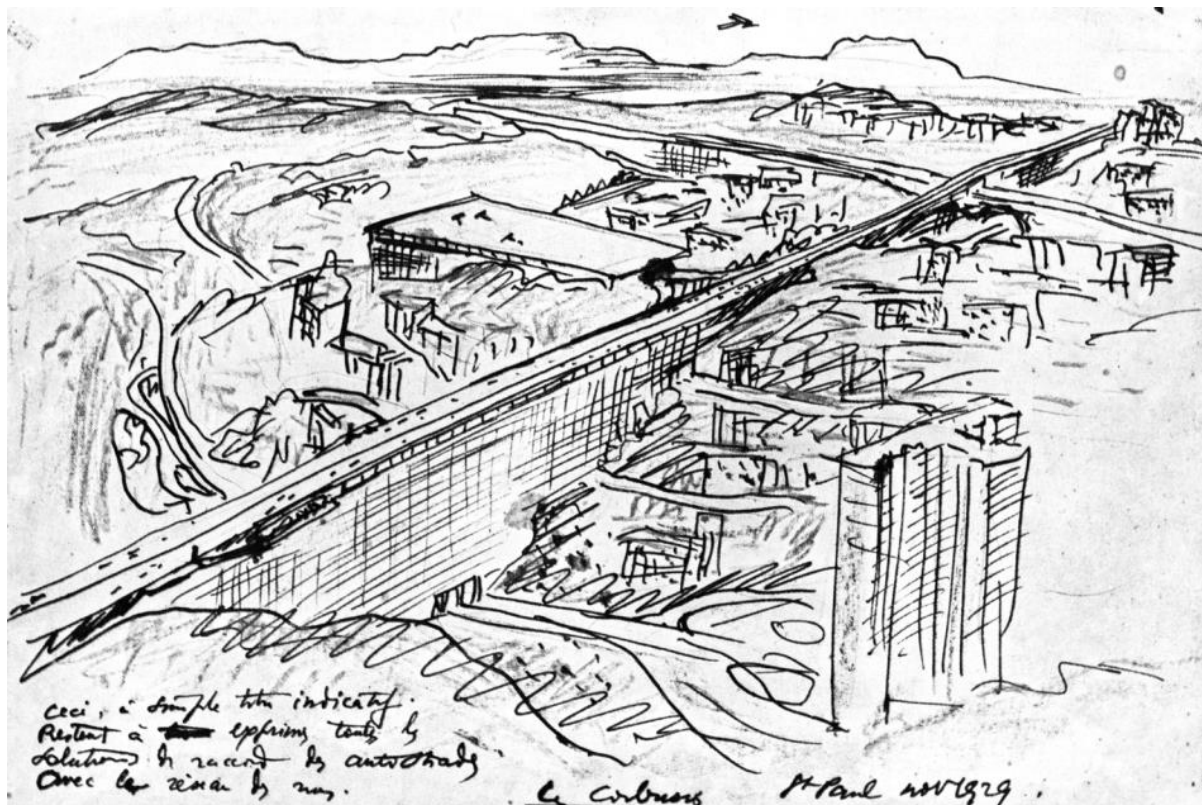


Figura 26 - Croquis de Le Corbusier do seu "plano" para São Paulo.
Fonte: BARDI, 1984, p.51.

Ulhôa Cintra – integrante da Diretoria de Obras – foi o principal responsável pelas iniciativas urbanísticas municipais da época, o qual acabou por formular em 1922 “a proposta de um “perímetro de irradiação” paulistano, avenida que contornaria a colina histórica ampliando os limites do centro e descongestionando suas vias” (Hereñú, 2007, p.179). Apesar de aprovado pela Câmara, a nova avenida restringiu-se ao trecho próximo à Praça da Sé e à Ladeira do Carmo, e nesse momento Ulhôa Cintra viu a realização de seu projeto em risco, mas acabou por encontrar um importante aliado que convergia com os mesmos ideais de pensar a cidade: Franciso Prestes Maia.

Entre 1924 e 1926, Ulhôa Cintra e Prestes Maia publicam uma série de artigos no Boletim do Instituto de Engenharia que ao todo configuravam um plano abrangente de intervenções formado pelo Perímetro de Irradiação e das vias radiais, que futuramente comporia o Plano de Avenidas publicado em maio de 1930 (Custódio, 2004, p.86). Ambos analisaram a situação da cidade com relação à circulação, “alegando que desde a fundação de São Paulo partiam caminhos esboçadores dos

modelos das radiais e que a cidade tenderia a crescer conforme esse esquema” (Custódio, 2004, p.86).

O Vale do Anhangabaú, no plano original de Prestes Maia, aparecia como um ponto chave do Plano: a primeira, mais abrangente, se dá no âmbito da estruturação viária da cidade constituída pelo “Sistema Y”, um conjunto de três avenidas que realizaria a ligação viária norte-sul formando um “Y” invertido; a segunda seria o vale como um recinto monumental fechado criando a nova “sala de visitas” da cidade (Hereñú, 2007, p.181). Custódio (2004, p.87) aponta os pontos principais do Plano de Avenidas e quais deles foram ou não implantados. Para a presente pesquisa o essencial deste Plano é a área que abrange o centro histórico, mais precisamente o entorno do Vale do Anhangabaú.

[...] o Plano de Avenidas consistia basicamente no seguinte: um perímetro de irradiação envolvendo a Praça da Sé, o Parque D. Pedro II, o Vale do Anhangabaú e a Praça da República. No sopé do Pátio do Colégio seria criada a Praça da Estrela, rodeada de avenidas (como a criada em Paris por Haussmann), da qual ainda sairia um túnel até o Vale do Anhangabaú. O Sistema Y compreendia a construção das atuais avenidas 9 de julho e 23 de maio com a Av. Prestes Maia - Av. Tiradentes, correspondendo à haste do Y. Levava ainda em conta a remodelação do Parque do Anhangabaú, a reconstrução dos Viadutos do Chá e de Santa Ifigênia, a construção do conjunto Sé-Palácio-Estrela, na Rua 25 de Março, para onde algumas radiais convergiriam. Preconizava a abertura de novas vias radiais e a remodelação das já existentes [...]. Quanto à implantação de perimetrais, a primeira linha perimetral seria a do Perímetro de Irradiação, a segunda seria a formada pelo caminho das ferrovias a ser removido para as margens do rio Tietê e a terceira, pela implantação de um circuito de *parkways* formado pelas vias marginais Tietê e Pinheiros, interligando os parques da cidade (Custódio, 2004, p.87-88).

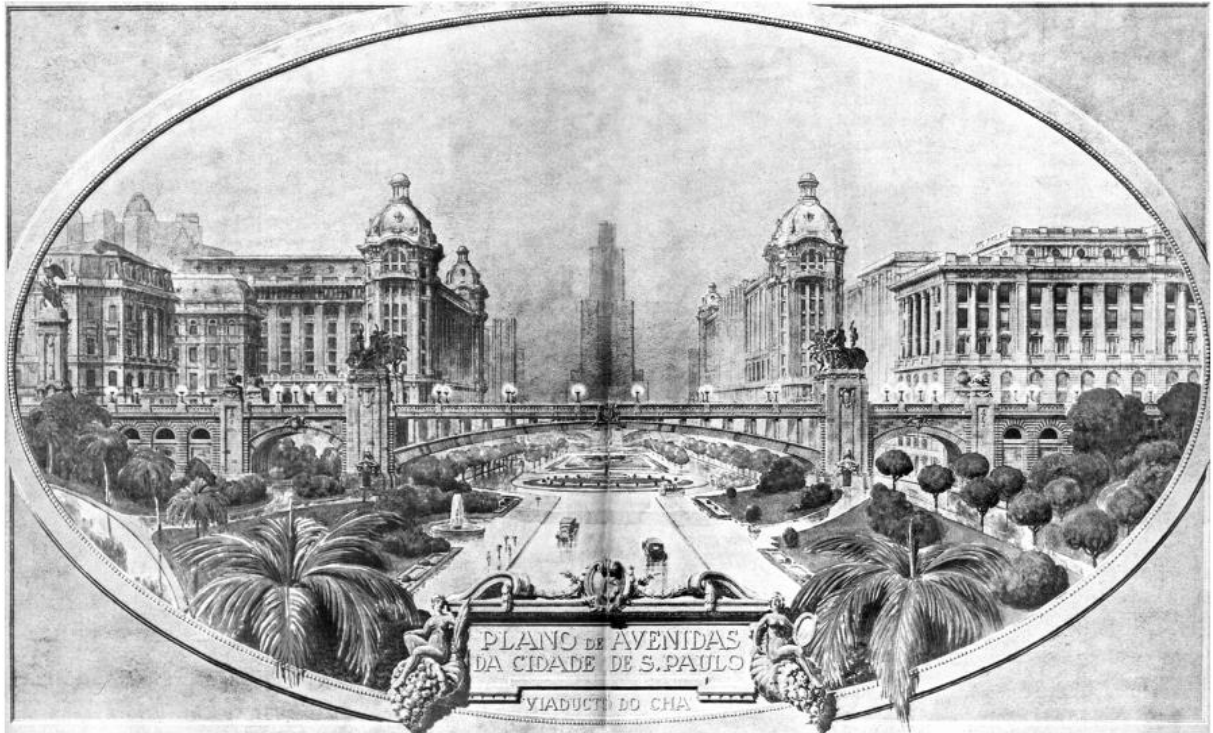


Figura 27 - Perspectiva da proposta para o Vale no Plano de Avenidas.
A construção de um novo viaduto do Chá, o conjunto de edifícios que baliza o recinto lateralmente e ao fundo a torre do futuro Paço Municipal.
Fonte: TOLEDO, 1996, p.180.

A Figura 28 representa o esquema proposto pelo Plano de Avenidas na região central de São Paulo e resalta claramente as vias de automóveis. O “Sistema Y” está destacado em preto configurado pela Av. Anhangabaú (atual Av. 9 de julho), Av. Jabaquara (atual Av. 23 de Maio) e Av. Tiradentes (atual Av. Prestes Maia). Observa-se que o Vale do Anhangabaú no Plano de Avenidas desaparece, tornando-se um quadro em branco, preservado do fluxo de automóveis e acessível de todas as direções, sendo detalhado pormenor na parte inferior à esquerda da Figura, em que comporta o perímetro de irradiação.

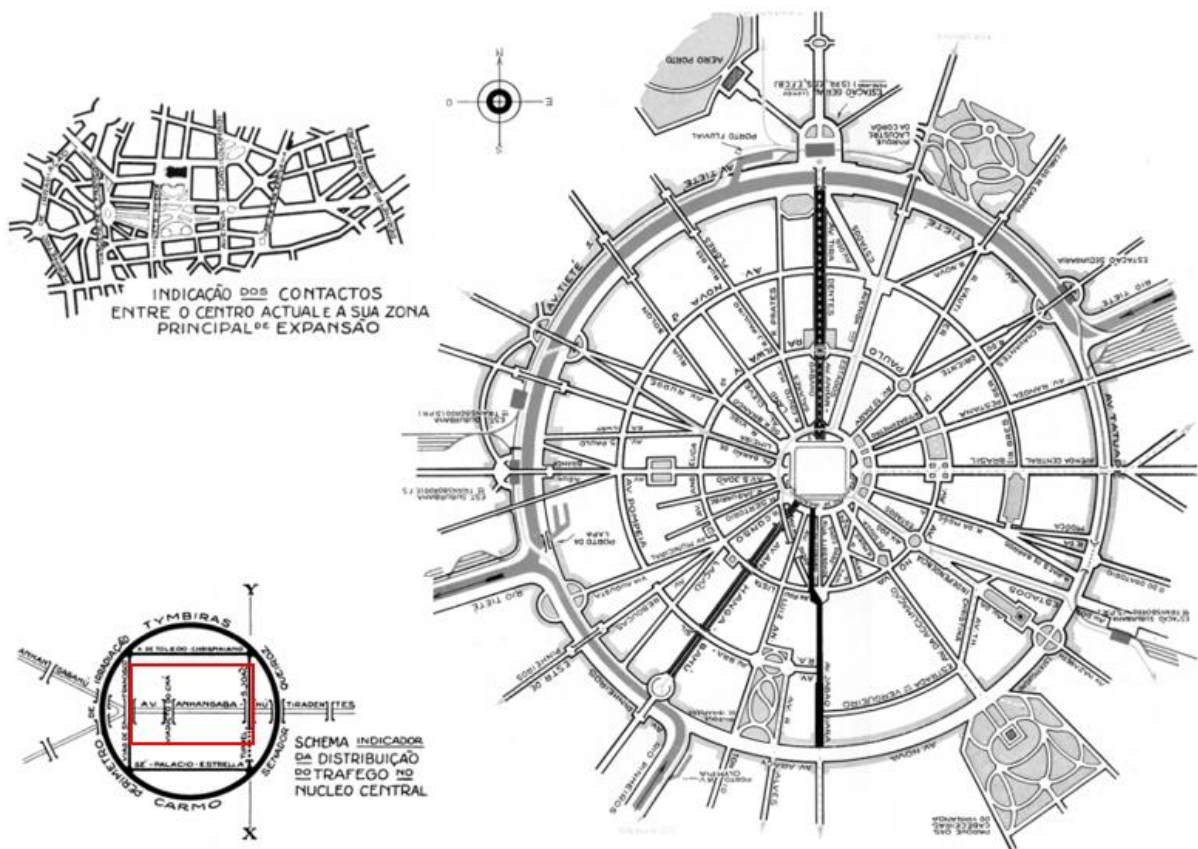


Figura 28 - Esquema teórico do Plano de Avenidas de Prestes Maia. Em vermelho, o Vale do Anhangabaú (Modificações realizadas pela autora).
Fonte: TOLEDO, 1996, p.160.

Nesse mesmo período, a construção de um novo Viaduto do Chá (1935) também se tornou fundamental devido à obsolescência do material utilizado e ao aumento do fluxo de veículos. Hereñú (2007, p.215) aponta que o projeto do engenheiro-arquiteto Elisário Antônio da Cunha Bahiana, diferente do projeto de Jules Martin, incorpora as áreas térreas promovendo percursos horizontais e verticais presentes na configuração que vemos atualmente. O novo viaduto do Chá foi inaugurado em 1938 na gestão de Prestes Maia.

Se antes o viaduto se colocava como o prolongamento natural das ruas Direita e Barão de Itapetininga, agora a relação deveria se estabelecer com as praças que arrematavam seus extremos. Para isso, ambas tiveram de ser remodeladas. A Praça Ramos de Azevedo, junto ao Teatro Municipal, teve sua largura reduzida e passou a contar com uma nova fachada construída, fachada esta que nunca foi muito bem incorporada à vida daquele espaço. A praça do Patriarca foi totalmente transformada, com a presença da cobertura

sobre a saída superior da galeria, um novo desenho viário e de pavimentação (Hereñú, 2007, p.217).



Figura 29 - Vista do Viaduto do Chá a partir da Praça do Patriarca reformulada.
Fonte: Casa da Imagem – Prefeitura de São Paulo.



Figura 30 - O novo Viaduto do Chá a partir do Ed. Conde Prates. O fluxo transversal de pedestres e o longitudinal de automóveis, cruzando-se em níveis diferentes - Autor: Marcel Gauthrot. Fonte: IMS, 2004.



Figura 31 - Vista aérea do novo viaduto do Chá - Hans Gunter Flieg, 1950. Fonte: IMS, 2004, p.196

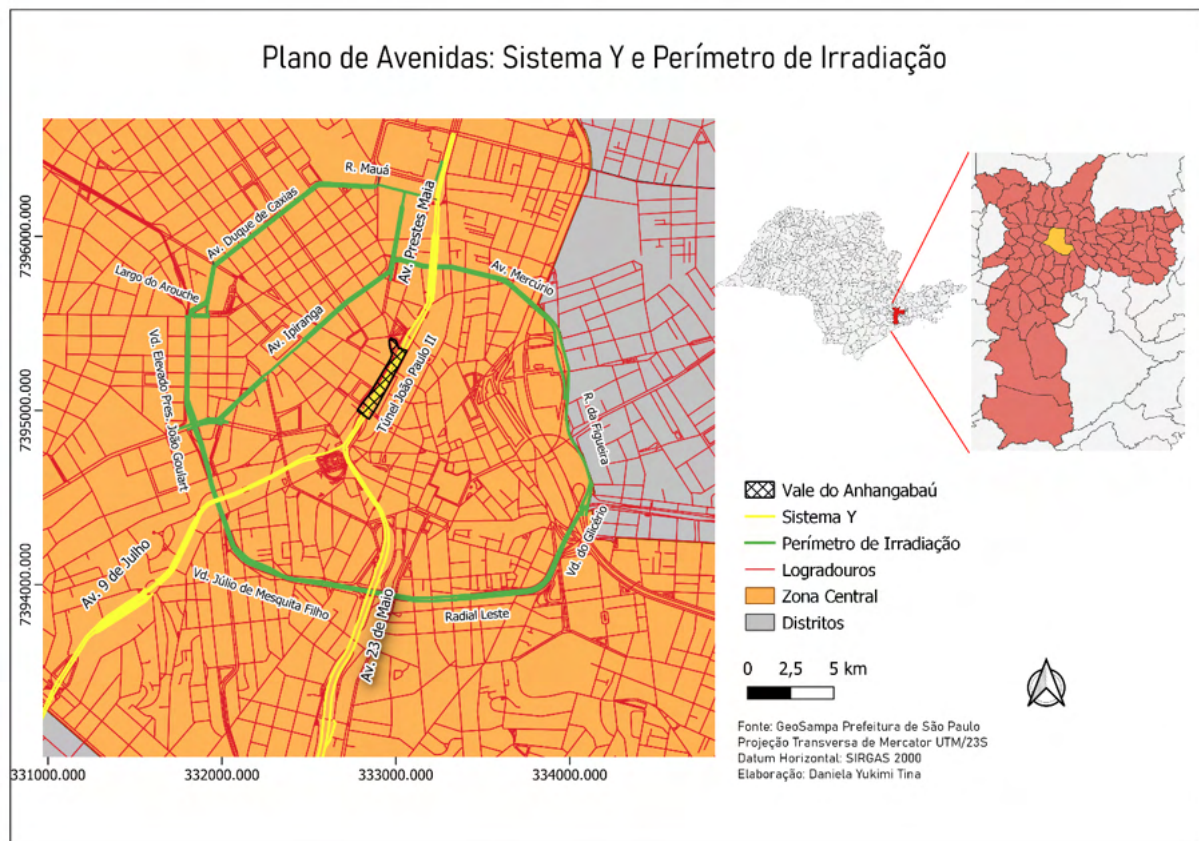
Passados oito anos desde a apresentação do Plano de Avenidas, Prestes Mais, agora prefeito da cidade (1938 e 1945), obteve a chance de iniciar as construções de quase todas as radiais e perimetrais, porém alguns dos elementos presentes no plano

original não foram executados, dentre eles o vale como recinto monumental fechado devido às contradições desse projeto original²⁵. Dessa forma, a solução foi assumir o Anhangabaú como o coração do “Sistema Y” através da implantação de uma grande avenida em seu fundo de vale (Hereñú, 2007, p. 187).

O perímetro do Vale do Anhangabaú é reformulado com a implantação da avenida. No setor norte, há a destruição da Delegacia Fiscal (observada na Figura 21 e 22) permitindo o prolongamento da avenida e concretizando a travessia norte-sul de forma eficaz. No setor sul, há a construção da Praça da Bandeira e do perímetro de irradiação com o Viaduto Jacareí.

O próprio perímetro do recinto é totalmente reformulado nesse momento. Se no “Plano de Avenidas” ele era delimitado pelos viadutos São Francisco e Novo Sta. Efigênia, agora seu extremo sul era o perímetro de irradiação, com a criação da Praça da Bandeira e a construção do Viaduto Jacareí, e o seu extremo norte se diluía com a anexação da praça dos Correios e o seu prolongamento sob o Viaduto Sta. Ifigênia (Hereñú, 2007, p.187).

²⁵ O funcionamento do sistema de deslocamento na concepção de Prestes Maia assumia como premissa que o destino da grande maioria das viagens conduzidas pelas radiais era o centro, e que o fluxo de travessia ou de passagem seria secundário. Essa suposição era incorreta já que naquele momento e com a expansão da cidade, o fluxo de passagem só fez aumentar, transformando o “Y” em um sistema diametral e não radial. Se o objetivo era transpor o centro, era muito mais conveniente seguir pelas avenidas do “Y”, na cota baixa da cidade através de fundos de vales, do que ingressar o “perímetro de irradiação”, na cota alta da cidade, contornar parte do centro para logo depois retornar ao sistema. Essa contradição eliminou a possibilidade de construir no vale o recinto monumental pretendido por Prestes Maia (Hereñú, 2007, p.183).



Mapa 8 - Mapa do Plano de Avenidas: Sistema Y e Perímetro de Irradiação
 Fonte: GeoSampa (2004) – Autoria Própria



Figura 32 - Vista panorâmica do vale do Anhangabaú nos anos 50.
Fonte: Bruno, 1954, p.1381.



Figura 33 - Avenida Anhangabaú em 1956.
Fonte: IBGE.

De acordo com Custódio (2004, p.94), no Plano de Avenidas “é nítida a importação de ideias urbanísticas estrangeiras acompanhadas dos atributos de modernas e científicas, [...] e a persistência em implantá-las, mesmo sendo inadequadas ao sítio e à cidade existentes”.

Um exemplo disso é a visão uninuclear da cidade presente nas propostas viárias, mas que sequer era válida para a São Paulo de 1900, cuja área central se dividia em Praça da Sé e Praça da República, ou seja, a cidade já se apresentava polinuclear. Todavia, persistiu-se na ideia de um modelo concêntrico. Percebe-se como foram colocadas em prática concepções pessoais de cidade conforme o ponto de vista teórico e ideológico do engenheiro encarregado das obras públicas. Assim, propostas surgidas para uma São Paulo do final do século passado, como o Perímetro de Irradiação, foram implantadas nas décadas de 1940 e 1950, época em que a cidade veio a se tornar uma metrópole (Custódio, 2004, p.94).

CAPÍTULO 3 – METROPOLIZAÇÃO DE SÃO PAULO E PROJETOS URBANOS NO VALE

Conforme vimos anteriormente, desde as primeiras décadas do século XX a industrialização foi o grande impulsionador da metropolização de São Paulo. Entretanto, foi com a penetração das grandes corporações estrangeiras que houve a grande mudança no processo de industrialização, em que as corporações internacionais investiram, receosas de perder o mercado com o aumento dos investimentos nacionais, e, principalmente pós-Segunda Guerra Mundial, em que o mercado consumidor nacional adquiriu dimensões consideráveis e atraentes para o capital externo. “O complexo industrial paulistano foi escolhido como local de implantação de 80% destes investimentos, por reunir condições excepcionais: infraestrutura básica (E.F, rodovias, eletricidade, etc.), mercado mais rico do país e indústrias fornecedoras” (Mamigonian, 1974, p.97).

A nova industrialização que se expandiu a partir da 2ª Guerra Mundial, trouxe consigo as grandes e novas rodovias que chegavam a São Paulo, ao porto de Santos e interior Paulista, como a Anhanguera, a Anchieta e a Via Dutra, ligando-se ao Rio de Janeiro. Dessa maneira, os antigos bairros industriais como a Barra Funda, Brás, Mooca e Ipiranga passaram a ter seus galpões abandonados em detrimento de novas áreas e da nova dinâmica do capital industrial (Alves & Scarlato, 2018, p.159).

A entrada do capital externo no mercado nacional brasileiro possibilitou, por um lado, a diversificação e “massificação do consumo de bens moderno, dos eletroeletrônicos e também do automóvel”, mudando “radicalmente o modo de vida, os valores, a cultura e o conjunto do ambiente construído” (Maricato, 2000, p. 22). Por outro lado, a mundialização do capital e a inserção de São Paulo na divisão internacional do trabalho evidenciou uma urbanização crítica da cidade, caracterizada pela “impossibilidade do urbano para todos” (Damiani, 2000, p.30).

Nesse movimento do duplo processo de industrialização-urbanização, em que o primeiro processo induziu o segundo, desenrola-se o processo de implosão-explosão da cidade apontado por Lefebvre (2008), em que “o urbano se formula como momento (crítico) de ruptura no processo histórico da acumulação do capital, impactando a vida social” (Carlos, 2019, p.459).

Em São Paulo, o processo de urbanização foi acompanhado por diversas políticas regulamentadoras, ou pela falta delas, que acabaram contribuindo para a intensificação da crise habitacional, do processo de expansão das periferias e da incorporação dos vazios urbanos relacionados à especulação com a terra. O Decreto-Lei do Inquilinato²⁶ de 1942, instituiu o congelamento dos valores locativos provocando a “desmercantilização” no processo de produção de moradias populares produzidas por empreendedores privados, os quais não veem nos imóveis alugados o lucro desejado (Bonduki, 1994, p.719-722),

Dessa maneira, já na década de 1940 há a consolidação de construção de casas à margem do mercado formal e do Estado, o que Bonduki (1992; 2004, p.281) chama de autoempreendimento da moradia popular, baseado no trinômio loteamento periférico, casa própria e autoconstrução, mostrando a falta de interesse do Estado em solucionar a crise habitacional em São Paulo para a população de baixa renda, priorizando outras intervenções.

A finalização de parte do Plano de Avenidas concretizou a priorização do poder público pelo transporte individual automotivo e o rodoviarismo como principal modal da cidade, prática que perdura até hoje. A “capital dos fazendeiros” do início do século XX transformou-se já nos anos 1950 na metrópole industrial. Entretanto, é necessário reforçar novamente que, assim como nas obras para a concretização do Parque Anhangabaú de Bouvard, o Plano de Avenidas foi efetivado a partir da omissão do poder público frente a essa expansão dos loteamentos periféricos clandestinos, o que viabilizou dois objetivos visados pela elite: adensar e segregar. Ademais, essa “solução”, permitia concentrar os investimentos públicos no centro e nos bairros nobres, sobretudo na estrutura viária (Bonduki, 2004, p. 289-290).

Até os anos 1970, a área central conferia seu atributo de centralidade única. O que hoje se denomina centro da cidade era até meados dos anos 1950 chamado pela população apenas de cidade, o

[...] lugar que concentrava serviços públicos, empregos, comércio, áreas de lazer – as praças públicas como a da República, a Ramos de Azevedo, bem como os altos prédios como o Edifício Martinelli, o

²⁶ Decreto-Lei nº 4.598, de 20 de agosto de 1942 instituiu o congelamento dos valores locativos e regulamentava as relações entre proprietários e inquilinos por um período de dois anos a partir de dezembro de 1941.

Edifício Altino Arantes [antigo Banespão], Edifício Matarazzo, entre outros, além de prédios de instituições públicas como o Teatro Municipal, o prédio da Light (hoje Shopping Light) (Alves, 2011, p.110).

A partir de 1960, novos bairros residenciais vão surgindo no entorno do antigo centro, ocorrendo o processo de desdobramento do centro caracterizado pela existência de atividades comerciais, serviços, finanças e institucionais em outras regiões, apontado por Cordeiro (1980 apud Alves, 2011), em que usos e funções do espaço, antes concentradas no centro tradicional de SP, se dispersam no tecido urbano e novos terrenos são incorporados pelo mercado imobiliário, formando subcentros como Pinheiros, Penha e Santo Amaro. Além disso, entre 1960 e 1970 diversas obras viárias previstas no Plano de Avenidas²⁷ são finalizadas viabilizando a expansão da mancha urbana e ocupação dessas novas áreas desvinculadas do centro (EMPLASA, 2000 apud Bomfim, 2004, p.30). Os vazios urbanos - tempos e espaços, ainda não integrados à lógica da reprodução capitalista - formados principalmente pela especulação com a terra desde o início de sua urbanização, acabam sendo absorvidos de forma desigual e diferencial com a mundialização da mercadoria

As contradições entre as necessidades de reprodução do capital e as de reprodução da vida se acentuaram, produzindo uma sociedade profundamente desigual não apenas do ponto de vista dos rendimentos, mas das possibilidades de viver o urbano e a própria metrópole, formando-se verdadeiras “ilhas” de concentração de empregos, serviços, equipamentos públicos e culturais e circulação de riqueza, em meio a um mar de carências e impossibilidades (Alvarez, 2014, p.4).

A população em 1950 somava quase 2,2 milhões de habitantes²⁸; em 1960 esse número chega a 3,78 milhões de habitantes²⁹ e em 1970 já atingia a marca de

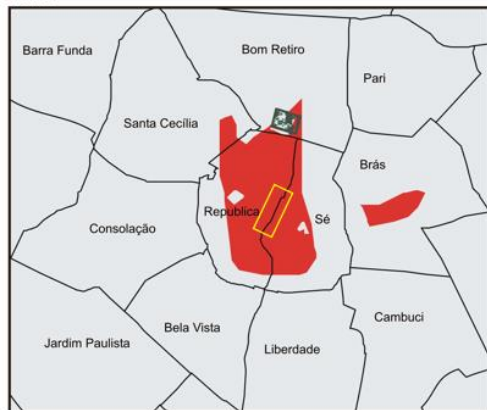
²⁷ Diametral Norte-Sul (Av. 23 de Maio até a Av. Tiradentes), Radial Leste, as Marginais Tietê e Pinheiros, a diametral Leste-Oeste (Elevado Costa e Silva, 1971), os viadutos Parque Dom Pedro II e outras como a AV. Sumaré, Juscelino K., Ibirapuera, Francisco Morato, Faria Lima e a Nova Paulista.

²⁸ SMUL. Disponível em: <
http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_brasil.php> Acesso em 27 ago. 2020.

²⁹ Idem.

quase 6 milhões de habitantes³⁰. Os mapas a seguir demonstram o quanto a mancha urbana de São Paulo se expandiu em poucos anos se comparada aos seus três primeiros séculos após sua fundação.

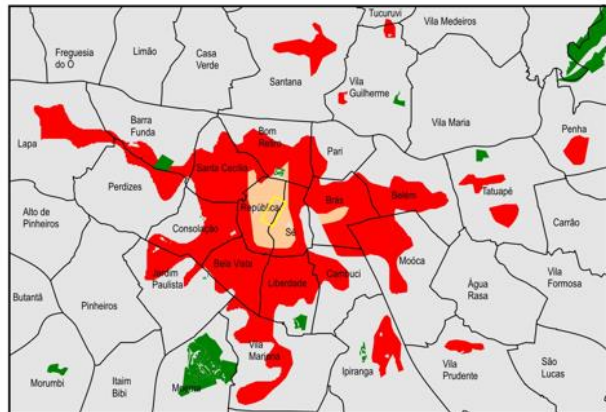
Área Urbanizada
1872



□ Distritos Atuais
 ■ Jardim Público (Parque da Luz)
 ■ Área urbanizada até 1881
 ■ Vale do Anhangabaú
 Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa.
 Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.
 Adaptação: Secretaria Municipal de Planejamento – Semppla/Dipro

Mapa 10 - Área Urbanizada até 1872.
Fonte: Empresa de Planejamento Metropolitano – Emplasa. Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.

Área Urbanizada
1882/1914

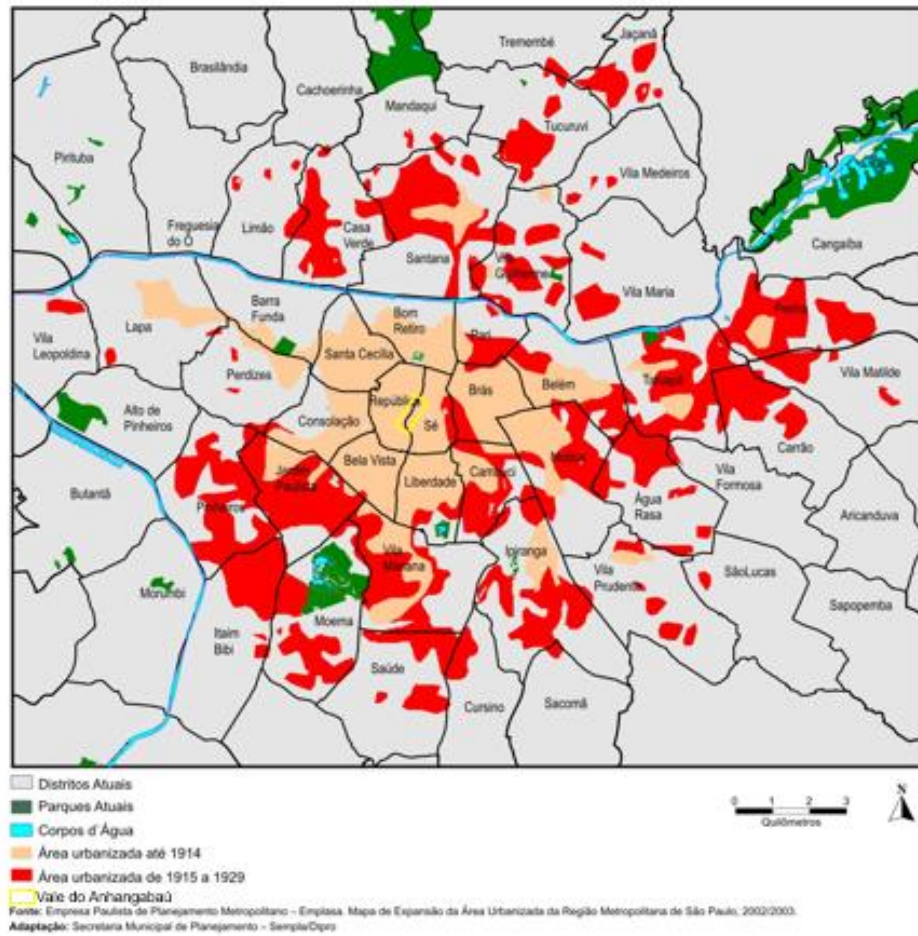


□ Distritos Atuais
 ■ Parques Atuais
 ■ Área urbanizada até 1881
 ■ Área urbanizada de 1882 a 1914
 ■ Vale do Anhangabaú
 Fonte: Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano – Emplasa.
 Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.
 Adaptação: Secretaria Municipal de Planejamento – Semppla/Dipro

Mapa 9 - Área Urbanizada de 1882 a 1914.
Fonte: Empresa de Planejamento Metropolitano – Emplasa. Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.

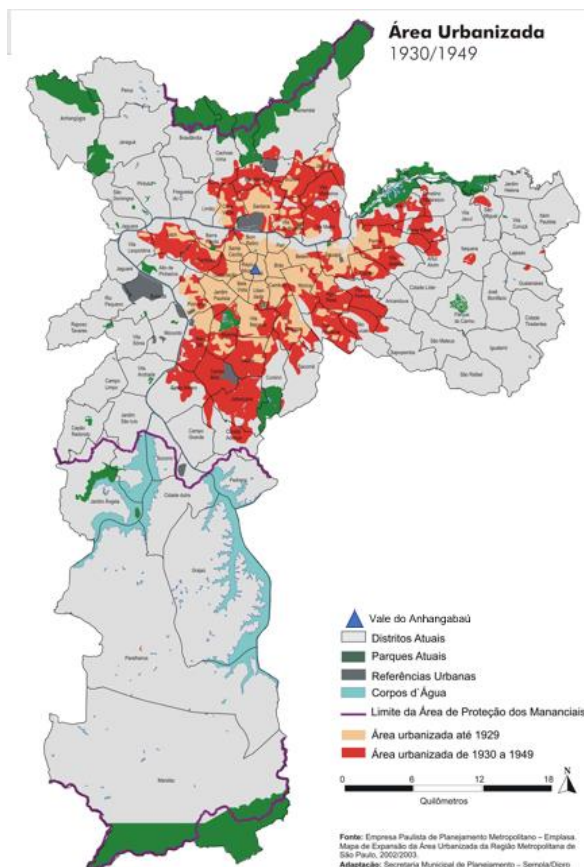
³⁰ Idem.

Área Urbanizada 1915/1929

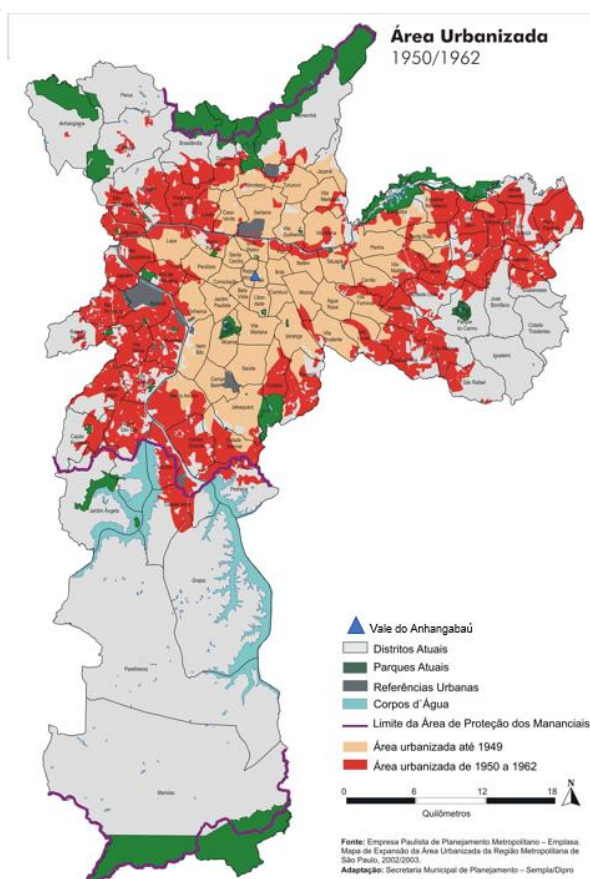


Mapa 11 - Área urbanizada de 1915 a 1929.

Fonte: Empresa de Planejamento Metropolitano – Emplasa. Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.



Mapa 13 - Área urbanizada de 1930 a 1949.
Fonte: Empresa de Planejamento Metropolitano – Emplasa. Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.



Mapa 12 - Área Urbanizada de 1950 a 1962.
Fonte: Empresa de Planejamento Metropolitano – Emplasa. Mapa de Expansão da Área Urbanizada da Região Metropolitana de São Paulo, 2002/2003.

Como se vê pelas figuras, o Vale do Anhangabaú, que foi “um obstáculo” ao crescimento da cidade, tornou-se um fragmento da área central da metrópole paulistana, cuja mancha urbana foi se densificando e dispersando cada vez mais, induzida pela industrialização. Já no final dos anos 1940, o Vale do Anhangabaú, enquanto coração do “Sistema Y”, se tornara o ponto de confluência tanto de automóveis quanto de pedestres, tornando a área central um nó de congestionamentos, impossibilitando realizar sua travessia a pé sem a ocorrência de acidentes. Uma das formas de melhorar o fluxo de veículos, sem a necessidade de implementação de um sistema de semáforo, foi a construção de um túnel na Av. Anhangabaú sob a Av. São João. O túnel foi inaugurado em 1950 e ficou popularmente conhecido como “buraco do Adhemar”³¹, pois foi construída na gestão

³¹ O “buraco de Adhemar” foi fechado em outubro de 1988 e mais tarde deu lugar aos túneis do complexo Papa João Paulo II vistos atualmente.

do governador Adhemar Pereira de Barros e se tornou o principal ponto de alagamento da cidade, causando transtornos constantes nos dias de chuva. Isto pode ser explicado pelo fato dessa região se configurar como fundo de vale e uma planície de inundação vistos no Capítulo 1 desta pesquisa, portanto naturalmente esta área está sujeita a inundações caso não se realize um sistema hidráulico eficiente e que comporte a vazão máxima que o rio pode sujeitar-se.

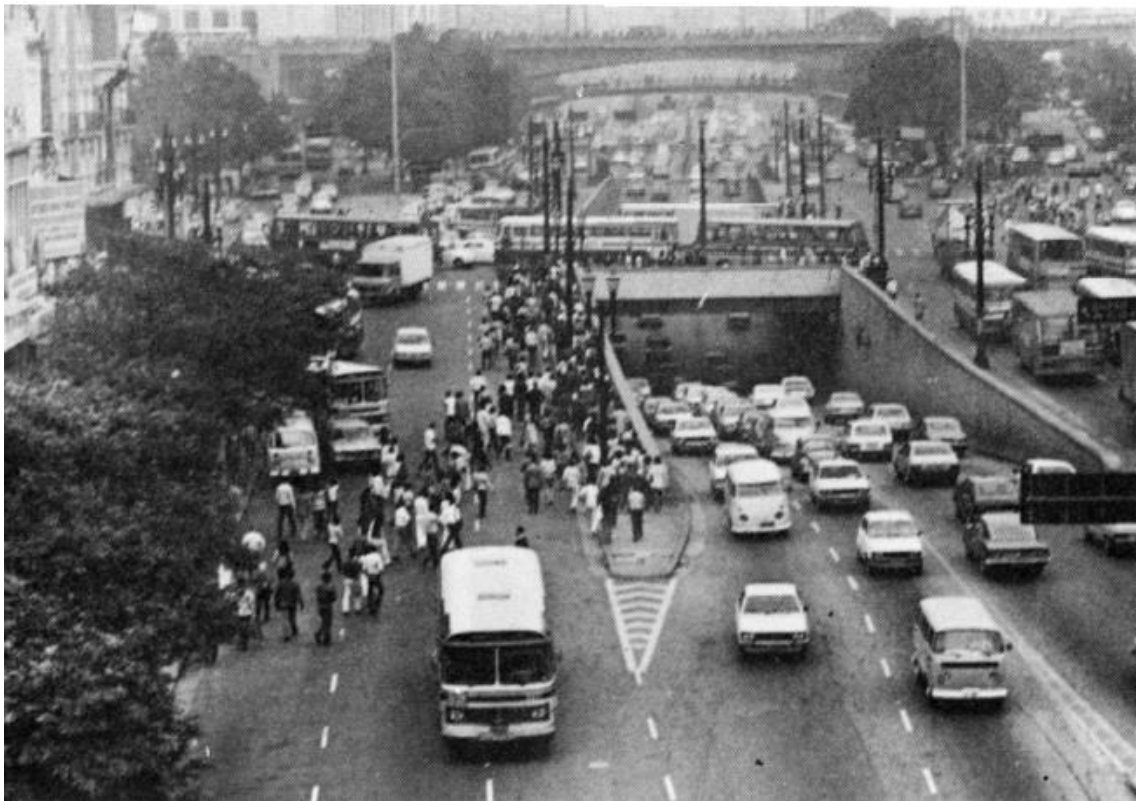


Figura 34 - O Anhangabaú nos anos 1970. A travessia de pedestres em meio a avenida havia se tornado um grave problema.

Fonte: Termo de Referência do Concurso Anhangabaú, 1981.



Figura 35 - Em 1958, Vale do Anhangabaú virou piscina.

Fonte: Acervo/Estadão - <https://fotos.estadao.com.br/galerias/acervo,fotos-historicas,15357>

3.1 - Desvalorização do centro de São Paulo.

A consolidação de São Paulo como metrópole industrial, as altas taxas de lucro da economia, a expansão viária e o progresso só foram possíveis graças ao abandono e descaso do bem-estar, das moradias e transportes destinados à população de baixa renda. Como afirma Alves (2015, p. 145), até os anos de 1970 o centro era entendido como “local das possibilidades, da oportunidade, do trabalho, que tudo concentrava, tendo como contraponto as periferias, que se caracterizavam pela escassez/ausência da vida cidadina, já que eram locais da reprodução mais básica da vida”.

A concentração de atividades comerciais, financeiras, de serviços, empregos, lazer e transportes conferiu a qualidade que atribuiu o centro de São Paulo como “centralidade única”, causando sua valorização imobiliária e, conseqüentemente, o encarecimento do preço do solo urbano. Por outro lado, a imposição do modelo rodoviarista e do Plano de Avenidas, o crescimento populacional e o aumento do fluxo de veículos e pessoas na região central, logo demonstrou a escassez do modal viário

e as dificuldades das infraestruturas centrais de se adequarem ao novo momento da cidade.

Nesse contexto, a Av. Paulista, Consolação e Augusta tornam-se os novos eixos de atração e direcionam a ocupação do “Novo Centro”, abrigando hotéis, cinemas, sedes de empresas e instituições e atraindo o comércio voltados para às elites (Bomfim, 2004, p.29). Ainda, em 1955 vários órgãos públicos foram transferidos para o Parque do Ibirapuera e Morumbi, dentre eles a sede do Gabinete do Prefeito. Em 1957 é também decretado e promulgada a Lei nº 5.261, de 4 de julho de 1957³², a qual “tentou um controle da verticalização adotando-se cotas mínimas de terreno por unidades habitacionais, maior coeficiente de aproveitamento dos terrenos e menores taxas de ocupação de terreno” (SEMPLA, 1999c apud BOMFIM, 2004, p.29), diminuindo consideravelmente a redução de investimentos em novos empreendimentos.

Deste modo, o centro histórico se encontrava em um processo de diminuição de investimentos tanto públicos quanto privados com a saída de empresas, instituições e órgãos públicos, os quais encontram nas novas centralidades uma infraestrutura mais moderna e preservada dos congestionamentos. O comércio e o lazer voltados para a elite se concentram também nesses novos centros comerciais e estão ligados à uma nova mentalidade consumidora, agora baseada nos *shopping centers*. A regulamentação do coeficiente de aproveitamento dos terrenos na área central, promoveu a verticalização e o uso residencial nas áreas do Campos Elíseos e Higienópolis, assim como a Santa Ifigênia, Barra Funda, Bela Vista, Consolação, Liberdade, Paraíso, dentre outros (Barbosa, 2001 apud Bomfim, 2004, p.29). A incorporação dessas novas áreas no mercado imobiliário causou sua valorização por meio de sua especulação imobiliária que ocorreu ao longo dos anos (Alves, 2015, p. 145).

Por consequência, o “esvaziamento” do centro com o abandono de prédios comerciais, a obsolescência da infraestrutura, bem como o deslocamento das camadas de mais alta renda para as novas centralidades, geram a possibilidade de modificação de uso e função desses empreendimentos, bem como a mudança da população que passa a residir na região central. De acordo com Frúgoli (2006 apud

³² Lei nº 5.261, de 4 de julho de 1957 estabelece coeficiente de aproveitamento de lotes, densidade demográfica, área mínima de lote por habitação e área mínima de espaços livres, e dá outras providências.

Bomfim, 2004, p.30), a partir de meados de 1960, com o início da evasão de empresas e bancos para outros subcentros, há a deterioração de parte de seus equipamentos urbanos e, conseqüentemente, do declínio de seu valor imobiliário, possibilitando assim a popularização do Centro³³.

Os capitais batem em retirada e deixam aos circuitos inferiores da economia aquele espaço pouco ajustado às demandas dos novíssimos investimentos. A economia informal – ambulantes, camelôs e um comércio varejista que se alimentam de formas residuais de consumo para os padrões atuais de circulação capitalista – se apodera dessas antigas estruturas desvalorizadas e conserva, numa espécie de sobrevida, o espaço produzido segundo os padrões de inversão de ciclos anteriores (Santos, 2006, p.113).

Com a justificativa institucional de resolver o conflito vivido entre pedestres e automóveis e a melhoria na circulação dos transportes coletivos que ainda perdurava na cidade, nas décadas de 1960 e 1970 alguns estudos e projetos na região central foram executados nesse sentido, como a construção do Viaduto Dr. Eusébio Stevaux em 1968 (próximo à Praça da Bandeira dando acesso da Av. 9 de Julho à Av. 23 de Maio/Corredor Norte-Sul) e a passarela de pedestres sob o Viaduto do Chá em 1969.

³³ Exemplo disso é o Edifício Martinelli (Figura 24), que entre os anos 1920-30 tornou-se um prédio icônico pela sua arquitetura e tamanho (arranha-céu) e um ponto de encontro para a elite paulistana da época, abrigando partidos políticos, jornais, clubes, sindicatos, restaurantes, confeitarias, boates, um hotel (São Bento), o cine Rosário, a escola de dança, dentre outros. Entretanto, com as crises econômicas e iminência da 2ª Guerra Mundial, além de perder o posto de maior edificação em 1947 para o Edifício do Banco do Brasil, o Edifício Martinelli passou por um processo de degradação e abandono por parte da elite, e passou a abrigar casas noturnas e ocupações irregulares de famílias de baixa renda, tornando-se um Grande Cortiço da Favela Vertical, local de prostituição, tráfico de drogas e crimes.



Figura 36 - A avenida, o Viaduto E. Stevaux e a passarela sob o Viaduto do Chá.
 Fonte: SÃO PAULO (Cidade) Companhia do Metropolitano de São Paulo. Leste-Oeste: em busca de uma solução integrada. São Paulo, 1979, p.90.

Na década de 1970, a Prefeitura de São Paulo readequou parte dos espaços centrais viários transformando-os em calçadões, priorizando assim a circulação de pedestres para atividade de compras e lazer e a restrição de circulação de veículos, como por exemplo a transformação em passagem exclusiva para pedestres do viaduto Santa Ifigênia (1978) e a reurbanização da Praça da Sé (1978). Por um lado, tal ato favoreceu o conflito existente entre automóveis e pedestres e a escassez do transporte público, entretanto, desfavoreceu e dificultou alguns comércios e serviços que dependiam dessas vias para a locomoção de mercadorias e pessoas, estimulando também a saída destes para outras regiões de São Paulo, além de favorecer a popularização do centro com o advento do metrô que atingia as extremidades Norte e Sul da cidade. Haidar (2020, p. 2) afirma que, na verdade, foi responsável por agravar os processos de esvaziamento presentes.

Enquanto as elites se motorizavam, ficando mais independentes do transporte público e se afastando do centro, a região se caracterizaria cada vez mais pelo alto movimento de pedestres, que faziam a integração entre terminais de ônibus, as estações de metrô e de trem – o que também teria contribuído para a popularização das atividades econômicas no centro (SILVA, 2014, p.43-44).



Figura 37 - Esquema de áreas exclusivas para pedestres e transporte coletivo.

Fonte: Prefeitura de São Paulo – São Paulo, a cidade, o habitante, a administração: 1975-1979. São Paulo, 1979 (Relatório das atividades desenvolvidas pela prefeitura de São Paulo durante a gestão do prefeito Olavo Egydio Setúbal).

De acordo com Meyer (1994, p.8-9), o início da década de 1980 marca o resultado material e social do processo vivido pelo Centro, o qual produziu um espaço contraditório onde potencialidades e precariedades estavam presentes, convivendo de forma extremamente dinâmica. Mas, segundo a autora, os investimentos foram localizados e não alteraram o processo de esvaziamento do centro e descentralização de atividades para outros centros.

Resumindo, o surgimento de novas centralidades e sua especulação imobiliária ao longo dos anos mudou o foco de investimentos públicos e privados da região central. O encarecimento do preço do solo urbano no centro, o esgotamento do uso do solo, impossibilitando a realização de novos lançamentos imobiliários, a incapacidade de modernizar a infraestrutura e a o congestionamento de fluxos e pessoas, seguida de restrições viárias, resultou no deslocamento de órgãos públicos, de instituições bancárias, escritórios e comércio para essas novas centralidades. Assim, o abandono de diversos edifícios comerciais, o declínio de investimentos para a manutenção da infraestrutura, equipamentos e praças urbanas, geraram sua desvalorização imobiliária e o aspecto de abandono na área central, possibilitando as

ocupações irregulares, o aumento do comércio informal e de ambulantes, o aumento da permanência de moradores em situação de rua e o aumento da violência. A elite também deixa de residir e consumir na área central e é atraída por essas novas centralidades e as novas formas de consumir, materializadas com os *shopping centers*.

3.2 – Sistema metroviário em São Paulo atravessa o Vale do Anhangabaú.

A imposição do modelo rodoviarista e do Plano de Avenidas somada a falta de investimentos em sistemas de transportes públicos de alta capacidade fez com que o centro da cidade sofresse com os enormes engarrafamentos e até então, a solução para a Prefeitura de São Paulo foi abrir novas vias de tráfego e viadutos. Em 1967, 22,2% da área do centro estavam reservados ao uso viário e mesmo assim a capacidade viária central estava praticamente esgotada, tornando as viagens insuportáveis (HMD, 1968 apud Scarcelli, 2020, p.30).

Foi somente em 1966 que foram dados os primeiros passos em direção a construção de um sistema de transportes coletivo sobre trilhos (Hereñú, 2007, p. 237), visto a enorme massificação do automóvel, o rápido crescimento populacional e econômico de São Paulo tinha atingido um nível insuportável para a estrutura viária. Em 1968, foi criada a Companhia do Metropolitano de São Paulo e uma rede básica foi proposta pelo consórcio HMD³⁴ e em dezembro do mesmo ano iniciaram-se as obras do trecho da Linha 1 Norte-Sul (atual linha 1 azul) com a justificativa da Zona Norte possuir a maior demanda de tráfego e a linha Norte-Sul se integraria com a Estação Luz. Ainda, a linha Leste-Oeste não seria prioritária devido à presença das avenidas Marginal Tietê, Rangel Pestana e Radial Leste e pelos trens da Central do Brasil (abrange a atual linha 11 – Coral da CPTM) e Sorocabana (atual linha 8 – Diamante da CPTM).

³⁴ Formado pelas empresas alemãs Hochitief e Deconsult., e a construtora brasileira Montreal.

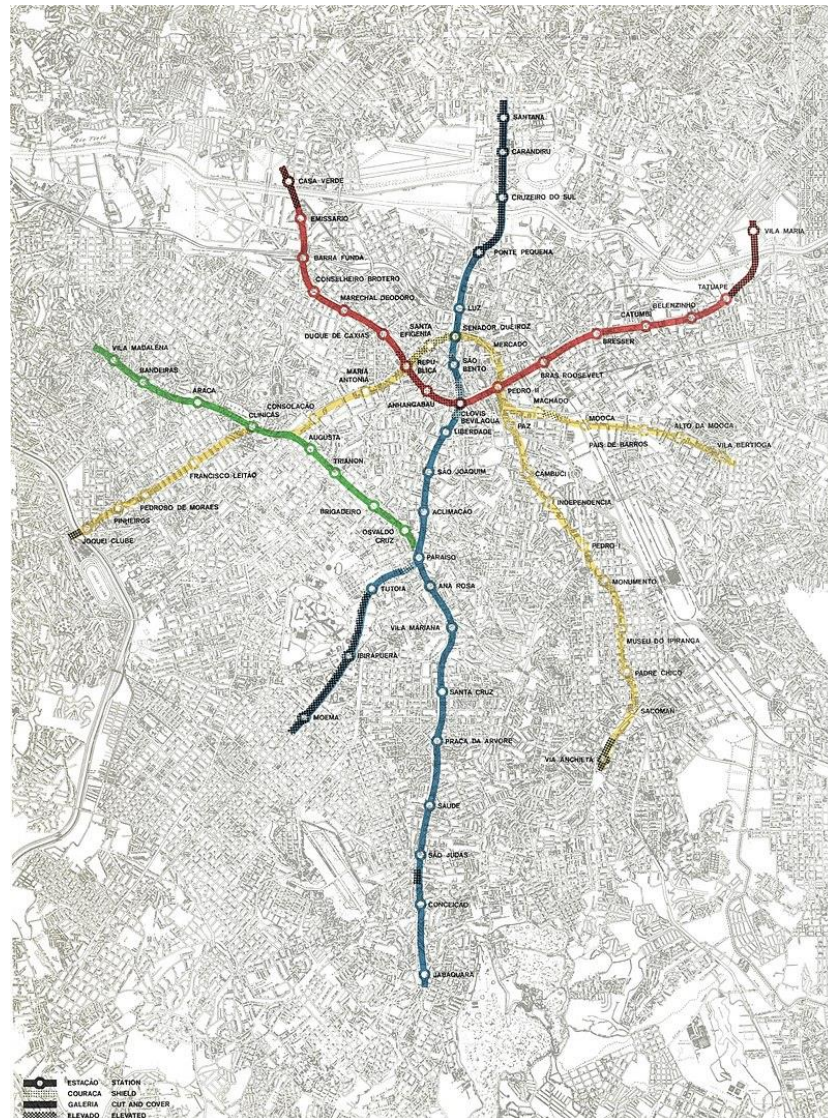


Figura 38 - Projeto da rede de metrô para São Paulo apresentado pelo consórcio HMD em 1968.
 Fonte: Companhia do Metropolitano de São Paulo - Sistema Integrado de Transporte Rápido Coletivo da Cidade de São Paulo - Volume I: Estudos Sócio-Econômicos, de Tráfego e de Viabilidade Econômico-Financeira, p. 182. São Paulo: Companhia Litográfica Ypiranga, 1968/69.

Em setembro de 1974 ocorreu a inauguração do primeiro trecho Jabaquara-Vila Mariana. A linha metroviária atingiria a área central em fevereiro de 1975 com a inauguração da estação Liberdade (atual Japão-Liberdade). Enquanto isso, no Vale do Anhangabaú, eram iniciadas as obras da Linha 3 Leste-Oeste.

A estação Sé, a mais central e a principal do sistema metroviário até hoje, foi inaugurada em 17 de fevereiro de 1978 juntamente com sua praça reurbanizada, até então tomada pelos veículos e pelo terminal de ônibus instalado. Seguindo um caráter mais reestruturador para a implantação do sistema metroviário, na reformulação da Praça da Sé o projeto foi considerado como o maior porte de intervenção e impacto na área central. Foram realizadas diversas desapropriações de empreendimentos

próximos à igreja, que resultou na união da Praça da Sé com a Praça Clóvis Beviláqua estabelecendo um espaço sem relação com a cidade e seus usuários, além de liquidar a realização de manifestações populares, componente marcante da Praça enquanto espaço cívico, ao criar desníveis com escadas, os espelhos d'água e barras metálicas (Ovando Júnior, 2014, p.49-56).

Não faz parte do escopo desta pesquisa elucidar os elementos que permitiram/estimularam o processo de degradação da Praça da Sé mesmo após sua reurbanização. Entretanto, é importante destacar que a Praça da Sé, assim como a região central como um todo, sofreu com o esvaziamento populacional e a evasão das empresas e instituições, tornando-se um local de passagem e transição, principalmente após a implantação da estação, permitindo assim sua ocupação por vendedores ambulantes e pela população em situação de rua.

Também houve a reformulação da Praça da República, porém diferente do projeto da estação Sé, a mobilização da sociedade civil impediu a demolição do edifício da antiga Escola Normal Caetano de Campos e foi possível preservá-lo no projeto metroviário como um elemento simbólico para a população (Zanetti, 2005, p.260).

As estações São Bento (Linha Norte Sul) e Anhangabaú (Linha Leste Oeste) – indispensáveis para o seguinte trabalho – foram inauguradas, respectivamente, em 26 de setembro de 1975 e 26 de novembro de 1983.

Na construção da estação Anhangabaú a grande chance perdida foi de criar uma ligação pública, com o desenho e escala adequados, entre a Praça da Bandeira e a estação e os dois lados do vale, apesar dos diversos estudos e projetos que caminhavam nesse sentido. O estabelecimento dessa conexão teria evitado a profusão desastrosa de passarelas que tomou conta do espaço aéreo daquele setor do Anhangabaú (Hereñú, 2007, p.239)

Em um breve trabalho de campo realizado em 10 de setembro de 2021, foi possível verificar a posição das estações Anhangabaú e São Bento com relação ao vale. Apesar da estação São Bento ter criado, de certa forma, ligações verticais, dos seus seis acessos³⁵ presentes atualmente, apenas um se liga diretamente com o vale, porém de forma bem precária visto que se encontra na extremidade norte e vai de encontro com o acesso criado para a Av. Prestes Maia entre a Praça do Correio e Praça Pedro Lessa.

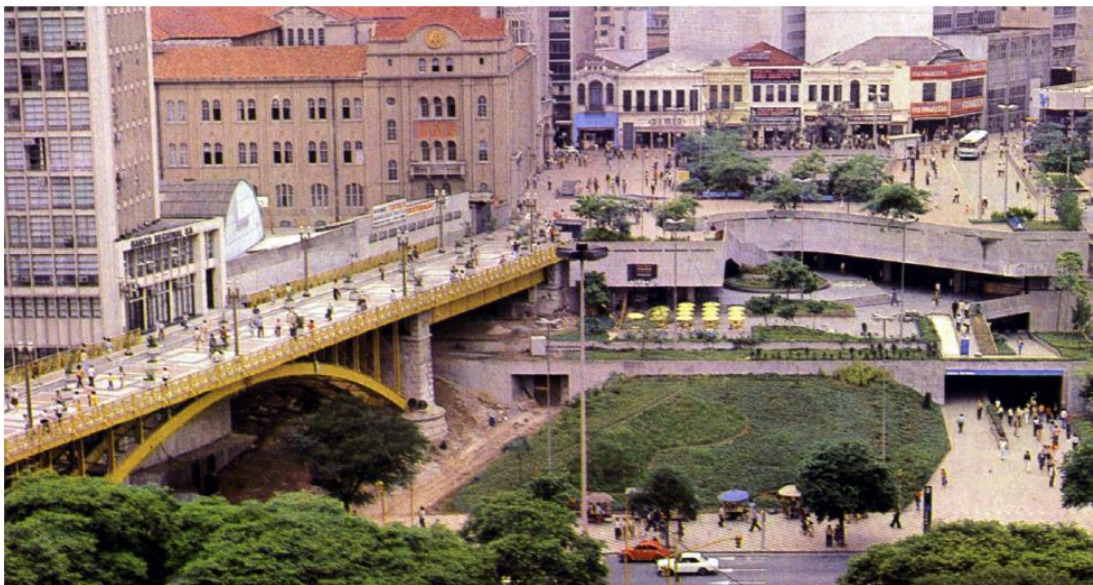


Figura 41 -Estação São Bento logo após sua inauguração. (À esquerda o Viaduto Santa Ifigênia e o Mosteiro de São Bento; embaixo, a Av. 23 de maio).
Fonte: Prefeitura de São Paulo, 1979.

³⁵ Os seis acessos são: dois no Largo São Bento, um na Ladeira Porto Geral, um no nível do Vale do Anhangabaú, um na Rua São Bento e outro na Rua Boa Vista.



Figura 42 - Saída da estação São Bento para o Vale. Nota-se a presença do acesso para a Av. Prestes Maia.
Fonte: Hereñú, 2007, p.331.

Já a estação Anhangabaú pecou bastante no quesito de criar ligações diretas com o vale. Dos seus quatro pontos de acesso³⁶, dois deles localizam-se no setor sul do vale, porém se encontram totalmente escondidos e desconexos, não refletindo como uma porta de entrada para o Vale do Anhangabaú. Com relação às ligações verticais, para subir ao nível do viaduto do Chá é preciso utilizar suas escadas laterais ou ainda sair pelo acesso próximo ao Edifício Matarazzo/Palácio Anhangabaú e seguir pela Rua Dr. Falcão Filho.

³⁶ Os seus quatro acessos são: um na Rua Formosa, um na Rua Cel. Xavier de Toledo, um na Av. Prestes Maia ao lado do Edifício Matarazzo/Palácio Anhangabaú e um na Rua Dr. Falcão Filho.



Figura 43 - Acesso à estação Anhangabaú na Av. Prestes Maia próximo ao Ed. Matarazzo/Palácio Anhangabaú.

Fonte: Imagem de autoria própria, 2021.

3.2.1 – Plano de Reurbanização do Vale do Anhangabaú: a década de indecisões da EMURB ao projeto de Jorge Wilhelm, Rosa Kliass e Jamil Kfourir.

O Vale do Anhangabaú, caracterizado como o coração da cidade, se encontra novamente nas discussões urbanísticas para a realização de uma nova intervenção. Em novembro de 1971 é criada a Empresa Municipal de Urbanização (EMURB)³⁷, em que o Vale do Anhangabaú foi o principal tema de trabalho na sua primeira década de existência de acordo com Hereñú (2007, p.287). Em um primeiro momento, o arquiteto brasileiro Vilanova Artigas é contratado pela EMURB/COGEP³⁸ para elaborar um projeto de passarelas com o intuito de resolver os problemas de mobilidade e conflito entre pedestres e veículos da região central o que, posteriormente migrou para um

³⁷ Lei nº 7.670 de 24 de novembro de 1971.

³⁸ Coordenação de Gestão de Pessoas.

plano de reorganização do Vale do Anhangabaú – entre a Praça da Bandeira e o Viaduto St. Ifigênia. Na primeira etapa do projeto Artigas expandiu a área de ação o projeto para norte e sul, alcançando os rios Tietê e Pinheiros, o que caracterizou uma inversão histórica, ao articular o vale à rede metropolitana.

[...] “os planos realizados até então, abordavam o vale como elemento isolado, anulando de partida a possibilidade de incorporação de sua dimensão metropolitana [...]. O procedimento adotado tornava indissociável a análise do recinto, propriamente dito, e a da rede metropolitana na qual pertencia. Com este gesto, que era inédito apesar de sua aparente obviedade, Artigas abriu novos caminhos de investigação para a arquitetura e o urbanismo em São Paulo (Hereñú, 2007, p.273).

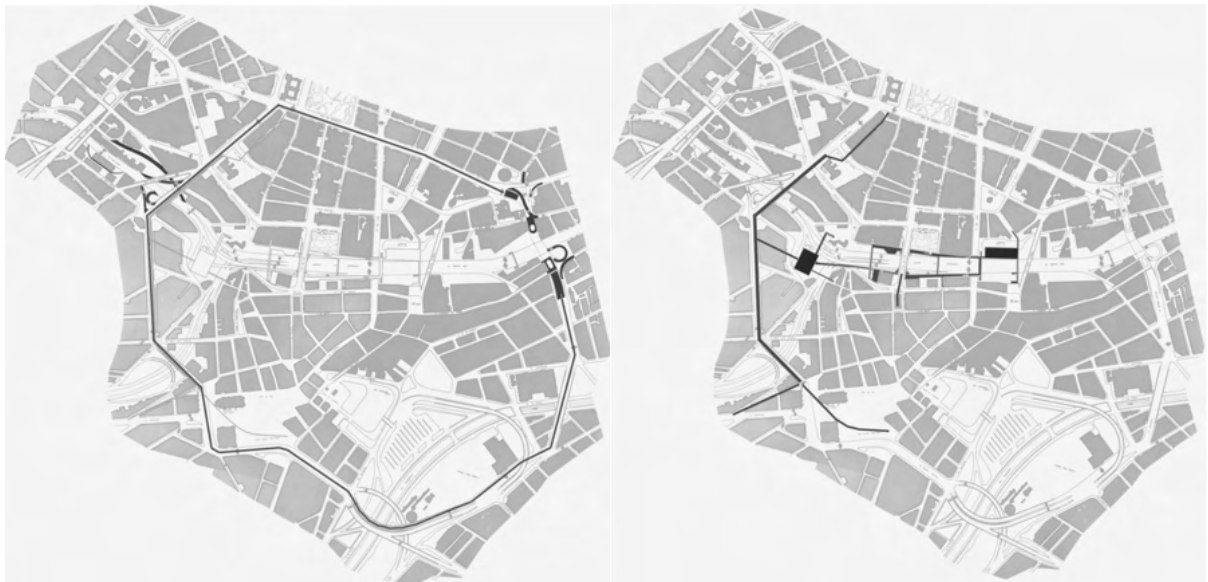


Figura 44 - Proposta de Artigas para os automóveis em preto(esquerda).

Figura 45 - Proposta de Artigas para os pedestres em preto(direita).

Fonte: Edição do “Trecho entre o Viaduto 14 Bis e a Estação Luz (Artigas, 1974).

Contudo, a apresentação deste projeto de Artigas não sensibilizou os técnicos municipais e, novamente, a área do projeto limitou-se a Praça da Bandeira e o Viaduto St. Ifigênia assim como o projeto em si que se reduziu a um conjunto desarticulado de passarelas, perdendo a riqueza de relações espaciais presente na primeira etapa do projeto (Hereñú, 2007, p.273). Por fim o projeto não foi implementado e, para Hereñú (2007, p.279), foi uma oportunidade perdida.

Os anos 1970 foi marcado pelas indecisões quanto aos projetos de readequação da mobilidade urbana, de reformulação do Vale do Anhangabaú e da

Praça das Bandeiras e uma solução para o cruzamento entre o vale e a Av. São João (Hereñú, 2007, p.287). Após vários anos desenvolvendo estudos e contratando projetos, em 1980 foi apresentado o "Projeto Anhangabaú"³⁹, o qual "se resumia a um conjunto desarticulado de seis novas passarelas [...]. O posicionamento das travessias era muito próximo daquele proposto por Artigas na versão final de seu projeto, assim como o desenho das passarelas" (Hereñú, 2007, p.297).

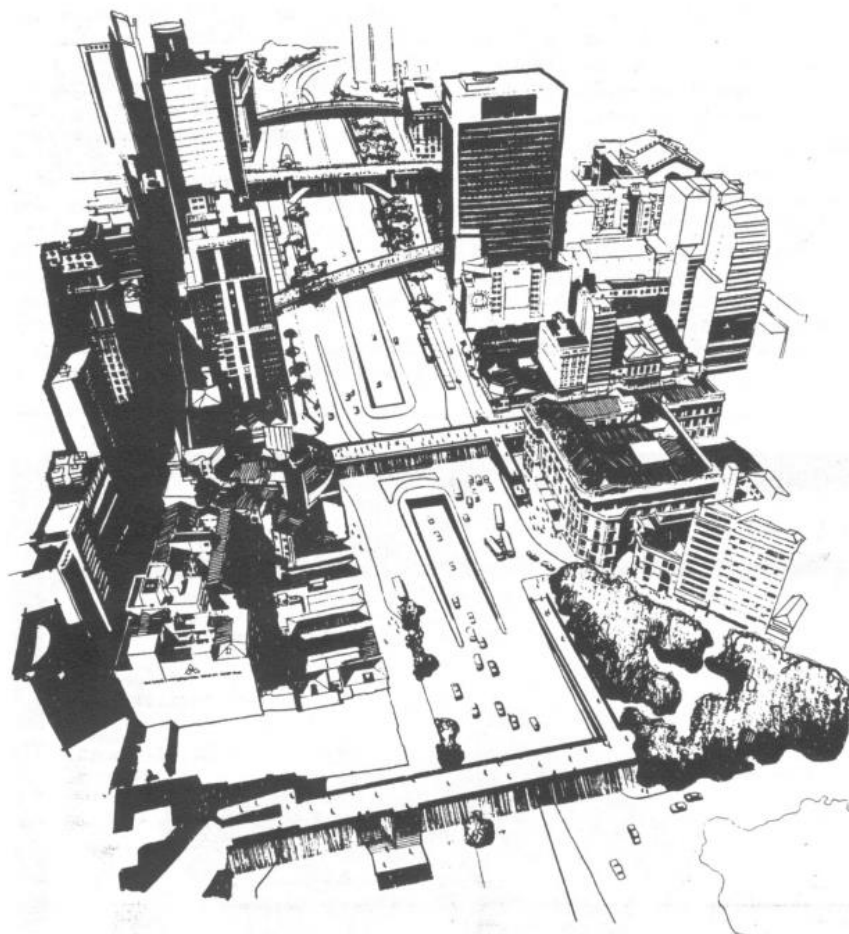


Figura 46 - Perspectiva geral do "Projeto Anhangabaú" EMURB, 1980.
Fonte: A Construção São Paulo nº 1707, 27/10/80, p.8.

Tal projeto despertou um descontentamento geral tornando-se assunto de interesse público intensamente discutido através da imprensa (Hereñú, 2007 p.301). Nesse contexto, um concurso público nacional aparece como uma alternativa viável. Em fevereiro de 1981 - na gestão de Jânio Quadros (1986-89) - foi realizado o

³⁹ A equipe da EMURB responsável pela elaboração desse projeto era formada pelos arquitetos Paulo Bruna, Domingos Theodoro de Azevedo Netto e Paulo Sérgio de Souza. O escritório Roberto Rossi Zuccolo Engenharia Civil e Estrutural Ltda. Foi o responsável pela elaboração do projeto executivo. (Hereñú, 2007, p. 297).

Concurso Público Nacional para a Elaboração de Plano de Reurbanização do Vale do Anhangabaú, promovido pela prefeitura, através da EMURB em parceria com o Instituto de Arquitetos do Brasil. De acordo com Hereñú (2007, p.311), o regulamento do concurso solicitava a elaboração de uma proposta de caráter abrangentes, envolvendo “circulação viária e de pedestres, uso dos espaços públicos, equipamentos locais e metropolitanos, regulamentação do uso do solo e valorização e preservação dos bens tombados”. O projeto tentaria resgatar o valor dos patrimônios históricos edificados e a importância do local como um lugar de encontro para a população.

[...] o problema básico, o único a justificar a intervenção profunda, é o empobrecimento funcional e desperdício do Vale como espaço urbano desfrutável: apesar de sua acessibilidade urbana [...], não tem função de ponto de encontro; apesar de seu potencial e valores paisagísticos-culturais, não há como nem por que nele permanecer e gozar; apesar de sua localização ensejar encontros de solidariedade, não tem hoje o menor teor de urbanidade. (Wilheim, Jorge, e equipe. Memorial descritivo apresentado ao concurso. Prancha 01 apud Hereñú, 2007, p.333) (Grifo nosso).

Dentre as 155 equipes e 93 propostas inscritas, os três projetos premiados partiam do mesmo ponto: “a segregação dos fluxos de veículos e pedestres através do rebaixamento da avenida e configuração de uma esplanada em sua cobertura. O projeto vencedor foi elaborado por Jorge Wilheim (arquiteto e urbanista), Jamil Kfourri (paisagista) e Rosa Kliass (arquiteta paisagista). Ele previa a “maior fluidez do tráfego no eixo Norte-Sul, através de uma via subterrânea coberta por uma grande laje que abrigava um amplo espaço público pedestrianizado, com calçamento, canteiros arborizados e algumas pistas de apoio ao tráfego local e de retorno” (Malatesta, 2020). A área do projeto não poderia se estender para além do Viaduto do Chá, pois era inviável o rebaixamento da avenida por conta da construção da Estação Anhangabaú. Logo, parte importante do recinto não foi incorporada nos projetos do concurso, inclusive a Praça das Bandeiras, deixado em segundo plano, assim como a parte norte do vale (Hereñú, 2007, p.315).

Antes do início das obras em 1986, o Anhangabaú foi palco de uma importante manifestação política em 16 de abril de 1984, conhecido como Diretas Já, o qual pedia

a volta do voto direto e reuniu mais de 1,5 milhão de pessoas no comício. É importante ressaltar a ocupação e o uso que foram realizados no Anhangabaú neste dia evidenciando o conflito entre a “cidade produzida como espaço de dominação pelo Estado na medida em que este domina a sociedade através da produção de um espaço normatizado” (Carlos, 2007, p.21) e apropriação que “explora o possível ligando a produção da cidade a uma prática criadora” (Carlos, 2007, p.11).

[...] a dominação ganha o conteúdo das estratégias políticas que produzem o espaço da coação, posto que normatizado pela ordem que se impõe a toda a sociedade, trazendo, como consequência, o direcionamento da prática espacial. Tal fato entra em conflito com o sentido da apropriação que se realiza enquanto prática criativa em luta contra a norma (Carlos, 2007, p12).



Figura 47 - Manifestantes do “Diretas Já” no Vale do Anhangabaú.
Fonte: Matuiti Mayezo – Folhapress.



Figura 48 - Placa Comemorativa⁴⁰ do Grande Comício "Diretas Já" localizada em um pilar do Viaduto do Chá.

Fonte: Imagem de autoria própria.

O novo Anhangabaú é finalizado em dezembro/1991 e foi inaugurado oficialmente em 25 janeiro de 1992 na gestão de Luiza Erundina (PT).

Em relação à readequação do vale do Anhangabaú, obra que demandaria investimentos vultosos, propostas foram desenvolvidas para equacionar as questões e conflitos entre o grande volume de tráfego de automóveis em sentido norte-sul e os fluxos de pedestres entre as encostas leste e oeste do Vale. Mas, principalmente, tratava-se de dar solução a questões relativas à macrodrenagem do Vale, para resolver o constante problema das enchentes na época de chuvas, que interrompia a principal ligação viária da cidade no sentido norte-sul. [...] o concurso público nacional de projetos provido pela EMURB em 1981, na administração de Reynaldo de Barros, para a reurbanização do Vale do Anhangabaú, que teve como vencedora a equipe liderada pelos arquitetos Jorge Wilhelm, Rosa Kliass e Jamil Kfoury. O projeto de Plano Diretor 1985-2000 apontou a “reurbanização do Vale do Anhangabaú” como uma das oito operações urbanas para

⁴⁰ Realizado pelo Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria Municipal de Cultura da Prefeitura de São Paulo, as placas visam identificar lugares referenciais para a memória dos diversos grupos sociais.

o Centro (SEMPA, 1985, Quadro 15, p.198 apud Castro, 2006, p.66-67).



Figura 49 - Fotografia do vale a partir do Viaduto St. Ifigênia em janeiro de 1991 - Na parte de baixo, vê-se ainda parte das obras de finalização do novo Vale do Anhangabaú. As construções à esquerda do Palácio do Correio (com o anúncio das painéis Clock), foram demolidas para abertura da atual Praça das Artes. No fundo, o Viaduto do Chá e o Edifício Matarazzo, nessa época uma agência do Banespa, hoje, a Prefeitura da Cidade.

Fonte: <https://sampahistorica.wordpress.com/2013/08/15/o-vale-em-92/> - Autor: Eduardo Benzatti.



Figura 50 - Fotografia tomada a partir do vale do Anhangabaú com o Viaduto do Chá ao fundo, em janeiro de 1992. Na parte de baixo, vê-se ainda parte das obras de finalização do novo Vale do Anhangabaú. Notem que ainda havia a antiga passarela embaixo do viaduto, que com a reformulação do Vale e a construção do túnel, a passarela perdeu a função.

Fonte: <https://sampahistorica.wordpress.com/2013/08/15/o-vale-em-92/> - Autor: Eduardo Benzatti.



Figura 51 - Vista aérea do Vale do Anhangabaú.
Fonte: Folha de São Paulo, 2015.

A finalização do novo Parque Anhangabaú possibilitou o retorno dos pedestres ao Vale do Anhangabaú e trouxe ao centro da cidade um amplo espaço público livre dos automóveis, possibilitando o repouso, a permanência e o encontro de pessoas, além de sua apropriação pela cidade enquanto uso. Ao longo dos anos o Vale tornou-se um ponto importante para a realização de manifestações políticas, além de proporcionar a realização de shows e eventos culturais, como a Virada Cultural⁴¹ e os blocos de carnaval⁴², e religiosos⁴³.

[...] a população já escolheu seus lugares para as atividades mais diversas: pregação evangélica, música, repouso, pontos de encontro variados,

⁴¹GLOBO. Disponível em: < <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/05/19/anitta-faz-show-da- virada-cultural-no-vale-do-anhangabau.ghtml>> Acesso em 19 maio 2020.

⁴²GLOBO. Carnaval de SP tem show lotado dos Paralamas no Anhangabaú. Disponível em: < <https://guia.folha.uol.com.br/passeios/2020/12/virada-cultural-tera-criolo-danca-no-anhangabau-e-projecoes-de-amazonia-em-chamas.shtml>> Acesso em 26 fev. 2020.

⁴³GLOBO. Evangélicos fazem culto no Vale do Anhangabaú. Disponível em: < <https://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL66466-5605,00.html>> Acesso em 28 ago. 2021.

arquibancadas para ver e ser visto, o núcleo de segurança, e a tranquilidade de um vasto espaço para reuniões, manifestações, eventos e o desfrute da paisagem; o atual Anhangabaú tornou-se a paisagem urbana mais bonita e civilizada desta cidade, bem iluminado à noite, um apreciado cartão postal que nos enche de orgulho Wilhelm (2005).

Em entrevista com comerciante Mariel (46 anos), ele afirma que o período em que o BankBoston fez a manutenção e conservação do parque, as áreas verdes e os chafarizes eram bem preservados e o local era agradável de permanecer, tendo a presença até de seguranças que impediam os pedestres de pisarem na grama. (Maciel, entrevistado em 24 de janeiro de 2021). Conforme notícia da Folha de São Paulo⁴⁴, o BankBoston era responsável pela manutenção da área até 2006 quando o banco foi comprado pelo Itaú o qual optou por não renovar o convênio com a Prefeitura Municipal.

Além disso, o Vale possibilitou a reunião de atividades e grupos variados no cotidiano, em especial os skatistas de rua⁴⁵. Desde a década de 1990 eles se apropriaram do Anhangabaú, mesmo durante as obras de reurbanização que aconteciam no Vale, ao utilizar as arquibancadas de granito e pisos de pedra para a realização de manobras, tornando-o um espaço mundialmente reconhecido na evolução do skate de rua. O local chegou também a sediar diversos campeonatos de *street skate* como *DC King of SP* e o *Global Assault* e tornou-se um ponto turístico para os skatistas que visitam São Paulo.

Com relação aos skatistas, é de suma importância discutir a apropriação e o uso que eles atribuíram ao Vale que não tinham sido previstos pela prefeitura, pelos arquitetos e urbanistas nem por outros agentes que atuaram na formulação do projeto. “Mais do que um esporte, o skate é uma forma de viver a cidade, de criar novas experiências em espaços ociosos e reinterpretar o espaço público” publica Sté Reis jornalista e autora do blog “Asfalto” da UrbanTaste da UOL.

⁴⁴ FOLHA DE SÃO PAULO. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1705200916.htm>> Acesso em: 24 fev. 2022.

⁴⁵ UOL. Disponível em: <<https://revistatrip.uol.com.br/trip/o-corre-dos-skatistas-para-salvar-o-pico-de-street-mais-classico-de-sao-paulo-o-vale-do-anhangabau>> Acesso em: 18 out. 2021.

Conversando com o Murilo [Murilo Romão, skatista profissional], é fácil entender que o grande apego dos skatistas com o Vale do Anhangabaú é devido à qualidade maciça da pedra usada na construção das ilhas. Elas estiveram ali desde 1992, afinal, sem jamais perder o vigor. Ainda que por ocasião, os autores do desenho original, a arquiteta e paisagista Rosa Kliass, em parceria com o arquiteto e urbanista Jorge Wilhelm (1928-2014), escolheram a pedra mais adequada para atritar com os eixos e a madeira do carrinho. Qualidade em grande parte, acredita Romão, devida ao acabamento bujardado do material, que possibilitam a fluência livre de entraves das manobras (Ribeiro, 2019)⁴⁶.



Figura 52 - Apropriação dos skatistas no Vale do Anhangabaú ao utilizar as arquibancadas para a realização de manobras.

Fonte: <http://horadoskate.com/>

Como afirma (Carlos, 2007, p.30) o espaço urbano representa, antes de mais nada, um uso, ou ainda, um valor de uso. As relações sociais se realizam concretamente na cidade através do uso que dá sentido à vida, revelando o conteúdo

⁴⁶ Fragmento de texto retirado da Revista TRIP da UOL escrito por Eduardo Ribeiro. Disponível em: <<https://revistatrip.uol.com.br/trip/o-corre-dos-skatistas-para-salvar-o-pico-de-street-mais-classico-de-sao-paulo-o-vale-do-anhangabau>> Acesso em: 18 out. 2021.

da prática sócio-espacial. O espaço socialmente produzido vai ganhando novos sentidos e conteúdos conferidos pelos modos de apropriação que o ser humano lhe dá, ao objetivar a reprodução da sua vida.

É pelo uso (como ato e atividade) que a vida se realiza e é também através uso que se constroem os “rastros” que dão sentido a ela, construindo os fundamentos que apoiam a construção da identidade revelada como atividade prática capaz de sustentar a memória. O espaço urbano representa, antes de mais nada, um uso, ou ainda, um valor de uso e desta maneira a vida se transforma, com a transformação dos lugares de realização de sua concretização, que a norma se impõe e que o Estado domina a sociedade, organizando, posto que normatiza os usos através dos interditos e das leis (Carlos, 2007, p.30).

3.3 – Projetos Urbanos e Revalorização.

A implosão-explosão da cidade anunciou um salto qualitativo em que a urbanização deixa de ser induzida pela indústria e assume a forma de indutora das transformações sociais, indicando o momento da passagem da sociedade industrial para a sociedade urbana.

[...] a problemática urbana desloca e modifica profundamente a problemática saída do processo de industrialização. Enquanto a maioria dos teóricos e também dos “práticos” que procedem de maneira empírica considerando a urbanização como consequência menor, quase acidental do processo essencial, a industrialização, nós afirmamos o inverso. Passa-se nesse processo de duplo aspecto uma coisa importante: em termos clássicos um salto qualitativo. O crescimento quantitativo da produção econômica produziu um fenômeno qualitativo que se traduz por um problema novo: a problemática urbana. [...] Ora, a racionalidade da empresa, sua organização, a divisão do trabalho que ela comporta, foi aquisição essencial do período industrial, mas não convém mais ao período que se anuncia que deve elaborar uma nova racionalidade: a racionalidade urbana (Lefebvre, 2000, p.72).

Nesse sentido, o urbano se anuncia como o negativo da problemática posta pela industrialização – negação esta que não coincide com a supressão, nem

liquidação, mas uma superação (Carlos, 2019, p.466) – em que, no plano teórico, pode-se descrever o duplo processo de implosão-explosão da cidade. A sociedade urbana, portanto, se constitui sobre as ruínas da cidade, momento em que o processo de reprodução se realiza em outro patamar: ligando-se ao espaço.

No cenário de baixo crescimento produtivo, de queda tendencial da taxa de lucro⁴⁷, das instabilidades monetárias e financeiras, do desemprego, dentre outras causas, ocorre uma mudança nas estratégias de investimento dos grupos industriais, os quais buscam encontrar alternativas para a obtenção de lucro que não se restrinja ao setor produtivo (Arroyo, 2006). Neste contexto, frações do capital migram para outros setores da economia, principalmente o setor financeiro.

A reestruturação econômica-produtiva promoveu o processo de desconcentração industrial⁴⁸ em São Paulo, entretanto as indústrias se mantiveram na macrometrópole⁴⁹ evidenciando a centralização do capital na metrópole, visto que as sedes das empresas e indústrias, bem como os serviços do terciário moderno (telemarketing, financeiro, logística, consultoria, informática, etc.) permaneceram na cidade e ainda demandavam sua ampliação e modernização. David Harvey (1992 apud Frúgoli Jr, 2001, p.31) aponta este momento como uma acumulação flexível

⁴⁷ Queda tendencial da taxa de lucro: Nos termos de Marx: Simultaneamente com a queda da taxa de lucro cresce a massa dos capitais e lado a lado com ela transcorre uma desvalorização do capital existente, que retém essa queda e dá à acumulação de valor-capital impulso acelerador. (MARX, 1988, Vol. IV, I, p. 179). Ou seja, o próprio impulso no processo de valorização do valor se faz por aquilo que, sem distensão temporal, isto é, simultaneamente, se efetiva como desvalorização do valor. Nestes termos, portanto, a redução de sua capacidade de acumulação, estabelecida pela desvalorização dos capitais – o que significa no desenvolvimento de sua própria argumentação, numa crise de superacumulação do capital, se efetiva como a forma necessária e co-presente do próprio processo de expansão de sua capacidade de acumulação (Alfredo, 2009, p. 10).

⁴⁸ As vantagens locacionais adquiridas pelas economias de aglomeração em de São Paulo acabaram atingindo seu ponto máximo e se tornaram deseconomias de aglomeração para as indústrias. As economias de aglomeração podem ser definidas como os ganhos econômicos advindos da concentração geográfica das atividades produtivas. Tais ganhos podem se manifestar de diferentes formas: através da difusão local do conhecimento, da redução dos custos logísticos, do surgimento de atividades complementares do adensamento do mercado de trabalho, entre outros (Dalberto; Staduto, 2013, p.541). O baixo crescimento produtivo, a queda tendencial da taxa de lucro, a elevação dos custos de produção, o aumento do sindicalismo, a obsolescência do parque urbano e a presença de incentivos fiscais em cidades próximas de São Paulo, intensificaram o processo de desconcentração industrial em São Paulo principalmente na década de 1980.

⁴⁹ Macrometrópole abrange uma grande extensão territorial, uma cidade-região, em um raio com cerca de 200km a partir do centro de São Paulo, onde não é possível distinguir com clareza o intraurbano e o interurbano e, em menor medida, o rural e o urbano, que tendem a se diluírem um no outro; O complexo industrial macrometropolitano compreende as Regiões Metropolitana de São Paulo, Campinas, Sorocaba, São José dos Campos e Santos, além das aglomerações urbanas de Jundiaí e Piracicaba e Unidade Regional de Bragantina (Lencioni, 2011).

onde as cidades ressignificam seus espaços urbanos através da mudança de função e uso de modo a atraírem capitais e pessoas (sobretudo das classes médias e altas), tornando-as convidativas do ponto de vista turístico e comercial.

[...] a plasticidade da metrópole se expressa pelo movimento de capaz de garantir a reprodução do capital (pela criação e/ou circulação de valor ou pela reprodução fictícia), através da atualização da propriedade privada, o que envolve, muitas vezes, a destruição física dos lugares e a produção de novos, acentuando o conflito entre a reprodução do espaço como setor estratégico da economia e a reprodução para o uso, a apropriação (Alvarez, 2014, p.6).

A fase atual do capitalismo de mundialização e articulação entre global e local, ilustra o espaço como elemento central para o desenvolvimento do capitalismo bem como para o entendimento da sociedade e da realidade urbana. Essas novas atividades do terciário moderno precisavam se constituir como centralidade e necessitam de um novo padrão construtivo e urbanístico de fluidez e flexibilidade, os quais não se encontram em nenhuma centralidade. O espaço assume, portanto, um papel estratégico como possibilidade de capitalização e especulação não somente para a acumulação, mas para a reprodução continuada do capital. A expansão do “mundo da mercadoria” não ficou restrita ao processo de produção *strictu sensu*, mas apoderou-se também do espaço, tornando-o uma mercadoria intercambiável, transformando o espaço social e político em operacional, tornando-se um instrumento do planejamento sob intervenção do Estado (Carlos, 2019, p.464).

Desse modo, o momento atual sinaliza uma transformação no modo como o capital financeiro se realiza na metrópole hoje, evidenciando a passagem da aplicação do dinheiro do setor produtivo industrial ao setor imobiliário revelando que a mercadoria-espaço mudou de sentido com a mudança de orientação das aplicações financeiras, que produz o espaço enquanto “produto imobiliário” (Carlos, 2007, p.16). Isso requer também uma outra relação Estado-espaço, visto que somente ele é capaz de atuar diretamente no espaço da metrópole através de políticas urbanas, que criam as infraestruturas necessárias para a realização do capital, ou através de mudanças na legislação de zoneamento e de uso e ocupação do solo. Além disso o Estado é o único que “pode dirigir o investimento para determinados lugares na cidade sob o pretexto da “necessidade coletiva” (Carlos, 2007, p.17).

Do movimento da produção à reprodução do espaço da metrópole encontramos novos conteúdos da urbanização sinalizados: a) pela desconcentração do setor produtivo e a acentuação da centralização do capital na metrópole; b) pela mudança das atividades do setor de serviços com a preponderância do financeiro e de serviços diferenciados (informática, telecomunicações, aliados ao crescimento dos setores precarizados, como o telemarketing; c) pelo aparecimento de novos setores econômicos, tais como o turismo e lazer acompanhando o setor de negócios financeiros; d) pela realização das políticas públicas que dão atenção especial à produção do espaço em determinados setores e em determinadas áreas da metrópole com a criação de infraestrutura e alterações nos usos e funções dos lugares a partir de mudanças de zoneamento, “reparcelamento” do solo urbano, políticas de intervenção espacial através da realização de operações urbanas e da chamada requalificação de áreas – principalmente centrais – por meio da realização de “parcerias” entre a prefeitura e os setores privados que influenciam e orientam essas políticas (Carlos, 2015, p.27).

O centro de São Paulo que concentra atividades financeiras, econômicas e socioculturais, serviços, meios de transporte, bem como uma enorme quantidade de patrimônio edificado, sofreu com a evasão empresarial e populacional e também com a obsolescência de sua infraestrutura uma enorme desvalorização imobiliária. Contudo, como afirma Alves (2015, p.146), há limites para esta redução do preço do solo urbano, uma vez que existe a reação dos proprietários e do ramo imobiliário que possuem empreendimentos no centro. A área central, portanto, contém em si a “tríade valorização/desvalorização/revalorização do solo urbano, sendo que este último se torna essencial para a realização do movimento de reprodução do capital” (Alves, 2015, p.146).

A inexistência de territórios-reserva na área central, de “áreas ainda não edificadas ou com pouca edificação que ficam nas bordas da metrópole” faz com que as áreas desvalorizadas o são, momentaneamente, espaços-reservas, isto é, “espaços usados em momentos de crise de expansão e acumulação” que são utilizados para a produção de um novo espaço (Alves, 2011b, p.36). “A desvalorização, acentuada em momentos de crise, contém em si o momento da revalorização a ser alcançada no momento posterior” (Alvarez, 2014, p.6).

Dessa maneira, considerando a (re)produção do espaço urbano central, desvalorizado e degradado, como condição da acumulação e reprodução do capital, em meados de 1970, mas mais intensamente a partir 1980, iniciasse os planos e projetos de requalificação/renovação/reestruturação urbana da área central e de reabilitação de edificações já seguindo uma tendência internacional de (re)valorização dos centros da cidade. Revalorização esta não somente econômica e imobiliária, mas também a revalorização social do espaço urbano assinalada pela “atração de camadas da população que teriam se afastado ao longo das décadas da área (tanto no que se refere à moradia quanto a que se serve do comércio e serviços existentes” (Alves, 2015, p.146).

Na década de 1970, como já salientamos acima, houve intervenções realizadas na área central seguindo um caráter mais reestruturador da cidade, seja pelas obras do metrô, seja para implantar calçadas ou para restaurar monumentos, como o Edifício Martinelli e o Viaduto Santa Ifigênia. Nos anos 1980, foi lançado o Projeto Luz Cultural elaborado pelo governo do Estado com o intuito de reabilitar e revalorizar a região, dado o seu enorme potencial cultural e de acessibilidade, através da atração de investimentos pelo setor privado.

A degradação, fruto da desvalorização, manteve, na região central de São Paulo, um enclave de capitais obsoletos e de atividades ligadas ao circuito inferior da economia – normalmente associado às atividades ilícitas da pirataria, do contrabando, do narcotráfico e do comércio informal. Essas atividades preservaram a condição de reserva territorial da região para futuros ciclos de investimentos que por ora parecem despontar a partir das ações do Estado (Santos, 2006, p.117).

Em outubro de 1991 a Associação Viva o Centro – Sociedade Pró-Valorização do Centro de São Paulo, formada por “diversos setores da economia, serviços, comércio, instituições privadas e mesmo públicas”, sendo o Banco de Boston a instituição que teve um papel fundamental na formulação da associação (Meyer *et al*, 1993: 12 apud Frúgoli Jr, 2001, p.33). A sua caracterização inicial, de acordo com seu Documento nº1, era de:

[...] organizações que procuram relacionar interesses de proprietários de imóveis localizados em áreas que estão sofrendo processo de

transição/deterioração com os interesses mais amplos da área onde estes imóveis se localizam [tendo] como objetivo primordial reverter situações de declínio, de abandono e ameaça para a área urbana onde estão instaladas as entidades que compõem a organização (Meyer *et al*, 1993:9 apud Frúgoli Jr., 2001, p.33).

Ainda, a associação se anuncia como

[...] uma entidade de caráter cívico e representativo, sem fins lucrativos, apartidária, mantida e dirigida por seus associados, que tem como missão a valorização e o desenvolvimento permanente do Centro de São Paulo em seus aspectos funcional, urbanístico, econômico, cultural, educacional, turístico e de lazer, estimulando o espírito de confraternização, responsabilidade cidadania em todos os que habitam ou frequentam o Centro, nele trabalham ou por ele transitam (Associação Viva o Centro, 1994, p.5).

O objetivo central da associação é participar do conjunto de ações de aperfeiçoamento funcional e espacial para a área central que tem seus atributos intransferíveis – referência histórica, funcional, cultural e simbólica – e também como um “interlocutor representativo que funcione como interface de poder público e demais instituições da sociedade para a realização de projetos de revalorização daquela área” (Meyer *et al*, 1993:9 apud Frúgoli Jr., 2001, p.33).

Os anos seguintes após a formação da associação foram dificultados pela falta de preferência tanto da gestão estadual, quanto da gestão municipal em realizar um plano de ações para a área central de forma conjunta e articulada, realizando somente projetos e planos que acabariam não saindo do papel e optando por intervenções pontuais e, de certa maneira, rotineiras.

A gestão de Luiza Erundina – PT (1989-1992) teve propostas e ações, de certo modo, pontuais para a região. De acordo com Zanetti (2005, p.116), grande parte dos seus esforços foram voltados para continuidade e conclusão de obras viárias iniciadas nas gestões anteriores, como a Reurbanização do Vale do Anhangabaú (1981/1988-1992), a finalização da reforma do Theatro Municipal (1991) e intervenções na paisagem urbana programadas pelo “Projeto Piloto de Ordenação da Paisagem Urbana da Área Central Eixo Sé-Arouche”, dentre eles a implantação do Boulevard São João e adequação do Palácio das Indústrias (1990-1992) para abrigar a sede da

Prefeitura. Além disso, formulou a Operação Urbana Anhangabaú - que será apresentado no próximo subcapítulo.



Figura 53 - Ladeira do Acú/Ladeira de São João em 1887. Autor – Militão Augusto de Azevedo.

Fonte:

<https://enciclopedia.itaucultural.org.br/obra63751/ladeira-e-rua-de-sao-joao>



Figura 54 - Av. São João na década de 1950

Fonte: <http://saopaulo-40s-50s-60s.blogspot.com/2013/04/avenida-sao-joao.html>

Figura 55 - *Boulevard São João* a partir do mirante do Ed. Martinelli em abril de 1992 – Autor: Eduardo Benzatti.

Fonte:
<https://sampahistorica.wordpress.com/2013/08/15/o-vale-em-92/>



A gestão seguinte, Paulo Maluf – PPB (1993-1996), voltou-se totalmente para a expansão e concretização do eixo empresarial-comercial no setor sudoeste de São Paulo (Carlos, 2017, p.13), a partir da Operação Urbana Faria Lima – que também será apresentado no próximo subcapítulo. Rolnik (1997:187 apud Frúgoli Jr., 2001, p.40) afirma que foram investidos cerca de 85% do orçamento municipal entre 1993 e 1994 para o fortalecimento dessas subcentralidades⁵⁰ no vetor sudoeste. Zanetti (2006, p.269) também afirma que

[...] a região central viveria o agravamento das suas condições ambientais, decorrentes das sequelas deixadas pelas obras (re)estruturadoras do período de 1965-1980⁵¹ e pelo crescimento desenfreado do comércio ambulante, como consequência do quadro econômico – interiorização do

⁵⁰ Para uma análise das subcentralidades formadas pela Av. Paulista e pela confluência da Av. Luiz Carlos Berrini com a Marginal Pinheiros, e também do tipo de associativismo empresarial que vem se formando nessas regiões (Frúgoli Jr. 2000, caps. III, IV e V).

⁵¹ O autor se refere às intervenções viárias e metroviárias que ocorreram na área central.

desenvolvimento e redução dos postos de trabalho -, mas, também, agravadas pela redução da capacidade gerencial do poder público municipal sobre o espaço público (Zanetti, 2006, p.269).

Apenas em julho de 1993 é que se concretizou uma política mais específica para o centro: o Programa de Requalificação Urbana e Funcional do Centro de São Paulo – ProCentro (Decreto n. 33.395/93)⁵², coordenado pela Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano, o qual visava “ações a serem realizadas em conjunto com as empresas privadas, apoiadas pelos órgãos da Prefeitura, iniciando-se um encaminhamento, dentro daquela gestão, de várias das demandas elaboradas pela Viva o Centro” (Frúgoli Jr., 2001, p.41). Observa-se aqui a perspectiva de aliança entre o poder público e grupos privados nas intervenções do espaço, abrindo caminho para instrumentos urbanísticos que se consolidarão adiante, como as Operações Urbanas.

Apesar das ações do ProCentro serem realizadas com certa lentidão⁵³, como apontou Simões Jr., ela deixou um legado legislativo significativo com a formulação da Operação Urbana Centro – que será desenvolvida no subcapítulo a seguir – e a Lei das Fachadas⁵⁴ (Nobre, 2009, p.224). Ainda, em 1997 a Comissão ProCentro, da qual a Associação Viva o Centro faz parte, “apoiou por unanimidade a proibição total do comércio informal em qualquer espaço público do Centro (distritos Sé e República)” transferindo-os para outros pontos da cidade fora da área central⁵⁵. No mesmo ano o prefeito Celso Pitta - PPB/PTN (1997-2001) anunciou a retirada de “camelôs, meninos de rua, mendigos e desocupados’ da Praça da Sé, batizando a ação de “Projeto Dignidade”, a qual se estendeu também para a Praça da República (Frúgoli Jr., 2001, p.56-57). Tais ações mostram claramente que os projetos

⁵² O ProCentro teve três versões diferentes conforme as alterações e adaptações das gestões municipais: o ProCentro (1993), o Plano Construir o Centro (2001) e o Programa Ação Centro (2003).

⁵³ FOLHA DE SÃO PAULO. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff02089814.htm>> Acesso em: 16 out. 2021.

⁵⁴ Lei nº 12.350, de 6 de junho de 1997. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-12350-de-6-de-junho-de-1997#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20legisla%C3%A7%C3%A3o%20relativa,Sinistros%C2%0e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAs&hl=en>> Acesso em: 16 out. 2021.>

⁵⁵ A Associação Viva o Centro chegou a propor a instalação de um “*pop shopping*” - mercado popular destinado a incorporar os camelôs dentro de uma estrutura formal – no Sambódromo, ou seja, fora da área central, numa área sem qualquer afluxo significativo da população (Barreto, 1997:2 apud Frúgoli Jr., 2001, p.56).

de intervenção não tinham o interesse de produzir uma cidade para todos e sim, uma paisagem esteticamente destinada aos mais abastados.

A virada do século XX para o século XXI é marcado pela intensificação de mudanças no uso e função dos empreendimentos nas adjacências do Vale do Anhangabaú, evidenciando a migração do capital para outras atividades econômicas e da ação do poder público em reativar e revalorizar o espaço central através da remoção do comércio informal e da população em situação de rua das principais praças do centro e da transformação dos patrimônios edificadas, principalmente àqueles tombados⁵⁶, em aparelhos culturais como museus, centros culturais, centros de exposição, etc., ambos focando no setor de lazer, cultura e turismo.

Dentre as modificações realizadas no centro estão: a transformação do Edifício Alexander Mackenzie, antiga sede da *Light* e, posteriormente da Eletropaulo, em um *shopping center* (1999), a instalação de uma filial do MASP na Galeria Prestes Maia (2000), que a partir da década de 1970 passou a abrigar órgãos públicos como o COA (Centro de Orientação e Aconselhamento) (1989-1995) e a Cohab (2000), a remodelação da Praça do Patriarca e a construção do pórtico moderno (2002), a instalação da sede da Prefeitura Municipal no Edifício Matarazzo (2004), que comportou a sede das Indústrias Matarazzo (1939), o Grupo Audi (1972) e o banco Banespa (1974) e mais recentemente a transformação do Palácio dos Correios no Centro Cultural Correios de São Paulo (2013).

Neste período, é verificado a intensificação das inventivas do poder público municipal em revitalizar e recuperar a valorização imobiliária e social da região da Luz, que até os anos 1930 era ocupada pela elite paulistana e passou pelo processo de degradação e abandono pelas classes mais altas e muitas vezes era associada à “Cracolândia”⁵⁷. Apesar de constantemente ser apresentado novos programas e projetos para a região - 1984 com o “Projeto Luz Cultural” pelo governo do Estado; em 1999, “Polo Cultura Luz” pela Associação Viva o Centro; em 2002 com o “Programa Monumenta”; e em 2005 com o “Projeto Nova Luz” - pode-se afirmar que o objetivo é

⁵⁶ Viaduto do Chá e Edifício (CONPRESP – RES SC 43/1980); Edifício Alexandre Mackenzie (CONDEPHAAT – RES SC 27/1984); Theatro Municipal (CONPRESP – RES 07/2019) / (CONDEPHAAT – RES 49/1981); Edifício Altino Arantes (CONDEPHAAT – RES SC 44/2003).

⁵⁷ Cracolândia é o termo usado na mídia e indica uma parte da região central localizada nas imediações da Estação da Luz, onde existem muitos usuários de crack (alucinógeno derivado da cocaína, mas com preço muito mais acessível). A Cracolândia tem como limites as avenidas Duque de Caxias, Rio Branco, Ipiranga e rua General Couto de Magalhães (Nota em Alves, 2011).

o mesmo: a intervenção estatal que, em nome da lei e da utilidade pública, remove agentes e objetos inconvenientes para atrair novos investimentos e, portanto, o retorno das classes altas (Santos, 2006, p.117). Em 2009, foi elaborado o Projeto Nova Luz, (Alvarez, 2018), que visava transformar 45 quarteirões próximos à estação da Luz, sem dar nenhuma garantia de permanência aos moradores e comerciantes da área envolvida no projeto.

Nota-se, portanto, que, os projetos urbanos, sejam eles de caráter reestruturador, revitalizador ou requalificador, buscam através da transformação do espaço urbano não somente a absorção de seus excedentes (revalorização econômica/imobiliária), mas também a atração da população de maior poder aquisitivo (revalorização social). Contudo, para atrair esta população, “demandaria a estratégia de construção da ideia de segurança, no afastamento das camadas populacionais de menor ou nenhum poder aquisitivo, que na mídia são, como sempre o foram culpabilizadas, *a priori*, pela insegurança no centro” (Alves, 2015, p.146). Tal processo é denominado de gentrificação e está intrinsicamente ligado à tríade valorização/desvalorização/revalorização.

Ribeiro (2016, p.17) assinala que nos últimos anos, as pesquisas sobre gentrificação tem problematizado o termo visto que, “apesar de não conterem todos os requisitos do conceito como tradicionalmente entendido, se encaixariam no plexo conceitual da gentrificação, alargando suas possibilidades e significados”. As “novas formas de gentrificação” surgem como uma tendência de ampliação da concepção tradicional, mas todas abarcam ao mesmo processo semelhante: a mudança de classe social e a reestruturação física do espaço urbano. Discutiremos melhor essas novas formas de gentrificação no próximo capítulo.

3.3.1 – Operações Urbanas

As Operações Urbanas surgem nesse contexto de produção do espaço e renovação urbana, em que se possibilita a flexibilização da legislação urbanística, permitindo a transformação da função e uso do solo, bem como do potencial construtivo (por meio da venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC) como no caso da Operação Faria Lima) (Alves, 2011, p.113). A promulgação

da lei federal do Estatuto da Cidades em 2001⁵⁸, marca legalmente as operações urbanas como uma política pública de transformação espacial na cidade, definindo-as como:

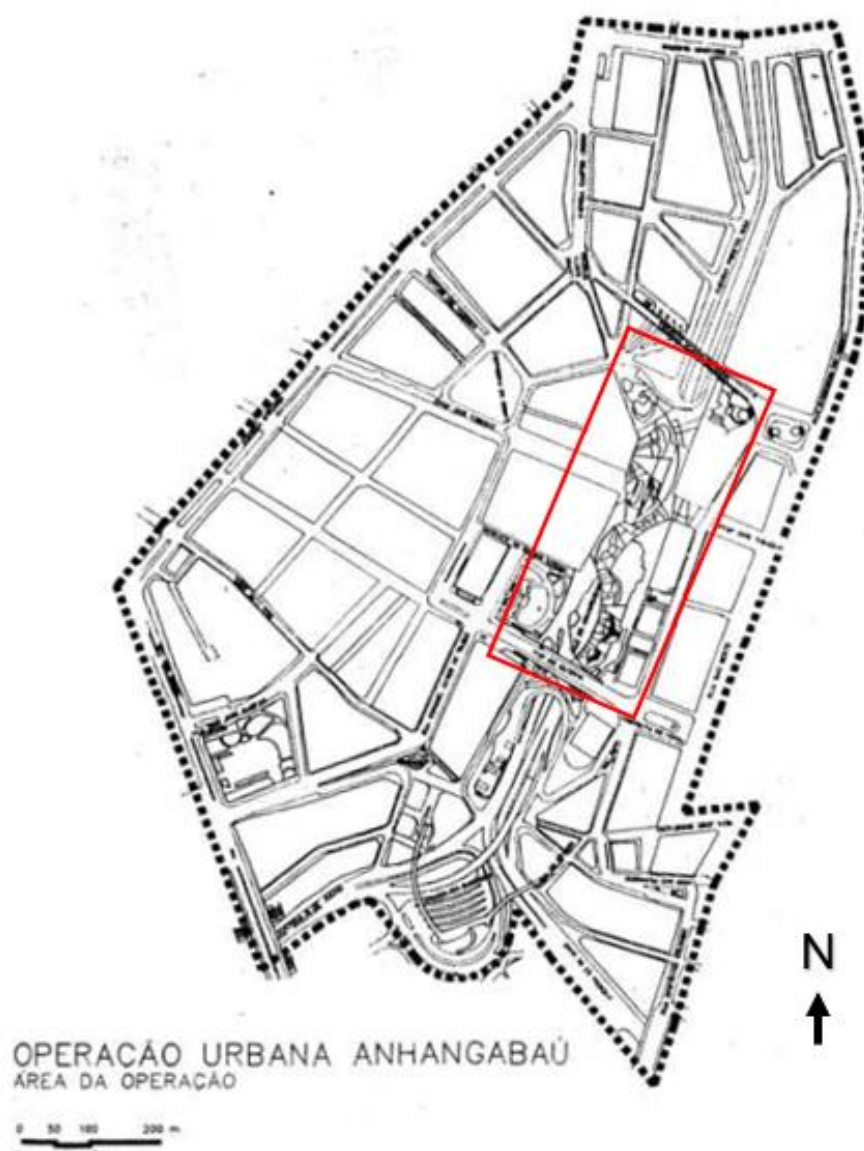
[...] o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental (Lei Federal Nº 10.257, de 10 de julho de 2001; Art. 32 §1º).

Logo, as operações urbanas são colocadas como instrumentos do planejamento urbano para a organização e gestão de processos socioespaciais com o objetivo de produzir melhoramentos urbanos, em uma área delimitada, em nome do “interesse público” a partir da articulação entre o poder público municipal e o setor privado, principalmente proprietários de terrenos, investidores e empreendedores imobiliários (Castro, 2006, p.). Embora a cidade de São Paulo seja a percussora das Operações urbanas no Brasil, criando inclusive o mecanismo de financiamento através dos CEPACs, na Operação Urbana Faria Lima em 1995, portanto, antes do Estatuto da Cidade, neste trabalho, vamos descrever apenas a Operação Urbana Vale do Anhangabaú e Operação Urbana Centro.

Operação Urbana Anhangabaú

Em 1991 é oficializada a primeira Operação Urbana de São Paulo na gestão de Luiza Erundina (1989-93), nomeada de Operação Urbana Anhangabaú (OUA), em que a iniciativa privada se organiza para debater e articular-se com ao poder público por meio da Associação Viva o Centro, de modo a viabilizar os “mecanismos destinados à obtenção de recursos da iniciativa privada para a implantação de um programa de obras e melhorias na área de influência imediata do Vale do Anhangabaú” (SEMPA, 1992, p.13 apud Castro, 2006, p.67).

⁵⁸ Estatuto da Cidade – Lei Federal n. 10.257, de 10 de julho de 2001 – regulamenta os Artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988, que tratam da política urbana.



Mapa 14 - Perímetro da Operação Urbana Anhangabaú. Em vermelho: Vale do Anhangabaú (Modificações realizadas pela autora).
Fonte: SEMPLA (1992).

Os objetivos específicos e as diretrizes urbanísticas colocados pela Operação Urbana Anhangabaú estão presentes no Art. 2º da Lei nº 11.090, de 16 de setembro de 1991.

- I - Implementar o programa de obras constante do Quadro nº 1, anexo a esta lei;
- II - Melhorar, na área objeto da operação, a qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores e usuários permanentes, promovendo a

valorização da paisagem urbana e a melhoria da infraestrutura e da sua qualidade ambiental;

III - Incentivar o melhor aproveitamento dos imóveis, em particular dos não construídos ou subutilizados;

V - Ampliar e articular os espaços de uso público, em particular os arborizados e destinados à circulação e bem-estar dos pedestres;

VI - Iniciar um processo mais amplo de melhoria à qualidade de vida e condições urbanas das áreas centrais, inclusive dos moradores de habitações subnormais.

Parágrafo Único - A Operação Urbana do Anhangabaú tem como diretrizes urbanísticas:

I - A abertura de praças e de passagens para pedestres, cobertas ou não, no interior das quadras;

II - O estímulo ao remembramento de lotes de uma mesma quadra e à interligação de quadras mediante o uso dos espaços aéreo e subterrâneo dos logradouros públicos;

III - A restrição e a disciplina do transporte individual e a maior eficiência do transporte coletivo;

IV - O uso de mecanismos que propiciem obras de conservação e restauro dos edifícios de interesse histórico-arquitetônico e ambiental;

V - O incentivo à não impermeabilização do solo e à arborização das áreas não ocupadas;

VI - A composição das faces das quadras, de modo a valorizar os imóveis de interesse arquitetônico e a promover a harmonização do desenho urbano;

VII - A adequação, aos objetivos desta lei, do mobiliário urbano existente e proposto;

VIII - O incentivo ao uso residencial na área da Operação.

Nota-se que algumas das obras previstas pela OUA já haviam sido iniciadas na gestão anterior de Jânio Quadros, dentre eles a Reurbanização do Vale do Anhangabaú.

LEI 11.090 DE 16 DE SETEMBRO DE 1991 QUADRO - PROGRAMA DE OBRAS NA ÁREA CENTRAL		
Atividade/Projeto	Localização	
1. Reurbanização	1.1	Vale do Anhangabaú
2. Remanejamento	2.1	Praça Ramos de Azevedo/Entorno do Teatro Municipal
	2.2	Rua Boa Vista
3. Implantação de Boulevard	3.1	Av. São João - do início até Av. Ipiranga
	3.2	Rua Xavier de Toledo
	3.3	Av. Ipiranga - da [Av.] Cásper Líbero até Av. São Luis
	3.4	Rua Conselheiro Crispiniano
4. Implantação de Calçada	4.1	Rua Sete de Abril
	4.2	Rua José Bonifácio
	4.3	Rua do Ouvidor
5. Restauro e Re-implantação de esculturas e outras melhorias	5.1	Pça. Ramos de Azevedo/jardins
	5.2	Viaduto do Chá
	5.3	Ladeira da Memória
	5.4	Galeria Prestes Maia
	5.5	Av. Prestes Maia
	5.6	Praça Pedro Lessa
	5.7	Largo Paissandu
	5.8	Praça D. José Gaspar
6. Manutenção	6.1	Calçada existente
	6.2	Viaduto Santa Efigênia
7. Canalização	7.1	Macro drenagem do vale do Anhangabaú
8. Sistema Viário	8.1	Passagem em desnível Av. Senador Queirós sob Av. Prestes Maia

Quadro 1: Reprodução do Programa de Obras da Operação Urbana Anhangabaú.

Fonte: Lei nº11.090 de 16 de setembro de 1991, Anexo I.

Os motivos principais para a realização da OUA partiram da importância dada à região como local de permanência e passagem para uma população expressiva e variada, e a necessidade de retorno dos investimentos da iniciativa privada visando manter sua vitalidade, dinamicidade e diversidade (EMURB, 1990, p.41 apud Castro, 2006, p.69). Castro (2006, p.78) aponta que a operação urbana visava a recuperação de parte dos investimentos realizados na obra para a reurbanização do novo Anhangabaú, além disso foram estipulados objetivos amplos para a recuperação da área central em que não há uma definição específica de quais instrumentos seriam utilizados, tendo um caráter mais indicativo do que propositivo. Quanto aos imóveis, foram determinados instrumentos de cessão onerosa do direito de construir e

inúmeras anistias para a regularização destes. Com relação ao estímulo ao uso habitacional na área central, a única menção gira em torno dos “proponentes solucionar o problema da habitação subnormal dos seus moradores” (Art. 3º, § 3º, Lei 11.090/91). Ademais, o autor explica que apesar do projeto englobar o interesse público, é muito difícil estipular e delimitar quais atores seriam os beneficiados com tal projeto.

Por fim, o prazo de vigência da Operação Urbana Anhangabaú expirou em 16 de setembro de 1994 e apenas cinco propostas haviam sido protocoladas, sendo três para mecanismos de regularização dos imóveis. A arrecadação total foi cerca de US\$ 4,0 milhões, sendo a expectativa de arrecadação estipulada em US\$ 100 milhões - se todo o potencial construtivo previsto fosse utilizado pelos empreendedores privados. Alves (2011, p.113) afirma que apesar da OUA não ter atingido os investimentos esperados na época, ela mostrou ao setor privado a disposição do poder público em modificar o quadro existente e dar os passos para a requalificação urbana. Assim, a Operação Urbana Anhangabaú foi declarada como um projeto experimental de área piloto, no entanto implicou em um modelo de formulação para as futuras operações.

Operação Urbana Centro

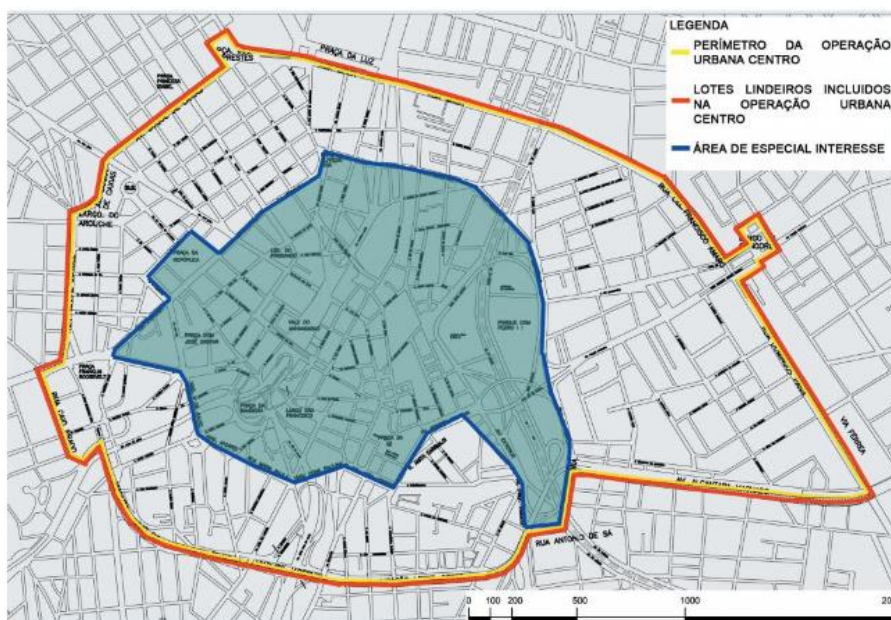
A Operação Urbana Centro (OUC) surge a partir da lei municipal nº 12.349 de 6 de junho de 1997⁵⁹, o qual “estabelece o programa de melhorias para a área central da cidade, cria incentivos e formas para sua implantação, e dá outras providências”. De acordo com Castro (2006, p.144), a OUC foi mais do que uma reformulação da Operação Urbana Anhangabaú (OUA), foi resultado de um “processo desencadeado por um grupo significativo de firmas reunidos em uma associação - A Associação Viva o Centro”. Assim, diferente da OUA, a OUC teria uma “representação efetiva e organizada do setor privado, que influenciará a condução das políticas e efetuará ações concretas no sentido de recuperar a área central, articulando um programa de ações”. Após quase dois anos de vigência da OUA, o ProCentro propôs diretrizes para um novo projeto de operação urbana em que eram ampliados seu perímetro,

⁵⁹ Lei nº 12.349 de 06 de junho de 1997. Disponível em: <<http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-12349-de-06-de-junho-de-1997/detalhe>> Acesso em: 26 abr. 2021.

X - incentivar a localização de órgãos da administração pública dos três níveis de governo na área central da cidade (Art. 2º da lei nº 12.349, de 6 de junho de 1997).

As diretrizes urbanísticas presentes na Operação Urbana Centro são: a abertura de praças e passagens de pedestres; estímulo ao remembramento de lotes e à interligação de quadras através dos espaços aéreos e subterrâneos dos logradouros públicos; a disciplina do espaço destinado ao transporte individual e adequação dos espaços para o transporte públicos; **incentivo à não impermeabilização do solo e à arborização das áreas não ocupadas; conservação e restauro dos edifícios de interesse histórico, arquitetônico e ambiental**; harmonizar o desenho urbano das faces dos edifícios de interesse arquitetônico a fim de valorizá-los; o incentivo à construção de habitação, garagens e à recuperação de próprios públicos existentes; criação de condições para implantação de ruas ou regiões comerciais 24h por dia; e o desestímulo à permanência e à proibição de instalação de novos estabelecimentos de comércio atacadista de cereais, frutas e madeira.

Mapa 06 – Mapa Áreas de Especial Interesse e áreas lindeiras



Fonte: Mapa base - CARTILHA SP URBANISMO, 2010. Ilustração por autora.

Mapa 16 - Áreas dos lotes lindeiros aos logradouros que determinaram o perímetro da Operação Urbana Centro.

Fonte: Cartilha SP Urbanismos, 2010.

Castro (2006, p.159) evidencia que a Operação Urbana Centro atuou de forma diferente da Operação Urbana Anhangabaú, tendo em vista que os “limites impostos pela legislação de uso e ocupação do solo impediam a realização de novos empreendimentos na área central”. Há a ampliação de incentivos na área de abrangência da Operação, principalmente aos empreendimentos com usos habitacionais, hotéis, edifícios de escritórios e para atividades de turismo, lazer, educação e cultura. Além da “revogação da proibição de construção de garagens verticais, [...] requisito indispensável para evitar o êxodo das grandes empresas (PL 901/03, p.4) - em clara contraposição a uma das diretrizes urbanísticas da Operação

Atualmente, de acordo com o caderno publicado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU) juntamente com a São Paulo Urbanismo que apresenta dados e informações sobre a Operação Urbana Centro (2020, p. 7), a OUC tem a necessidade de revisão e adaptação de acordo com o Plano Diretor Estratégico vigente (Lei 16.050/2014, Art. 12, §3º, inc. VII) e a Lei de Parcelamento, Uso e Ocupação do Solo – LPUOS⁶⁰, aprovada em 2016, e está em tramitação pelo Projeto de Lei 712/2020, que dispõe sobre o Projeto de Intervenção Urbana Setor Central – PIUSC.

De acordo com o caderno, as transformações territoriais na área da operação urbana ocorrem por meio de adesões privadas que, em grande parte, são representadas por projetos de adequação e recuperação de edificações já existentes com o aproveitamento máximo da capacidade construtiva ou por quebra de padrões urbanísticos, como a mudança de uso. As transformações propostas e a parceria com investidores privados, mostram, a nosso ver, que o interesse maior das intervenções não é promover a apropriação do centro por todas as pessoas, mas sim por aqueles que poderão pagar pela valorização imobiliária decorrente das intervenções. Das dez intervenções públicas previstas na OUC, 7 delas foram concluídas (Revitalização da Praça do Patriarca; Reformas Praças Ramos de Azevedo e Dom José Gaspar e da Rua Xavier de Toledo; Revitalização da Praça Roosevelt; Projeto Básico e Executivo do Vale do Anhangabaú; Projeto Básico e Executivo de Reurbanização do Parque; Praça das Artes; desapropriações na Nova Luz para implantação de EHIS), 1 concluída parcialmente (melhoramentos na Rua do Gasômetro), 1 em andamento

⁶⁰ Lei nº 16.402/2016.

(Habitação de Interesse Social na Rua 7 de Abril) e 1 previsto (Requalificação dos Calçadões).

Não faz parte da pesquisa detalhar cada uma das intervenções urbanísticas realizadas ou previstas pela OUC, a não ser a que se refere ao Vale do Anhangabaú. Mas é necessário comentar o caso da Revitalização da Praça do Patriarca (Figura 2), idealizada em 1992 e concluída em 2002, em que se extinguiu os terminais de ônibus, formando um espaço livre para os pedestres, onde, na visão do arquiteto Ângelo Bucci (1994, p.82) o era precário e desconexo, ganha qualidade e sentido, e a nova cobertura reconstrói os enormes edifícios à sua volta, desvendando e revelando possibilidades e apropriações até então ocultas e latentes. Contudo, analisando a partir da Geografia Urbana Crítica, a extinção dos terminais revela também a diminuição do tráfego de pedestres de passagem e, conseqüentemente, erradicou o comércio de ambulantes, relevando seu caráter excludente e segregador. Além disso, a instalação do pórtico moderno contrasta totalmente com as formas já existentes, criando uma sensação de estranhamento e de perda da memória social, uma vez que os elementos conhecidos e reconhecidos, impressos na paisagem da metrópole, se esfumam no processo de construção incessante da nova forma urbana sem nenhuma relação com a praça ou a vida da praça (Alves, 2011, p.38; Carlos, 2007, p.13 e 89).



Figura 56 – Pórtico português, escultura de José Bonifácio.

Fonte: <https://vejasp.abril.com.br/estabelecimento/praca-do-patriarca/>



Figura 57 - Praça do Patriarca vista de cima.

Fonte:

<https://fotografia.folha.uol.com.br/galerias/19642-paulo-mendes-da-rocha>

CAPÍTULO 4 – VALE DO ANHANGABAÚ: A (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO COMO NEGÓCIO

Conforme Alvarez (2018, p.4), o surgimento da propriedade da terra e a sua transformação em monopólio possibilitou sua inserção da propriedade da terra no circuito mais geral de reprodução do capital enquanto capital fictício, ganhando sentindo “o aumento dos investimentos relacionados ao setor imobiliário e as normas legais que ampliam a mobilização da propriedade da terra e imobiliária como ativo financeiro” (Alvarez, 2014, p.5). Neste sentido, o espaço produzido emerge, concomitantemente, como rigidez e potência capaz de ser mobilizado no mercado financeiro e imobiliário, isto é, a desvalorização de determinado espaço acentuada em momentos de crise contém em si o momento da revalorização a ser alcançada no momento posterior (Alvarez, 2014, p.6).

Neste contexto, o Vale do Anhangabaú, enquanto coração da cidade e local simbólico e estratégico de São Paulo, é colocado no escopo dos projetos urbanos de revitalização/requalificação urbana que busca incessantemente o novo como imagem do progresso e do mundo moderno. Desde a finalização do Parque Anhangabaú em 1992, o poder público municipal realizou intervenções urbanísticas e a redefinição de usos e funções de empreendimentos nas suas adjacências, já elucidados no capítulo anterior, com o intuito de reativar e revalorizar não só o vale, mas a área central como um todo.

Contudo, a reurbanização completa do Vale do Anhangabaú, realizada através do concurso público, parece não ter agradado a todos, principalmente no que diz respeito aos proprietários privados da região, especificamente à Associação Viva o Centro. De acordo com Hereñú (2007, p.339), em agosto de 1996, a Viva o Centro apresentou o seu estudo “São Paulo Centro: uma nova abordagem”, em que analisava a área central e sugeria um conjunto de projetos específicos. Para o Vale do Anhangabaú, o estudo indicava a “reconfiguração de toda a superfície do vale, através da abertura de um sistema de vias locais para o tráfego de veículos, a recuperação da travessia no eixo da São João [...] e uma nova pavimentação que demarcasse com clareza alguns limites pouco configurados (Hereñú, 2007, p.341), principalmente em evidenciar a separação existente entre o Centro Novo e o Centro Velho.

No mesmo ano, a partir das ideias desenvolvidas anteriormente, foi promovido o “Concurso Nacional de Ideias para um Novo Centro de São Paulo” pela Prefeitura Municipal através da Secretaria de Habitação e Desenvolvimento Urbano (SEHAB) e organizado pelo Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB/SP). O concurso tinha como objetivo a seleção de “ideias e diretrizes urbanísticas [...] que direcionem intervenções do poder público e da iniciativa privada [...] Tais intervenções devem buscar a transformação da área [...] capaz de permitir que São Paulo assuma a sua condição de Cidade Mundial” (PMSP, Edital, 1996 apud Rodrigues, 2007, p.110). A proposta vencedora constituiu-se em um conjunto de intervenções predominantemente viárias.

[...] o Vale do Anhangabaú seria totalmente reformulado do ponto de vista físico e funcional. Com o trânsito de passagem afastado pelo sistema de túneis em grande profundidade, novas vias sobre a superfície do vale receberiam o fluxo local e o antigo túnel, destituído de suas funções viárias, seria convertido em um grande terminal de linear de ônibus [...]. O sistema proposto de vias de tráfego local sobre a superfície do vale conformaria um novo conjunto de espaços residuais, um “miolo”, que receberia novo tratamento paisagístico (Hereñú, 2007, p.343).

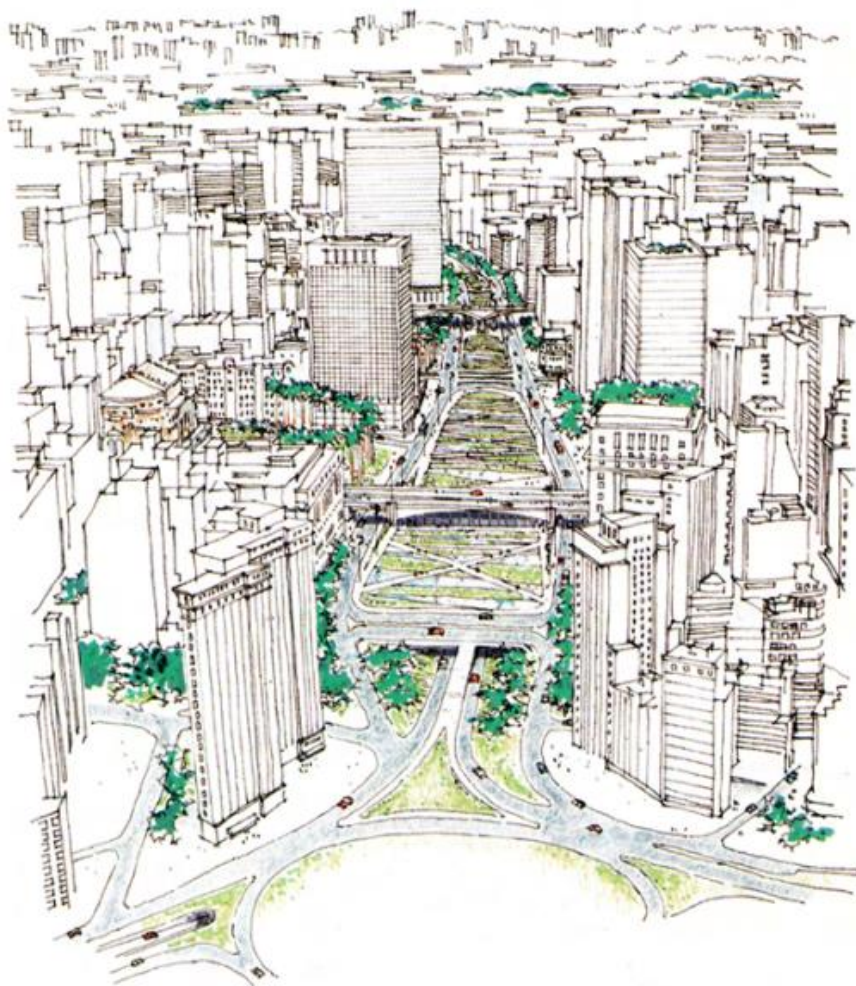


Figura 58 - Perspectiva do vale a partir da Praça da Bandeira.
Fonte: PROMON. Concurso Nacional de Ideias para um Novo Centro de São Paulo, São Paulo:
PROMON, 1997.

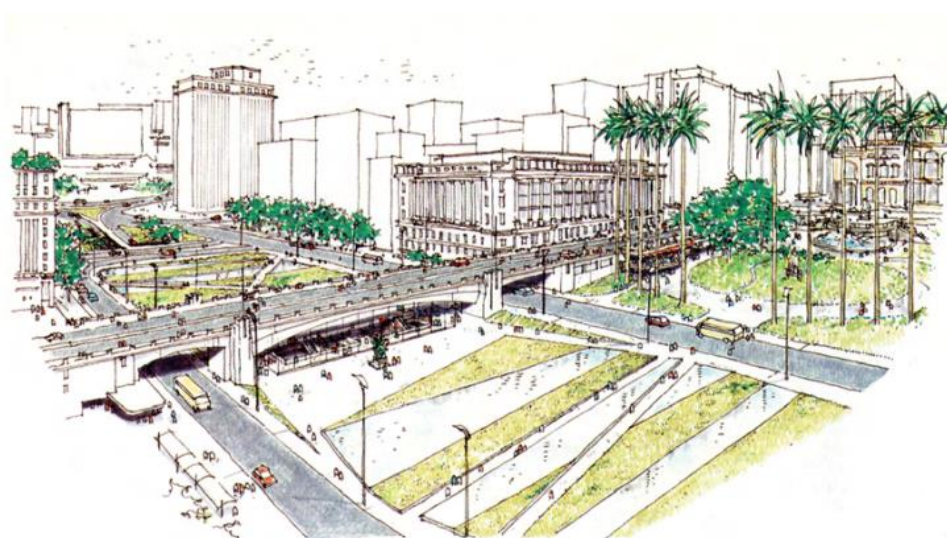


Figura 59 - Viaduto do Chá e novo paisagismo proposto com o retorno do tráfego local.
Fonte: PROMON, 1997.

Em 2005, foi publicado pela Associação o “Projeto de Refuncionalização do Vale do Anhangabaú”, nos mesmos moldes vistos em 1996, porém com menos intervenções, com o objetivo de restituição do vale como “portal do Centro”.

A proposta restabelece, sem perda das características de pequeno parque central do Vale, o trânsito de veículos no local, junto aos edifícios, e cria uma *rambla*⁶¹ contínua para o pedestre, na Avenida São João, entre o Largo do Paissandu e a Rua Libero Badaró. Cria-se assim um acesso adequado e fácil ao Centro, facilita-se a circulação e a segurança do pedestre, aumenta-se a segurança à noite, viabiliza-se economicamente o Vale e desobstrui-se o coração da Cidade. Com isso o Centro poderá se consolidar como âncora das atividades ligadas ao turismo, lazer, cultura e entretenimento, altamente geradoras de emprego e renda (Associação Viva o Centro, 2005, p.2).



Figura 60 - Perspectiva da Av. São João (*rambla*) com o tráfego de pedestres e veículos.
Fonte: Associação Viva o Centro, 2005.

⁶¹ Fonte de inspiração as famosas *ramblas* de Barcelona (grandes calçadões com lojas, restaurantes, bares e hotéis) (Associação Viva o Centro, 2005, p.2).



Figura 61 - Vista aérea do Vale do Anhangabaú proposto pela Viva o Centro.
Fonte: Associação Viva o Centro, 2005.

A justificativa dada pela associação para a reconfiguração do Vale do Anhangabaú é que a obra que resultou no parque Anhangabaú de Jorge Wilhelm, Rosa Kliass e Jamil Kfoury resolveu o conflito entre pedestres e veículos e a ligação norte-sul/sul-norte, porém, “gerou outro grave: tornou o Centroilhado e estrangulado. Resolveu o problema do tráfego de passagem, mas eliminou o tráfego local.

Além disso, elementos do parque como a interrupção no cruzamento entre o Anhangabaú e a Av. São João, com a presença de um extenso canteiro ajardinado, espelhos d’água e o rebaixamento de um espaço para abrigar a Praça Café (que nunca funcionou e passou a abrigar um posto da Guarda Civil Metropolitana e banheiros públicos), a falta de integração entre as estações São Bento e Anhangabaú como portas de entrada para o parque, a falta de ligação das extremidades norte e sul com o Anhangabaú e a exclusão de pontos importantes do projeto original, como a

criação da “Praça para comícios e eventos públicos”, um espaço livre em frente à Praça Ramos de Azevedo que acabou sendo ocupado pelas arquibancadas e jardins, contribuíram para justificar a “ineficiência” do projeto resultado do concurso público.

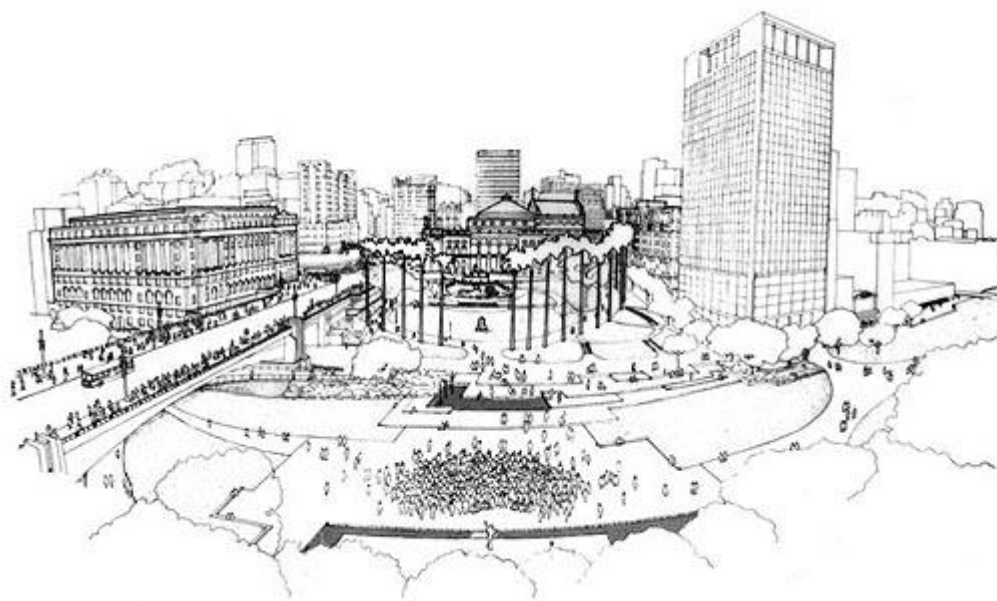


Figura 62 - Perspectiva do Vale e a área que seria destinado para comícios e eventos. À esquerda, shopping Light e ao centro Theatro Municipal – Autor: Jorge Wilhelm.

Fonte: <http://www.jorgewilheim.com.br>



Figura 63 - Rebaixamento da Praça do Café no cruzamento entre a Av. São João e o parque Anhangabaú - Autor: Eduardo Benzatti.

Fonte: <https://sampaistorica.wordpress.com/2013/08/15/o-vale-em-92/>

Apesar dos esforços da Associação Viva o Centro em produzir um projeto que retomasse o sistema viário local para o vale, a priorização dos automóveis parecia estar longe de ser cogitada pela prefeitura municipal, que será assinalado pela escolha do projeto atual.

Em 2006 na gestão José Serra/Gilberto Kassab (2005-2008) é anunciado o projeto da Quadra 27⁶² com o objetivo de reforçar a já significativa, porém dispersa, oferta cultural no centro que propõe:

[...] a criação de um polo de artes e cultura incluindo a construção de um anexo do prestigioso Teatro Municipal, o reagrupamento de instituições artísticas como a Escola Municipal de Bailado e a Escola Municipal de Música. E também a criação de um centro de Pesquisa em Artes, uma galeria pública com espaços de exposição, quichês de venda de ingressos, livrarias e outras amenidades como cafés e restaurantes. Todas as atividades serão abrigadas em novas instalações ou edifícios restaurados no perímetro da quadra 27. O decreto de utilidade pública 46.938 / 2006 colocou 6.300 m2 da área da quadra para possível desapropriação (ITDP, 2007, p.4-5).

Nesse mesmo ano, a ONG ITDP (*Institute for Transportation & Development Policy*)⁶³, percebe a oportunidade estratégica que a Quadra 27, adjacente ao Theatro Municipal e na esquina entre a Av. São João e o Vale do Anhangabaú, vistos como espaço decadentes, representam para a reabilitação do centro histórico ao reforçar e modernizar a oferta cultural e, conseqüentemente, econômico. Ainda, a organização aponta o Vale do Anhangabaú como o “local perfeito para desenvolver um forte coração simbólico com a cara de São Paulo” (ITDP, 2007, p.5).

⁶² A Quadra 27 fica na região central de São Paulo, delimitada pelas Av. São João, Rua Formosa/Vale do Anhangabaú, Praça Ramos de Azevedo/Theatro Municipal e Rua Conselheiro Crispiano.

⁶³ Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (em português) é uma organização sem fins lucrativos, constituída em Washington, D.C. em 1985 e sediada na cidade de Nova York. A missão do ITDP é promover o transporte ambientalmente sustentável e equitativo em todo o mundo. Trabalhamos com os governos municipais para implementar projetos de transporte e desenvolvimento urbano que reduzam as emissões de gases de efeito estufa e a poluição, ao mesmo tempo que impulsionam a habitabilidade urbana e as oportunidades econômicas. Disponível em: < <https://itdpbrasil.org/>>

Para desenvolver e aprofundar a discussão, o ITDP trouxe para São Paulo palestras⁶⁴ e realizou 2 workshops demonstrando a aplicabilidade da metodologia de Jan Gehl nos casos da Quadra 27 e do Vale do Anhangabaú. Infelizmente ao longo da pesquisa não foram encontrados os motivos por trás do pedido de realização destes estudos à Gehl *Architects* pelo ITDP, nem mesmo no dossiê realizado pelo Arquitetura da Gentrificação (AG)/Privatização da Rua⁶⁵ que investigou o presente projeto arquitetônico para o Anhangabaú cita tal relação, entretanto de acordo com o AG sabe-se que a ONG contratou o escritório de arquitetura por €30 mil euros, equivalente a R\$81 mil reais⁶⁶ na época.

Em 2007 os estudos de campo são realizados pelo escritório de arquitetura dinamarquês Gehl *Architects*, o qual tem as pessoas e suas atividades consideradas em primeiro lugar como metodologia. “A qualidade dos espaços é analisada com base nos critérios desenvolvidos sob a perspectiva das pessoas, e as soluções e recomendações para espaços, paisagens e edifícios são baseadas nestes critérios” (ITDP, 2007, p.8).

Este estudo foi realizado com o intuito de identificar as precariedades e potencialidades do centro da cidade e do Vale do Anhangabaú e dar subsídios ao poder público municipal para “revitalizá-la” e transformá-la em um polo cultural atrativo ao turismo e comércio.” Cabe aqui analisar somente os desdobramentos dos estudos realizados para o Vale do Anhangabaú, não cabendo à esta pesquisa discutir sobre as potencialidades e precariedades do projeto da Quadra 27, apesar de estarem correlacionadas.

A tabela abaixo elucida os principais problemas, recursos e potencialidades apresentados no Vale do Anhangabaú de acordo com o documento publicado pelo ITDP.

⁶⁴ O ITDP contribuiu para esta discussão trazendo para São Paulo palestrantes como Enrique Penalosa, ex-prefeito de Bogotá, Tim Tompkins, diretor executivo da Times Square Alliance de Nova York, e David Sim, associado do escritório Jan Gehl Architects de Copenhague (ITDP, 2007, p.5).

⁶⁵ Arquitetura da Gentrificação (AG) é um projeto de investigação da jornalista Sabrina Duran realizada em parceria com a Repórter Brasil sobre as medidas de higienização social adotadas durante as duas últimas administrações municipais de São Paulo (2005-2012) no centro da capital. Como foco principal da investigação estão as relações entre poder público e empresas privadas do setor de construção civil e ramo imobiliário.

⁶⁶ Considerou-se o valor médio aproximado de 1€ = R\$2,70, a partir de dados do Banco Central do Brasil entre os anos de 2006 e 2008. Disponível em: <<https://www.bcb.gov.br/estabilidadefinanceira/historicocotacoes>>

VALE DO ANHANGABAÚ		
Principais Problemas	Principais Recursos	Principais Potencialidades
Perfil do projeto sem clareza. Não é parque nem praça. Seu desenho o torna demasiado pequeno para grandes eventos.	Apresentar-se como o verdadeiro centro da cidade.	O espaço público simbólico do centro da cidade.
As laterais inativas e fechadas o tornam pouco atraente e dão uma aparência de insegurança à noite.	Estabelecer ligação entre dois centros históricos.	O principal espaço para eventos em São Paulo.
Poucos convites para permanência. Bancos públicos de baixa qualidade.	Grande o bastante para receber diversas atividades simultaneamente.	Lugar tanto para eventos do dia a dia quanto ocasionais.
Escala reduzida de funções e de atividades.	Conexão para pedestres para outros espaços públicos.	Espaço de recreação de 24 horas tão necessário para múltiplos eventos.
	De fácil acesso pelo transporte.	Destino cultural convidando e unindo os paulistas.

Tabela 1 - Principais problemas, recursos e potencialidades sobre o Vale do Anhangabaú.
Fonte: ITDP, 2005, p.21

Após analisar os problemas, recursos e potencialidades do vale, o escritório Gehl *Architects* fez um levantamento sobre a contagem de pedestres analisando o tráfego no domingo e dias úteis. No próprio documento há a afirmação de que este estudo é padrão do escritório dinamarquês e normalmente fazem uma versão mais extensa desse tipo de estudo, o que não foi o caso deste em questão.

No fim do estudo observou-se que a grande diferença no tráfego de pedestres entre o domingo e os dias úteis está relacionado mais ao destino de trabalho do que de lazer. A baixa atratividade em permanecer no Anhangabaú é devido à falta de atividades físicas e culturais de permanência no Vale, a não ser pelos eventos ocasionais, e a falta de conservação do local, dos seus equipamentos urbanos (jardins, lixeiras, assentos, iluminação, etc.) e das fachadas dos empreendimentos, sendo que “alguns têm a aparência apropriada à grandeza do Anhangabaú enquanto outros pertencem a outro lugar qualquer”, “deixando a impressão de um espaço urbano desintegrado, deixado ao acaso pelos muitos atores ao longo do tempo” (ITDP, 2007, p.32). Os principais pontos discutidos foram a iluminação precária, principalmente à noite, as fachadas inativas e/ou pouco atraentes no piso térreo

voltadas para o Anhangabaú e as conexões precárias entre o Vale do Anhangabaú e os principais terminais de ônibus e metrô.

Ainda no estudo, foram identificados os grupos de usuários do Anhangabaú e suas possíveis necessidades e desejos individuais, com o intuito de criar um espaço de “magnitude e qualidade icônica [...] capaz de acomodar a mais ampla gama de cidadãos” e “com a visão ampla de se criar um polo cultural no centro da cidade (ITDP, 2007, p.47). As necessidades e desejos foram separados em duas categorias: 1) hardware: propostas de intervenção no espaço físico, como iluminação, ruas e calçadas, mobiliário urbano, sinalização, elementos de paisagismo, etc.; 2) software: propostas ligadas à programação, uso e gestão como eventos e administração, vida urbana, atrações e decorações temporárias, concertos e shows, manutenção, segurança, etc.

TRABALHADORES	CONSUMIDORES DE CULTURA	FAMÍLIA	COMÉRCIO INFORMAL E MARGINALIZADOS	CONCLUSÃO DAS SIMILITUDES
HARDWARE				
Cafés e restaurantes para socializar	Mais atividade noturna. Destinações culturais como cinemas e teatros, bem como funções de suporte como bares e restaurantes	Cafés e restaurantes com sombra para se sentar ao ar livre	Locais legalizados para comerciar a fim de evitar o assédio da polícia e o confisco	Função suporte: cafés, restaurantes e compras com foco cultural
Áreas verdes acessíveis e sombreadas para o uso de lazer	Banheiros públicos de qualidade	Banheiros públicos de qualidade e posto de primeiros socorros com enfermeiro		Possibilidades de lazer, locais para sentar, deitar, comer um lanche, ou locais para se encontrar e conversar
Conexões agradáveis aos pontos de transporte públicos	Uma grande rede de destinos culturais conectados por caminhos pedestres agradáveis	Bom transporte / fácil acesso. Talvez um micro ônibus/ bonde para outros locais no centro		Ampla oferta cultural, restaurantes para o público sofisticado e popular
Estufas de negócios: “unidades de trabalho incubadoras” e instalações para conferências e eventos	A revitalização da “Cinelandia”: Cinemas de qualidade como atração noturna e de finais de semana.	Ampla gama de locais e atividades, como feira de artesanato, playgrounds e atividades para jovens com áreas para skate, esporte/ jogos	Dignidade. Banheiros públicos gratuitos. Banhos e lavanderia	Bons banheiros públicos Ligações pedestres agradáveis ligando o Anhangabaú ao resto do centro

Comércio sofisticado	Ampla oferta de eventos culturais e de alimentação para um público tanto sofisticado como mais popular.	Centro de visitantes/ informações turísticas		
Academias de esporte e ginástica	Apresentação diária de Escolas de Samba às 9pm e uma apresentação das atrações da semana	Muitos bancos de boa qualidade em locais agradáveis.	Bons bancos.	Bons banheiros públicos
SOFTWARE				
Segurança	Segurança	Segurança e higiene	Oferta cultural popular, não apenas elitista de vanguarda	Segurança e higiene
Baixo nível de ruído no horário de trabalho	Programação 24h no Anhangabaú para experiência cultural contínua	Transporte público limpo, agradável e confiável.	Programas de assistência social.	Espaço público bem administrado e mantido
Espaço público bem administrado e mantido		Alto padrão de manutenção do espaço público	Comida e transporte público fácil e barato.	Facilidade de acesso ao transporte público de qualidade

Tabela 2 - Necessidades e desejos individuais e coletivos dos usuários do Anhangabaú.

Fonte: ITDP, 2007, p.47-51.

Após essa análise, as soluções para reverter o processo de degradação e deterioração do Vale do Anhangabaú e transformá-lo em um “espaço público de classe verdadeiramente internacional e no espaço ícone da cidade” foram: a implantação de um espaço público 24h, o zoneamento do uso e ambientação do Anhangabaú para a realização de diversas atividades simultaneamente, pontos de acesso ao Vale de qualidade, a consolidação do polo cultural com a Quadra 27 e as demais instituições culturais nas adjacências, a ativação das fachadas dos prédios ao nível térreo e a instalação de áreas verdes e azuis, com a instalação de jatos d’água, “elemento lúdico” que pode ser ativado e desativado facilmente, atraindo “crianças e espíritos brincalhões” (ITDP, pg. 63).

De acordo com Luc Nadal⁶⁷, diretor técnico do ITGP e participante da elaboração do estudo, na época foi realizada uma apresentação pública do projeto organizada pela administração municipal no prédio da prefeitura, além da realização de dois workshops públicos no próprio Vale do Anhangabaú, tendo como participantes pessoas do governo (mas não políticos), planejadores, arquitetos e

⁶⁷ Em entrevista ao Arquitetura da Gentrificação (AG) em julho de 2014.

pessoas da sociedade civil também, além de organizações como a Associação Viva o Centro.

Conforme Helena Orenstein de Almeida, diretora do ITDP Brasil, “o resultado do trabalho foi oferecido à prefeitura de São Paulo, encabeçada à época por Gilberto Kassab (PSD)”, contudo o projeto não foi levado adiante pela prefeitura provavelmente por conta das mudanças administrativas e políticas que geram descontinuidades (AG, 2014). A gestão de Kassab desconsiderou o projeto, pois estava direcionando seus recursos para a implantação do projeto “Nova Luz”, iniciada pelo seu antecessor José Serra.

4.1 – Projeto de Reurbanização e Requalificação do Vale do Anhangabaú: desenvolvimento e apontamentos do projeto.

O Vale do Anhangabaú voltaria ser tema central para a Prefeitura Municipal em 2013 com a eleição de Fernando Haddad – PT (2013-2017), o qual incluiu a requalificação da área central, incluindo o Vale do Anhangabaú, em seu Programa de Metas (2013-2016)⁶⁸. De acordo com o seu programa, a valorização e requalificação da área central partem do reconhecimento do seu profundo significado social, simbólico, econômico e funcional para São Paulo.

O enfoque multissetorial na articulação das ações de governo considera dentre as diversas dimensões dessa área: (i) o fato de ser referência de memória e identidade de São Paulo; (ii) o fato de ser patrimônio histórico e cultural, construído por inúmeras gerações, ao longo da formação da cidade; (iii) o fato de ser ponto de encontro, de diversidade e ter localização privilegiada; (iv) sua importância econômica e sua diversificação, expressa tanto pela forte economia popular, como pela multiplicidade e quantidade dos serviços que oferece; e (v) o fato de constituir estoque para o desenvolvimento de uma política habitacional para a área central, garantindo diversidade social e de usos e garantindo a aproximação de emprego e

⁶⁸ Eixo Temático 1: Compromisso com os Direitos Sociais e Cívicos, Objetivo 11: Requalificar e promover a ocupação dos espaços públicos, Meta 72: Requalificar espaço público de uma centralidade urbana. A secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania, por meio de suas coordenadorias, será articuladora do público-alvo para execução da meta, devendo considerar a necessidade da presença humana permanente nesses espaços, afim de promover uma cultura de cidadania baseada na convivência, na tolerância e na ocupação contínua dos espaços públicos (PMSP, 2013, p.143).

moradia, desta feita trazendo moradia para onde os empregos existem (PMSP, 2013, p.25-26).

Desta forma, o Estado, sob a forma de poder público municipal, tem um papel essencial na reprodução do capital, logo na reprodução do espaço. Ao eleger um fragmento do espaço urbano que está no escopo dos projetos de requalificação urbana, o Estado está apontado o local em que os investimentos públicos serão direcionados, portanto o local que será passível de valorização, buscando assim atrair os investimentos de capitais privados na região.

As intervenções no espaço urbano e a cidade fazem parte, cada vez mais, das estratégias prioritárias de atração desse capital. A produção da cidade pelo poder público leva em conta a cidade como negócio a partir das possibilidades de valorização ofertadas em determinados territórios do urbano. O potencial de valorização do espaço passa pela liberação desse espaço aos investimentos privados através de uma atuação específica do poder público. (Santos, 2006, p.116-117).

As discussões com relação às requalificações e ocupação dos espaços públicos na gestão de Haddad tiveram início com a inauguração do projeto “Centro, Diálogo Aberto”, uma série de seminários e workshops realizados entre os dias 17 a 19 de abril de 2013 promovido pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU). No documento publicado, a SMUD afirma que:

Os projetos que queremos promover não buscam construir novos espaços, mas, acima de tudo, transformar as estruturas preexistentes. O foco é renovar as suas formas de uso, ressignificar o espaço público em lugar onde se potencialize o domínio público. O Centro é o espaço de representação de toda a sociedade, o que o faz ser um campo compartilhado. E, como tal, o Centro se caracteriza por ser um campo de conflito. Pensar e agir sobre a transformação da área central de São Paulo exige enfrentar o campo de projeto como um campo de negociação dos conflitos, onde a coexistência pacífica se torne não apenas possível, mas sobretudo desejável (SMDU, 2013, p.6) (Grifo nosso).

Nesse processo, os arquitetos Helle Sørholt e David Sim, do escritório Gehl Architects (o mesmo contratado em 2007 pelo ITDP) são convidados a apresentar sua

metodologia aos participantes⁶⁹ e desenvolver um estudo de campo identificando problemas e potencialidades da região central, exatamente como foi feito em 2007 (AG, 2014). A ideia de contratar o escritório dinamarquês é que sua “proposta de trabalho visa reunir a população usuária do Centro, poder público e projetistas em um processo colaborativo e participativo” (SMDU, 2013, p.6).

É preciso pensar as cidades do século XXI a partir da perspectiva das pessoas, de maneira holística e multidisciplinar, mudar o modelo de negócios e ter uma visão muito forte de como queremos que a cidade seja no futuro para direcionar muitas pessoas de acordo com ela. A beleza da cidade está na sua capacidade de acolher diretrizes que norteiem diversos planos e projetos simultaneamente. A metodologia Gehl, foca primeiramente na vida e na cidade que se deseja para o futuro, depois pensa no espaço e em como organizá-lo para ter esse tipo de vida e cidade para então pensar nas construções e nos tipos de funções, programas e atividades, e por fim na arquitetura necessária para amparar essa vida e essa cidade (SPUrbanismo; Gehl *Architects*, 2013, p.12-13) (Grifo nosso).

O Privatização da Rua ou Arquitetura da Gentrificação 2 (AG) em parceria com a Repórter Brasil, foi uma investigação jornalística iniciada em dezembro de 2013 e concluída em dezembro de 2014 com o objetivo de destrinchar os processos por trás do plano da prefeitura de São Paulo de "requalificar" o centro da cidade, especificamente o Vale do Anhangabaú e adjacências. Dado isso, segundo a sua apuração, apesar do discurso do projeto englobar o “diálogo aberto” e um “processo colaborativo e participativo” não houve uma participação significativa de entidades civis⁷⁰ de fato, como as pessoas em situação de rua, os vendedores ambulantes, dentre outros (AG, 2014).

⁶⁹ De acordo com o AG, os participantes foram: o secretário de Desenvolvimento Urbano, Fernando de Mello Franco, o então subprefeito da Sé, Marcos Barreto, o secretário de Cultura, Juca Ferreira, o diretor de Desenvolvimento da São Paulo Urbanismo, Gustavo Partezani, além de outros profissionais da própria prefeitura como a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e da Secretaria de Habitação, além de escritórios de arquitetura, empresas do setor imobiliário e construção civil, instituição financeira, universidades, associação comercial, entidades de classe e organizações civis (AG, 2014)..

⁷⁰ Na lista de convidados enviada à reportagem pela SPUrbanismo após pedido feito via Lei de Acesso à Informação (LAI), das 75 empresas, entidades e instituições convidadas, apenas duas tinham alguma relação com populações vulneráveis: Centro Gaspar Garcia de Direitos Humanos e Instituto Religare, que lida com jovens em situação de risco social (AG, 2014).

Ainda, é imprescindível apontar que o discurso do projeto “Centro, Diálogo Aberto” tinha como premissas: “realizar projetos sem a necessidade de construir novos espaços, mas transformando suas estruturas preexistentes” e “pensar as cidades do século XXI a partir da perspectiva das pessoas, de maneira holística e multidisciplinar, mudar o modelo de negócios”. Ao longo do capítulo iremos discutir que tais premissas não foram abrangidas especialmente durante o processo de execução do projeto para o Vale do Anhangabaú.

Os estudos de campo do primeiro workshop foram realizados para 11 localidades da área central, dentre eles o Vale do Anhangabaú, e utilizados 12 critérios para avaliar a qualidade do espaço público, divididos em 3 categorias (proteção, conforto e prazer). Para além do plano teórico, a SMDU afirma que irá selecionar três intervenções estratégicas que serão transformadas em projetos piloto e serão construídos provisoriamente para serem testados pelo uso efetivo e ativo da população (SPUrbanismo; Gehl *Architects*, 2013. p.11).

O resultado dos estudos de campo para o Vale, evidenciou a insatisfação ou indiferença com relação aos 12 critérios utilizados. Durante este primeiro encontro, o “Diálogo Aberto” nomeou o Vale do Anhangabaú como primeiro lugar estratégico para receber estas mudanças⁷¹, elegendo assim o fragmento do espaço urbano da cidade que será alvo de investimentos.

⁷¹ Entrevista realizada com Luis Eduardo Surian Brettas, superintendente do Desenho da Paisagem da São Paulo Urbanismo, desde 2005, coordenando equipes e desenvolvendo projetos de interesse da cidade (Bonzi, 2014, p.159).



Figura 64 - Localização dos espaços públicos escolhidos pelo "Centro, Diálogo Aberto".
Fonte: SPUrbanismo; Gehl Architects, 2013. p.15.

PROTEÇÃO		
Proteção contra o trânsito motorizado <ul style="list-style-type: none"> • Acidentes de trânsito • Poluição, fumaça, barulho • Visibilidade 	Proteção contra Crime e violência <ul style="list-style-type: none"> • Bem iluminado • Permite vigilância passiva • Intercala usos no espaço e no tempo 	Proteção contra experiências sensoriais negativas <ul style="list-style-type: none"> • Vento, chuva, calor, frio • Poluição, poeira, excesso de luz, barulho
CONFORTO		
Convidativo para caminhar <ul style="list-style-type: none"> • Espaço para caminhar • Acessibilidade às áreas chave • Fachadas interessantes • Sem obstáculos • Superfícies de qualidade 	Convidativo para parar/ ficar <ul style="list-style-type: none"> • Limites atrativos e funcionais • Espaços definidos para ficar • Objetos para se apoiar e ficar próximo 	Convidativo para sentar <ul style="list-style-type: none"> • Zonas definidas para sentar • Maximizar as vantagens • Vista agradável, oportunidades para ver as pessoas • Boa mistura entre espaços para sentar gratuitos e pagos • Oportunidades para descansar
Contato Visual <ul style="list-style-type: none"> • Maneiras coerentes de encontrar o caminho • Paisagens Interessantes Iluminação noturna Contato Visual e Auditivo • Ambiente com pouco barulho ambiente 	Atividades diurnas/noturnas <ul style="list-style-type: none"> • Cidade 24 horas • Funções ao longo do dia • Uso misto • Iluminação na escala humana Variação ao longo do ano • Atividades temporárias (Festa Junina, Carnaval, Natal) • Proteção Extra para condições climáticas desagradáveis 	Atividades Lúdicas, Recreativas e Interação <ul style="list-style-type: none"> • Permitir atividade física interação, diversão e brincadeiras • Atividades Opcionais (descansar, reuniões informais) • Criação de oportunidades de interação no espaço público

PRAZER		
Construído na Escala Humana <ul style="list-style-type: none"> • As dimensões dos prédios e do espaço respeita a importância das dimensões humanas no que se refere aos sentidos, movimentos, tamanho e comportamento 	Aspectos Positivos do Clima <ul style="list-style-type: none"> • Sol / sombra • Conforto climático • Brisa / vento 	Estético e Sensorial <ul style="list-style-type: none"> • Design de qualidade, detalhes bem cuidados e materiais resistentes • Vista • Experiências sensoriais ricas

Tabela 3 - 12 critérios para avaliar a qualidade dos espaços públicos na área central de São Paulo.
Fonte: SPUrbanismo; Gehl Architects, 2013. p.27.

De acordo com caderno publicado pelo Gehl Architects (2014), durante o período de execução do projeto para o Anhangabaú, que ocorreu entre abril e novembro de 2013, foram realizados três diálogos abertos entre arquitetos, planejadores, técnicos de diferentes setores da administração e manutenção e representantes da sociedade civil. O escritório afirma que durante o primeiro diálogo aberto, realizado em abril, a discussão “focou em uma visão geral de como planejar as cidades para as pessoas e quais as qualidades urbanas precisam estar presentes no espaço público para ser convidativo para a vida na cidade”⁷². Ainda neste mesmo diálogo aberto, os participantes do workshop fizeram uma avaliação do Vale do Anhangabaú focando nas qualidades do espaço público e o resultado mostrou que o Vale sofre com a falta de proteção, conforto e prazer, especialmente relacionado à segurança, oportunidades para permanecer, impressões sensoriais e escala humana⁷³.

Infelizmente não se sabe ao certo se o seminário do “Centro, Diálogo Aberto” realizados entre os dias 17 a 19 de abril de 2013, coincide com este mesmo diálogo aberto citado no caderno do Gehl. Entretanto, considerando que ocorreram no mesmo mês e que ambas as discussões englobam o “pensar as cidades a partir da perspectiva das pessoas”, além da realização de um estudo de campo para o Vale do Anhangabaú considerando os mesmos 12 critérios, podemos supor que sim. Dito isso, é importante destacar que nos estudos de campo e workshops realizados durante o

⁷² No original lê-se: At the first open dialogue in April focused generally on how to plan cities for people and which urban qualities need to be present in the public space in order to be inviting for city life Gehl Architects, 2014, p.4)

⁷³ No original lê-se: During Open dialogue #1 the workshop participants made an evaluation of Vale do Anhangabaú focusing on the public space qualities. The evaluation showed that the Valley today suffers from lack of protection, comfort and enjoyment – especially when it comes to: safety, opportunities to stay, sensory impressions and human scale (Gehl Architects, 2014, p.4)

primeiro diálogo aberto, não se abrangeu toda a área do Vale do Anhangabaú - Figura 75 representado pela área 6 - portanto, uma parte considerável do Vale foi ignorada nesta primeira etapa, justamente o local onde os skatistas mais se concentravam, próximos às arquibancadas de granito.

Em 2 de agosto de 2013, o Banco Itaú – única instituição financeira chamada para participar do seminário, segundo consta na lista de convidados da SPUrbanismo (AG, 2014) - comunica o seu interesse em doar o projeto arquitetônico do Vale do Anhangabaú para a Prefeitura Municipal.

Em 2 de agosto de 2013, a responsável por Relações Governamentais e Institucionais do banco Itaú, Luciana Nicola, envia à vice-prefeita de São Paulo, Nádia Campeão (PCdoB), uma carta na qual expressa a vontade da instituição financeira de contribuir para o importante movimento de requalificação do centro de nossa cidade, discutido no seminário Centro, Diálogo Aberto, organizado pela PMSP nos dias 17 a 19 de abril, do qual tivemos o prazer de participar". A forma de fazer isso, segundo Nicola, é doando um "projeto arquitetônico para reorganização dos espaços no Vale do Anhangabaú, por meio do renomado escritório Gehl *Architects*, com ampla experiência em intervenções desta natureza" (AG, 2014).

De acordo com o dossiê do AG, o projeto arquitetônico doado à Prefeitura pelo Banco do Itaú equivalia a €500 mil euros (aproximadamente R\$2 milhões de reais na época). Ainda, o AG expõe que no termo de doação assinado, o objeto doado (no caso, o projeto arquitetônico para o Vale do Anhangabaú) "é inexigível a licitação, na forma do art. 25⁷⁴, caput da lei 8.666/93" (lei que regulamenta as licitações)". Isto é, não há a exigência de realização do processo licitação para a realização dos estudos do projeto dado a "inviabilidade de competição" com a Gehl *Architects* e seu "reconhecimento mundial".

De acordo com a lei citada por Mello Franco [Fernando Mello Franco, secretário de Desenvolvimento Urbano], isso significa que o projeto para o

⁷⁴ LEI Nº 8.666, DE 21 DE JUNHO DE 1993, Art. 25, item II. É inexigível a licitação quando houver inviabilidade de competição, em especial para a contratação de serviços técnicos enumerados no art. 13 - incluiu-se no item I os estudo técnicos, planejamentos e projetos básicos ou executivos, desta Lei, de natureza singular, com profissionais ou empresas de notória especialização, vedada a inexigibilidade para serviços de publicidade e divulgação. (Grifo nosso).

Vale do Anhangabaú desenvolvido pelo Gehl *Architects* a pedido do banco Itaú não precisa passar por licitação porque o escritório dinamarquês, dada sua fama nos projetos que desenvolve, possui "notória especialização", o que o exime, por lei, de competir com outros escritórios. Tanto as palavras de Luciana Nicola, do Itaú, em sua carta de intenções à vice-prefeita, quanto as palavras do próprio secretário na Cláusula Primeira do Termo de Doação, onde diz que o escritório é "mundialmente reconhecido por sua especialização na elaboração de projetos de planejamento urbanístico", antecipam a defesa da "notoriedade do saber" necessária ao escritório dinamarquês para que não tenha que passar por qualquer processo de concorrência pública (AG, 2014).

Podemos observar aqui que o processo participativo, pelo menos no que se refere à realização dos estudos preliminares para o projeto no Vale do Anhangabaú, não ocorreu. Ademais, qual seria o interesse do banco do Itaú – instituição financeira privada – em doar um projeto de quase R\$ 2 milhões para a Prefeitura? A doação dos estudos preliminares, feitas pelo Gehl Architects, do banco do Itaú para a Prefeitura Municipal evidenciou não somente o interesse do setor privado e financeiro em requalificar e revalorizar o Anhangabaú, mas também do poder público municipal que, a partir de então, de acordo com o Arquitetura da Gentrificação 2, houve uma “incomum rapidez de agentes da prefeitura ao emitirem pareceres favoráveis à aceitação da doação feita pelo Itaú, pressa na liberação de verba pública, e uma notável autonomia da instituição financeira para atuar na transformação urbana de espaços do centro da cidade” (AG, 2014). Deste modo, podemos afirmar que a parceria que ocorreu entre a Prefeitura Municipal, o banco do Itaú e o escritório dinamarquês reconhecido internacionalmente, Gehl *Architects*, para a requalificação do Vale, tem servido como um *marketing* para a cidade que busca atrair investimentos (Alvares, 2012, p.65).

Enquanto os trâmites de doação do projeto aconteciam entre a Prefeitura, o Banco do Itaú e o Gehl Architects, o desenvolvimento do estudo acontecia com a realização da segunda etapa do projeto, realizada entre os dias 20 e 28 de agosto de 2013, com a finalidade de estudar o espaço público do Vale do Anhangabaú e se discutiu “o que o novo conceito para o Vale do Anhangabaú deveria incluir com o

intuito de criar um espaço inclusivo e seguro para todos os cidadãos”⁷⁵. A partir desta questão houve a realização de visitas de campo, entrevistas, contagem e análise de fluxo de pedestres que resultaram em um consenso para incluir: “wi-fi livre, ruas arborizadas, quiosques, mobiliário urbano, qualidade da iluminação na escala humana e elementos aquáticos”⁷⁶. Este último visto também como um elemento indispensável para a elaboração do projeto nos estudos realizados a pedido do ITDP.

No terceiro diálogo aberto – ocorrida em setembro de 2013 – “um grupo menor de projeto foi convidado para dar contribuições e orientações específicas para os conceitos preliminares para a concepção do projeto para que a equipe do projeto desenvolvesse o projeto mais”⁷⁷. Por fim, houve um diálogo interno para discutir e comentar propostas do esboço para o projeto conceitual a fim de direcionar e apoiar a diretriz final do projeto⁷⁸. Em todos os diálogos abertos/workshops não houve a participação de representantes de movimentos sociais conforme afirma o dossiê do Arquiteura da Gentrificação 2.

A partir das avaliações e dos estudos de campo realizados nos seminários e workshops, foram apresentadas as principais qualidades e desafios para o Vale do Anhangabaú presentes na tabela seguir.

VALE DO ANHANGABAÚ	
PRINCIPAIS QUALIDADES	PRINCIPAIS DESAFIOS
<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilidade múltipla de transporte público próximo • Presença de calçadas exclusivos para pedestres • Potencial dos edifícios no entorno • Localização central e única conexão leste-oeste 	<ul style="list-style-type: none"> • Dificuldade de acesso ao Vale pela falta de conexões diretas • Via expressa que passa embaixo do Vale gera poluição e barulho

⁷⁵ No original lê-se: At the second open dialogue in August many of the same people participated in the workshop on what a new concept for Vale do Anhangabaú should include in order to create an inclusive and safe square for all citizens (Gehl Architects; SPurbanismo, 2014, p. 4)

⁷⁶ No original lê-se: The main consensus points from the workshop were to include: free wi-fi, street trees, kiosks, mobile furniture, high quality lightning in human scale and water features (Gehl Architects; SPurbanismo, 2014, p. 4)

⁷⁷ No original lê-se: At the third open dialogue session in September a smaller project group was invited to give very specific input and guidance to the preliminary concepts for the project design in order for the project team to develop the project further (Gehl Architects; SPurbanismo, 2014, p. 4).

⁷⁸ No original lê-se: During the development of the final concept design there has been an internal dialogue discussing and commenting on sketch proposals for the concept design in order to direct and support the final project guidelines.

<ul style="list-style-type: none"> • Fluxo grande de pedestres • Variedade de comércio e atrações (cultura, educação, trabalho, serviço público e compras) • Presença de residentes e estudantes no local (considerando que os estudantes usam a cidade ativamente durante o dia para reuniões, atividades sociais e compras) • Os residentes possuem um sentimento de pertencimento e, através do uso das facilidades locais, sentem um aumento da sensação de segurança noturna no bairro • Local com histórica e arquitetura tradicionais 	<ul style="list-style-type: none"> • Fachadas dos edifícios do entorno: pouco atrativas e interativas • Falta de áreas de permanência • Pouca acessibilidade (por conta das escadas) • Falta de segurança (devido à pouca variedade de usuários e poucos atrativos)
---	---

Tabela 4 - Principais potencialidades e desafios presentes no Vale do Anhangabaú.
 Fonte: Gehl Architects, 2014, p.6-7; Anexo III do Edital Memorial Descritivo da Área da Concessão, 2020, p.6.

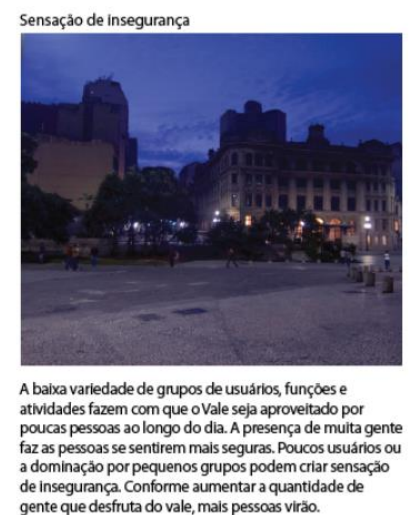


Figura 65 - Esquema dos desafios do Vale no Anhangabaú.
 Fonte: Gestão Urbana SP/PMSP.

A partir dos desafios e qualidades expostos acima, foi montado um mapa consensual (figura 77) em que são expostos os principais pontos que deverão ser modificados no Vale do Anhangabaú para transformá-lo no “coração da cidade”, um lugar convidativo para todos. O resultado do design para o Vale foi baseado em 4 objetivos: 1) melhorar os acessos; 2) criar espaços menores para a escala humana; 3) fazer um espaço urbano mais flexível para eventos grandes e do dia-a-dia; 4) ativar as bordas da praça abrindo as fachadas dos edifícios para o Vale⁷⁹. A tabela a seguir apresenta o que se propôs para cada um dos quatro objetivos.

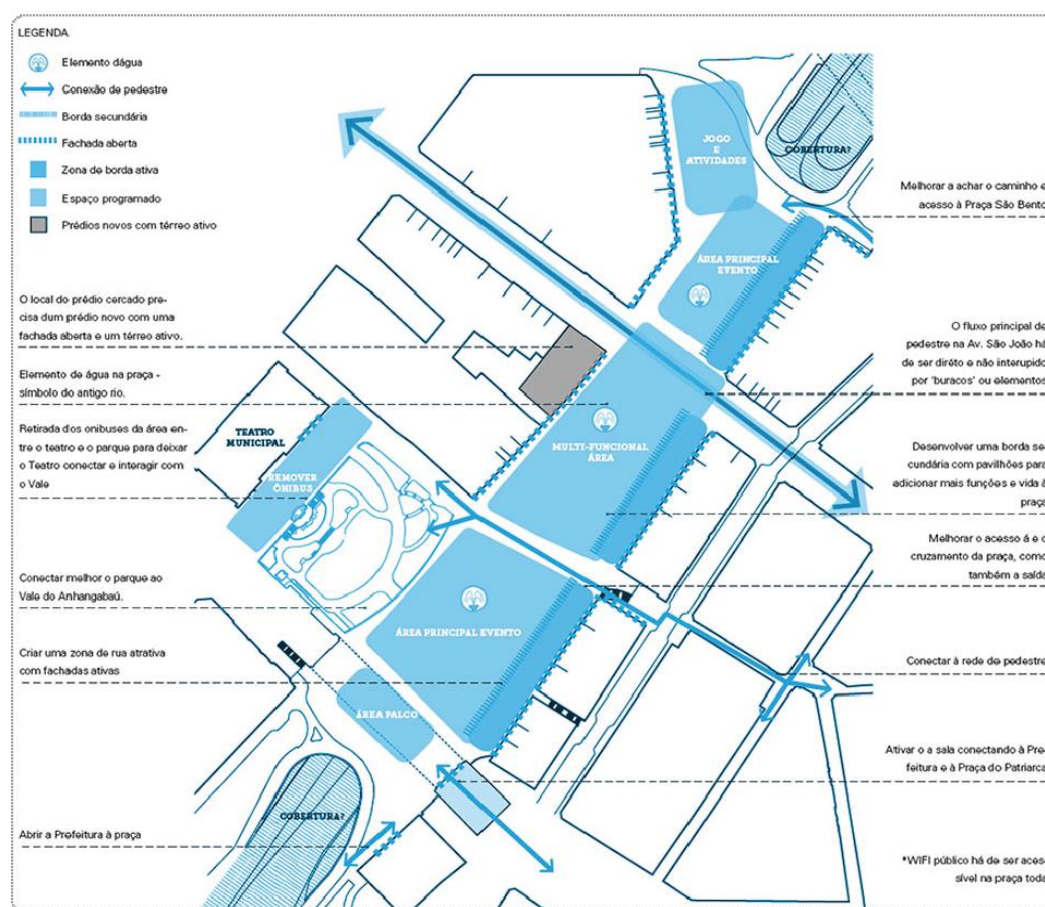


Figura 66 - Mapa consensual dos principais elementos a serem introduzidos no Vale do Anhangabaú.
Fonte: Gestão Urbana SP/PMSP.

⁷⁹ No original lê-se: The resulting design of Anhangabaú Square is based on 4 goals: to improve access, create smaller human-scale spaces, make a more flexible city space for big events and everyday life and activate the edges of the square by opening its buildings facades (Gehl Architects, 2013/14).

PROPOSTAS DE MELHORIAS PARA O VALE DO ANHANGABAÚ			
MELHORAR OS ACESSOS	RESPEITO À ESCALA HUMANA	ESPAÇO FLEXÍVEL	FACHADAS ATIVAS
Piso contínuo, em superfície única, para garantir acessibilidade universal para todos os grupos de usuários	Um ambiente confortável do ponto de vista sensorial (visual, auditivo, olfativo, temperatura)	Robusto para seu uso e fácil manutenção.	Reativar as fachadas no térreo dos edifícios que contornam o Anhangabaú, dando apoio e criando vida ao longo das bordas do Vale. Lojas e restaurantes/café devem se apropriar e ocupar a zona próxima aos edifícios com mobiliário e atividades.
Integração à toda a rede de ruas de pedestres do Centro	Boas e variadas oportunidades para sentar	Atrativo para a realização de eventos de todos os tamanhos, oferecendo uma superfície flexível que se ajuste às dimensões e necessidades de cada evento ou atividade.	Atividades por meio de uma 'fachada secundária' de bancas, quiosques e pavilhões com funções e serviços que interagem diretamente com as pessoas.
Permitir que os pedestres caminhem respeitando seu desejo de deslocamento – evitar barreiras.	Mais verde e água para garantir um bom ambiente para o lazer		
Garantir boas condições para o pedestre nas ruas que dão acesso ao Vale.	Um ambiente que respeite a escala humana, acrescentando à escala monumental do Vale unidades menores, convidativas para a vida urbana cotidiana, concentrando as pessoas junto ao térreo dos edifícios	Adaptável ao clima e aos diferentes grupos de usuários ao longo do dia, semana e ano.	Ativar o espaço como um todo, ao propor um desenho de mobiliário urbano e elementos que convidam as pessoas a passarem o tempo, fazer atividades físicas e jogar, tornando o Vale um local que atraia diversos tipos de usuários
Conduzir e fomentar o deslocamento de pedestres entre os terminais e estações de transporte público.	Campo visual desobstruído, atividades durante todas as horas do dia e todos os dias do ano, boa iluminação e atividades para todos os grupos de usuários garantindo um ambiente seguro	Atrativo para a vida cotidiana convidando todos os grupos de usuários para o Vale oferecendo lazer, atividades físicas, compras, encontros, etc..	

Tabela 5 - Propostas de melhorias para o Vale do Anhangabaú.
 Fonte: Gestão Urbana/Centro, Diálogo Aberto – Vale do Anhangabaú.

Com base na Figura 76 e na Tabela 5, podemos afirmar que o projeto de requalificação urbana do Vale do Anhangabaú tem como uma política espacial a mercantilização total de um espaço social e histórico, de um valor civilizatório, que é a cidade como afirma Alvarez (2012, p.78). A autora aponta que as políticas espaciais desta natureza elegem alguns atributos como sendo a cidade em si, desprovido-se de seu conteúdo histórico e social, capazes de “transformar elementos negativos do ambiente urbano em novas oportunidades de negócios e de espaços de habitação, consumo, cultura e espetáculos” (Alvarez, 2012, p.74).

Como indicamos anteriormente, o momento de desvalorização do espaço já aponta como a potencialidade de uma revalorização posterior. Isto é, as precariedades/desafios apontados para o Vale do Anhangabaú nos estudos, “preservaram a condição de reserva territorial da região para futuros ciclos de investimentos” e que se mostram como potencialidades ao eleger também as

qualidades deste espaço que se despontam “a partir das ações do Estado” (Santos, 2006, p.117).

Se até agora o espaço urbano foi tratado, pela carga histórica materializada em suas estruturas, como um depositário de capital obsoleto que deve ser destruído pelos sucessivos ciclos de acumulação, é hora de considerar a desvalorização, decorrente da obsolescência de certos espaços, em seus aspectos positivos para a acumulação, como um mecanismo de produção de uma “reserva territorial” de acumulação primitiva do espaço. Isso trará repercussões tanto para o capital produtivo quanto para o especulativo (Santos, 2006, p.113).

No dia 04 de dezembro de 2013, conforme dados do AG, é apresentado⁸⁰ à comissão executiva da Operação Urbana Centro (OUC), os resultados dos estudos preliminares obtidos ao longo dos workshops desenvolvidos pelo escritório dinamarquês, com ideias de um projeto permanente para o Vale do Anhangabaú e de projetos-piloto (temporários) para o Largo São Francisco, Largo do Paissandú, Pateo do Colégio, rua 25 de Março e um trecho da rua Dom José de Barros, onde está a Galeria Olido. No fim, é solicitado a liberação de R\$2,8 milhões de reais de recursos financeiros da OUC para a contratação de empresa que desenvolveria projeto básico e executivo para o Vale do Anhangabaú, além de um modelo de gestão, com base nos estudos do Gehl *Architects*.

O superintendente da Associação Viva o Centro, Marco Antonio Ramos de Almeida, que compõe também a Comissão Executiva da OUC, manifesta-se contrário à liberação da verba alegando ser "prematura a contratação de um projeto básico antes da finalização do estudo preliminar", necessitando aprofundar os estudos. Além disso, o superintendente considera insuficiente a sua participação nos workshops, assim como carece de participação pública (AG, 2014). É evidente que a associação não estaria de acordo com a proposta de projeto nos moldes da metodologia de Jan Gehl, que prioriza a escala humana e os pedestres acima de tudo, uma vez que desde

⁸⁰ Em reunião mensal da comissão executiva da Operação Urbana Centro, o diretor de Desenvolvimento da SPUrbanismo, que coordena a OUC, e Eduardo Brettas, da Superintendência do Desenho da Paisagem da SPUrbanismo, apresentam, os estudos preliminares desenvolvidos pelo escritório Gehl Architects ao longo dos workshops de 2013 (AG, 2014).

1996 eles apresentam propostas para a reformulação do Vale do Anhangabaú com o retorno do tráfego local. Por fim, a verba foi liberada, sem consenso⁸¹, para a contratação do projeto básico.

No dia 17 de dezembro de 2013 (terça-feira) às 09h30⁸² foi realizada a apresentação pública da proposta do projeto de reurbanização do Vale do Anhangabaú e seus projetos pilotos. Comparado os estudos de 2007, a pedido do ITDP, e os estudos realizados em 2013, encomendado pelo banco do Itaú, para além das semelhanças de metodologia e de resultados, há uma diferença substancial:

[...] enquanto o estudo de 2007, encomendado pelo ITDP, identifica como grupo de usuários do Vale do Anhangabaú "comerciantes informais, moradores e crianças de rua e prostitutas", o estudo de 2013, encomendado pelo banco Itaú, não menciona essas populações vulneráveis em nenhum momento, inclusive em nenhum documento produzido até agora pela SMDU e divulgado no site do projeto "Centro, Diálogo Aberto" (AG, 2014).

De fato, ao longo da pesquisa não foram encontradas menções sobre as populações vulneráveis durante os estudos preliminares nem nos resultados obtidos em 2013. O Arquitetura da Gentrificação questionou Helle Søholt, sócia-fundadora do escritório Gehl Architects, em entrevista realizada em março de 2014, o porquê da diferença substancial.

[...] Søholt responde que "é difícil determinar em uma pesquisa quem é e quem não é morador de rua. Como você determina isso pela aparência da pessoa?" Ela disse ainda que, como escritório de arquitetura, não era parte de sua expertise e atribuições fazer recomendações acerca de problemas sobre pessoas em situação de rua ou comércio informal. A resposta também contrariou os estudos de 2007, quando o escritório dinamarquês sugeriu como possíveis soluções para os "marginalizados" do Anhangabaú "locais legalizados para comerciar a fim de evitar o assédio da polícia e o confisco;

⁸¹ Os membros da comissão executiva a votarem contra foram Associação Viva o Centro, Febraban (Federação Brasileira de Bancos) e Associação Comercial de São Paulo. Já o poder público, representado pela SPUrbanismo, Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU) e Secretaria Municipal de Cultura (SMC), votou em bloco a favor da liberação. O desempate é dado com o voto a favor do Movimento Defesa São Paulo, entidade civil (AG, 2014).

⁸² Diário Oficial da cidade de São Paulo, 11 de dezembro de 2013. Disponível em: < <http://www.imprensaoficial.com.br/#20/02/2022>> Acesso em: 20 fev. 2022.

banheiros públicos gratuitos; banhos e lavanderia; programas de assistência social; oferta cultural popular, não apenas elitista de vanguarda; comida barata; transporte público fácil e barato [Tabela 2]" (AG, 2014).

Há uma contradição no discurso da sócia-fundadora, uma vez que nos estudos de 2007 o escritório apontou os marginalizados e o comércio informal como um dos usuários do Vale do Anhangabaú e em 2013 ela afirma que não tem como determinar na pesquisa quem é quem e que não faz parte do escritório de arquitetura “fazer recomendações acerca de problemas sobre pessoas em situação de rua ou comércio informal”. De acordo com Alves (2011a, p.37), a partir do momento em que determinado espaço, apresentado como degradado e desvalorizado, passa a ser incorporado pelas estratégias do mercado imobiliário e do Estado, tem-se como tendência a imanente possibilidade de conflito. Isso porque, “toda a estratégia de renovação da área central está pautada pela racionalidade técnica (Lefebvre, 1984), pondo como necessário o afastamento das populações cuja permanência inviabiliza as ações tidas como fundamentais para a atração de novos investimentos na área a ser requalificada” (Alves, 2011b, p.116).

Questionado quanto à consideração dos anseios das populações vulneráveis durante a elaboração do projeto, Gustavo Partezani, diretor de Desenvolvimento da SPUrbanismo, afirma que elas foram contempladas através das entrevistas realizadas nos estudos de campo e as Secretaria Municipal de Assistência e Desenvolvimento Social (SMADS) e a Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania (SMDHC) são parceiras da SMDU e SPUrbanismo no projeto para o Vale do Anhangabaú⁸³.

A partir de uma pesquisa rápida realizada tanto no site da Prefeitura Municipal, quanto no Diário Oficial da cidade de São Paulo, não foram encontradas publicações convidando os cidadãos a participarem de qualquer um dos processos de estudo e execução do design, como já tinha sido apontado pelo dossiê do Arquitetura da Gentrificação, a não ser pela divulgação no Diário Oficial da cidade de São Paulo da apresentação pública que ocorreu no dia 17 de dezembro de 2013. No dia 13 de fevereiro de 2014, é disponibilizado um canal *online* de participação que permitirá a elaboração coletiva de ações para o projeto conceitual para o Vale do Anhangabaú e

⁸³ Conforme entrevista realizada pelo Arquitetura da Gentrificação 2 com o diretor de Desenvolvimento da SPUrbanismo, Gustavo Partezani no dia 06 de maio de 2014 (AG, 2014).

para os quatro projetos piloto da Área Central⁸⁴ e somente no dia 12 de março de 2014 é publicado no site da Prefeitura Municipal, a disponibilização, na plataforma Gestão Urbana SP, de textos, ilustrações e ferramentas participativas para receber colaborações sobre as propostas⁸⁵.

O que queremos expor aqui é que a Prefeitura salienta a participação e elaboração coletiva do projeto, entretanto não houve a participação ativa e significativa da população local, dos movimentos sociais e da população vulnerável. Apesar de criar plataformas *onlines* participativas para contribuições e sugestões para o projeto conceitual do Vale do Anhangabaú, podemos afirmar que o seu design e “sugestões” de modificação para o então parque de Wilhelm, Kliass e Kfoury já estavam, de certa forma, concretizados. Além disso, mesmo dispondo de tais plataformas e discurso, veremos adiante que o projeto acabou por deixar de contemplar um dos principais grupo de usuários do Vale do Anhangabaú.

Em entrevistas realizadas com quatro comerciantes do Vale do Anhangabaú, todos eles afirmaram que nenhum representante do poder público consultou a opinião deles sobre o projeto ou a reforma. (José, Maciel e funcionários Erick e Caique, Lucimar e Anônimo, entrevistados em 24 de janeiro de 2021).

No dia 26 de setembro de 2014 são inaugurados dois projetos-pilotos na escala 1:1, previstos no seminário e estudos realizados em abril/2013. O “Centro Aberto” inaugura o novo espaço no Largo do São Francisco e Largo do Paissandu e Av. São João com a implantação de um deck de madeira, Wi-Fi livre, renovação da iluminação pública, bancos, mobiliário portátil, plantas, paraciclos e bicicletas compartilhadas, dentre outros elementos. Além disso, ao longo do período de análise, foi organizado uma programação cultural de acordo com cada localidade (SMDU, 2015).

O Programa Centro Aberto tem como objetivo a transformação e ampliação do uso de espaços públicos subutilizados ou mesmo cercados, através de intervenções de pequena escala, ao modificar estruturas preexistentes permitindo atividades diversas. [...] constitui-se em um instrumento

⁸⁴Secretaria Especial de Comunicação – PMSP. Disponível em: <<https://www.capital.sp.gov.br/noticia/projeto-centro-dialogo-aberto201d-inicia-nova>> Acesso em: 23 fev. 2022

⁸⁵Secretaria Especial de Comunicação – PMSP. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/licenciamento/desenvolvimento_urbano/projetos_urbanos/?p=167819> Acesso em 20 fev. 2022.

fundamental para a construção do domínio público sobre os espaços. Esse processo é capaz de promover, além da melhoria na percepção de segurança, o reforço no sentido de pertencimento e identificação da população com o Centro (Gestão Urbana – Centro Aberto)⁸⁶.

Após 6 meses de uso e concluída a fase de testes e análises, os projetos pilotos já haviam sido aprovadas e incorporadas pela população. Após um ano das duas primeiras unidades, mais três foram desenvolvidas no centro da cidade, sendo Largo São Bento, Rua Galvão Bueno e Largo General Osório⁸⁷ e instaladas em novembro de 2017, com a instalação de um deque de madeira, WiFi, renovação da iluminação pública, presença de mobiliário urbano portátil como cadeiras dobráveis, dentro outros elementos.



Figura 67 - Antes da implantação do projeto Centro Aberto no Largo do São Bento.
Fonte: SP Urbanismo, 2017.

⁸⁶ GESTÃO URBANA SP. Disponível em: < <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/centro-aberto/>> Acesso em: 20 fev. 2022.

⁸⁷ Idem.

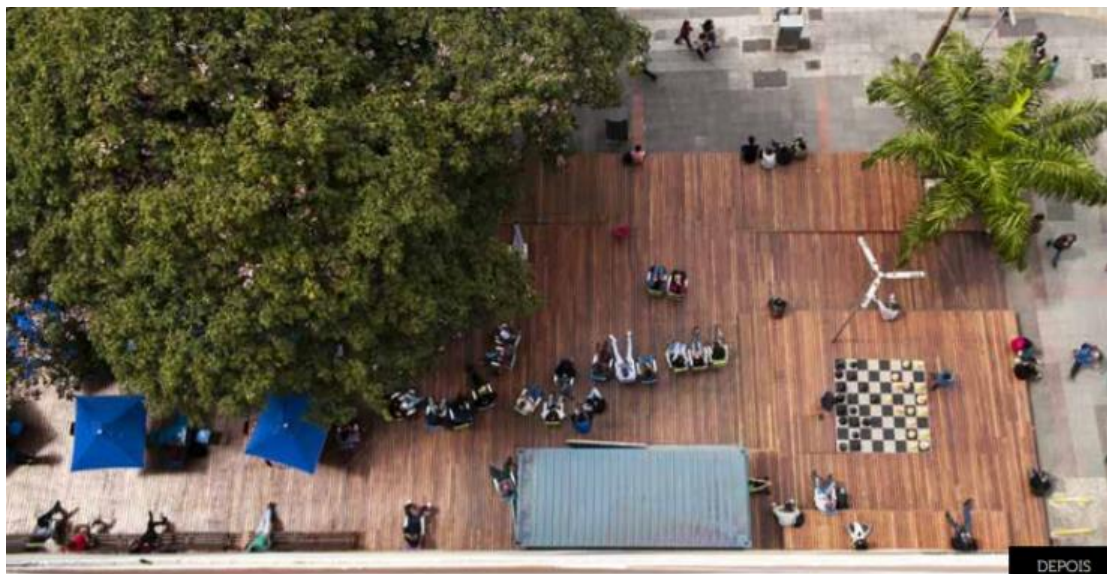


Figura 68 - Depois da implantação do projeto Centro Aberto no Largo do São Bento.
Fonte: SP Urbanismo, 2017.

Em 25 de abril de 2014 é publicada a concorrência pública para a contratação de empresa ou consórcio de empresas especializadas na prestação de serviços de arquitetura e urbanismo, engenharia e gestão do espaço público, para elaboração de projetos básicos completos, detalhamentos executivos e demais peças técnicas especificadas no termo de referência, visando à requalificação e reurbanização do Vale do Anhangabaú e entorno⁸⁸. Conforme Otero (2020), o Projeto Básico, bancada com recursos da Operação Urbana Centro, resultou ganhador o escritório “PJJ Malucelli Arquitetura S/S Ltda.”⁸⁹ que trabalhou, assim como em outros projetos, em parceria com o escritório Biselli Katchborian Arquitetos Associados. A empresa teria o prazo de 7 meses para desenvolver e apresentar os projetos pelo preço de R\$ 2,092 milhões, conforme publicado no Diário Oficial da cidade de São Paulo no dia 23 de outubro de 2014⁹⁰.

⁸⁸ Diário Oficial da cidade de São Paulo, 25 de abril de 2014. Disponível em: <<https://privatizaodarua.reporterbrasil.org.br/dadosabertos/documentos/Edital%20de%20licita%C3%A7%C3%A3o%20para%20contrata%C3%A7%C3%A3o%20de%20projeto%20b%C3%A1sico%20e%20executivo%20para%20o%20Vale.pdf>> Acesso em 20 fev. de 2022.

⁸⁹ Diário Oficial da cidade de São Paulo, 11 de outubro de 2014. Disponível em: <https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f2014%2fdiario%2520oficial%2520cidade%2520de%2520sao%2520paulo%2f2014%2f11%2fpag_0111_CUQ2OS46MA100eB5UT9DKNTAJG7.pdf&pagina=111&data=11/10/2014&caderno=Di%C3%A1rio%20Oficial%20Cidade%20de%20S%C3%A3o%20Paulo&paginaordenacao=100111>

⁹⁰ Diário Oficial da cidade de São Paulo, 23 de outubro de 2014. Disponível em: <https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f2014%2fdiario%2520oficial%2520cidade%2520de%2520sao%2520paulo%2f2014%2f23%2foct%2f2014%2f23%2fpag_0111_CUQ2OS46MA100eB5UT9DKNTAJG7.pdf&pagina=111&data=23/10/2014&caderno=Di%C3%A1rio%20Oficial%20Cidade%20de%20S%C3%A3o%20Paulo&paginaordenacao=100111>

No dia 18 de novembro de 2014 é realizado uma audiência pública apresentando o projeto para o Vale do Anhangabaú. O vídeo⁹¹ da audiência pública está disponível, até a presente publicação, no canal do YouTube do Arquitetura da Gentrificação (AG Jornalismo), e é possível visualizar ao final da apresentação o desconhecimento e indignação dos próprios participantes presentes na mesa de apresentação com relação ao projeto, dentre eles: Luciano Fiaschi, sócio-fundador da ABAP (Associação Brasileira de Arquitetos Paisagistas), Silvio Dias, diretor de Relações Institucionais Adjunto do Conselho de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo (CAU-SP) e Lúcia Simoni, representando a Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente (SMVMA). Dentre as principais falas presentes na audiência:

O arquiteto Luciano Fiaschi considerou temerário investir em um projeto que insere novos elementos no Vale do Anhangabaú sem considerar a inabilidade histórica do poder público em fazer a manutenção daquilo que já existe naquele espaço. A mesma apreensão foi manifestada pelo arquiteto Silvio Dias e corroborada por Marco Antonio Ramos de Almeida, [superintendente] da Viva o Centro [e membro da comissão executiva da Operação Urbana Centro]. Outra preocupação levantada sobre as novas intervenções no Vale foi sua potencial capacidade de apagar a história daquela região, e inclusive descaracterizar o projeto que hoje lhe dá forma, feito por Rosa Kliass, Jamil Kfoury e Jorge Wilhelm [...]. O projeto foi vencedor de um concurso público realizado em 1981 pela prefeitura de São Paulo para reurbanizar o Vale do Anhangabaú. "A cidade é dinâmica, mas não é destituída de memória", disse a arquiteta Ciça Gorski, que compareceu à audiência em nome de Rosa Kliass (AG, 2014).

4.2 – Apropriação *versus* dominação: inauguração e concessão urbanística do Vale do Anhangabaú.

Apesar das divergências e críticas com relação à implantação do projeto, em março de 2016 é lançado o edital de licitação para “contratação de empresa

https://www.youtube.com/watch?v=TqrGg8GbHFc&list=UU_F8X3SKXwkA7KHOGnAFtw&ab_chann el=AGJORNALISMO>

⁹¹ AG JORNALISMO. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=TqrGg8GbHFc&list=UU_F8X3SKXwkA7KHOGnAFtw&ab_chann el=AGJORNALISMO> Acesso em: 20 fev. 2022.

especializada em engenharia arquitetura e urbanismo para elaboração de projetos executivos e execução das obras de requalificação e reurbanização do Vale do Anhangabaú e entorno” e no dia 01 de novembro de 2017⁹² foi licitada a obra por quase R\$80milhões de reais com o prazo de 24 meses, para o Consórcio Central, formado pela FBC Construção Civil e Pavimentação S/A e Lopes Kalil Engenharia e Comércio Ltda., os responsáveis pela obra do Vale do Anhangabaú, financiados com recursos do Fundo Municipal de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) (Otero, 2020).

Após alguns pedidos de prorrogação do contrato, tanto pela PJJ Malucelli, quanto pelo Consórcio Central, no dia 10 de junho de 2019, vinte e sete anos após a entrega ao público do parque Anhangabaú de Jorge Wilhelm, o Vale é parcialmente fechado e inicia-se as obras de Requalificação e Reurbanização do Vale do Anhangabaú e entorno na gestão do prefeito Bruno Covas – PSDB (2018-2021) com a entrega prevista para junho/2020.

Em entrevistas realizadas com os comerciantes do Vale do Anhangabaú, apenas um deles, o Mariel, afirmou que vieram avisar das obras. Já para a Lucimar, que trabalha na lanchonete há 10 anos na Av. São João, não houve nenhum tipo de diálogo. “Domingo fechamos a lanchonete e na segunda-feira a gente veio abrir e o Vale já estava todo fechado. A gente teve um prejuízo muito grande” (Lucimar, entrevistada em 24 de janeiro de 2022).

⁹²Diário Oficial da cidade de São Paulo, 01 de novembro de 2017. Disponível em: <https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f2017%2fdiario%2520oficial%2520cidade%2520de%2520sao%2520paulo%2fnovembro%2f01%2fpag_0040_0NCJLSN5DNIMUe6715UF8EU4MS8.pdf&pagina=40&data=01/11/2017&caderno=Di%C3%A1rio%20Oficial%20Cidade%20de%20S%C3%A3o%20Paulo&paginaordenacao=100040>

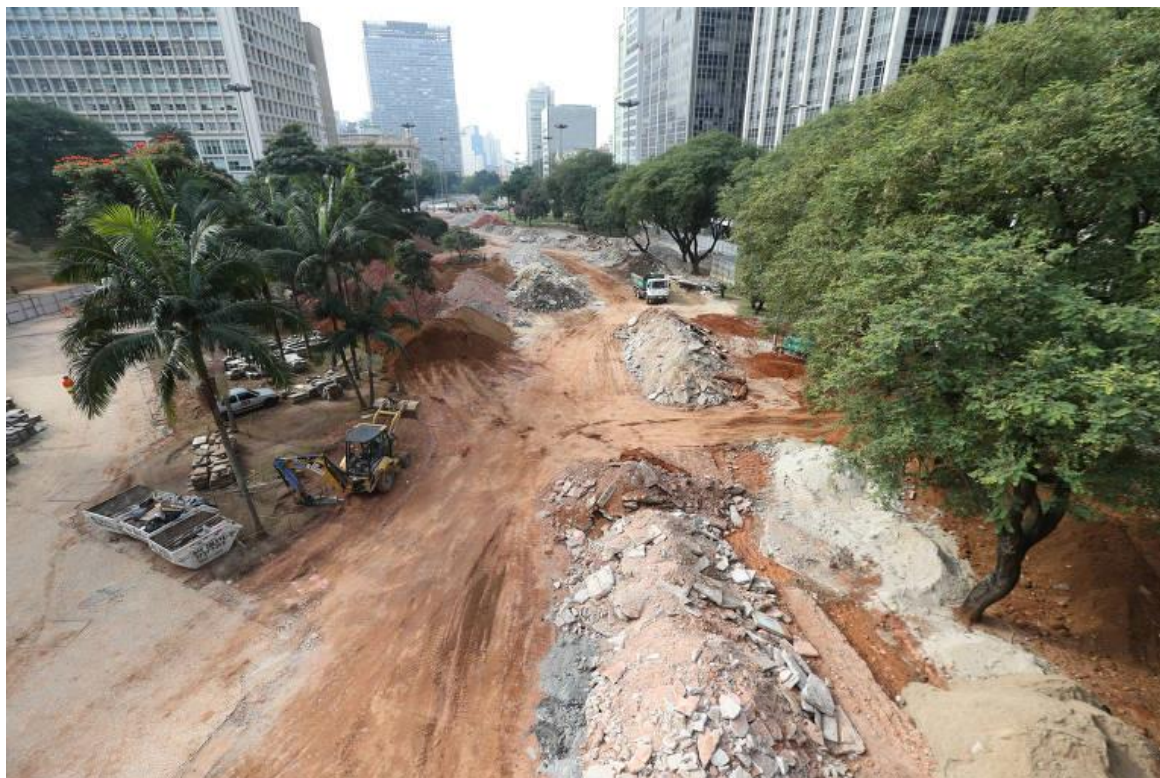


Figura 69 - Obras no Vale do Anhangabaú - julho/2019 – Autor: Rivaldo Gomes.
Fonte: Folhapress/Folha de São Paulo.

Assim como apontado durante todo o processo do projeto, o Prefeito Bruno Covas anunciou que “o objetivo é que o Anhangabaú deixe de ser um espaço de passagem e se torne um ambiente de convivência. Vamos melhorar a acessibilidade e a iluminação com foco no pedestre para que as pessoas se apropriem desse espaço de manifestação cultural e política”. Ainda, durante a coletiva foi declarado que a manutenção do Vale do Anhangabaú será concedida à iniciativa privada, bem como sua exploração comercial afirmando que será um custo que se retira da Prefeitura Municipal⁹³.

Conforme a coletiva e exposto no site da Gestão Urbana SP, o Vale do Anhangabaú (1) fortalecerá sua característica como porta de acesso ao centro através da qualificação de suas conexões com os meios de transporte público (metrô, ônibus), com os espaços culturais da cidade (museus, cinemas e teatros), além dos edifícios de escritório ao seu redor; (2) valoriza a circulação dos pedestres, recuperando integralmente o eixo da Avenida São João ao dotá-lo com o pavimento adequado aos critérios de acessibilidade e de sinalização; (3) as ruas Formosa e Anhangabaú serão

⁹³ SANTIAGO (2019). Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/06/10/prefeitura-de-sp-anuncia-inicio-da-reurbanizacao-do-anhangabau-e-diz-que-pretende-conceder-area-a-iniciativa-privada.ghtml>> Acesso em: 21 fev. 2022.

reativas, assim como as fachadas térreas dos prédios, por meio da implantação de quiosques, bancas de jornal, ludoteca, abrigadas dentro de um novo mobiliário urbano. Nesse sentido, mais de 1.500 lugares serão distribuídos entre bancos e cadeiras, além de bebedouros, lixeiras e paraciclos (Gestão Urbana – PMSP, 2019).



Figura 70 - Perspectiva dos quiosques.
Fonte: Gestão Urbana SP – PMSP.



Figura 71 - Cruzamento entre a Av. São João e o Vale do Anhangabaú.
Fonte: Biselli Katchborian, 2015.

Ainda, (4) o piso contínuo Vale formará uma superfície uniforme como uma plataforma para atividades e eventos, com acessibilidade universal que oferece o máximo de flexibilidade para o uso e com materiais de qualidade; (5) haverá a presença de mais áreas verdes, buscando criar marquises verdes ao longo das ruas Anhangabaú e Formosa e da Avenida São João, formando ambientes sombreados e garantindo um bom microclima. Em sua forma final, o Anhangabaú contará com 480 árvores – 355 serão mantidas e 125 novas espécies nativas serão plantadas; (6) a iluminação pública será automatizada com um sistema LED de alta eficiência energética, sendo 28 pontos de iluminação na esplanada, 105 pontos de iluminação sob as árvores, 900 metros lineares de iluminação sob os bancos e 217 pontos de iluminação na escala do pedestre. Além disso, também está previsto o aprimoramento da infraestrutura com o enterramento da rede de energia e de telecomunicações, realizando o seu ordenamento em novas galerias técnicas e banco de dutos e a escolha espécies de árvores com copas altas, permitindo visão desobstruídas através do Vale, e afastar as árvores da região dos túneis para que seu crescimento seja saudável. (Gestão Urbana – PMSP, 2019).



Figura 72 - Espaço sombreado e presença da marquise verdes.
Fonte: Gestão Urbana SP – PMSP.



Figura 73 - Perspectiva geral do projeto de reurbanização do Vale do Anhangabaú.
Fonte: Biselli Katchborian, 2015.

O elemento principal do projeto, desde 2007, é a presença da água no Vale do Anhangabaú como um “componente lúdico ao recuperar as características históricas do Vale”. Conforme exposto no site da Gestão Urbana SP: (7) “além de elemento organizador das atividades do Vale, a água tem papel fundamental no microclima da região.

Com referência ao antigo rio que deu nome ao Vale do Anhangabaú, a água será reintroduzida como elemento principal, singular e ativo. A utilização da água no projeto tem papel fundamental na melhoria do microclima da região. A água é aspergida, molhando apenas o chão, e depois recolhida pelos ralos do equipamento. Serão 850 pontos de jatos d’água, com reaproveitamento de 90% do total e captação de 10% do restante através de poço artesiano. Um tanque de armazenamento subterrâneo com capacidade de 1.500 m³ coleta essa água que, uma vez pulsada, se expressa e volta ao ciclo através de drenagem. A água será organizada em diversas zonas que poderão ser

controladas, ligadas e desligadas, de acordo com a necessidade, demanda e situação do uso do espaço (Gestão Urbana – PMSP, 2019).



Figura 74 - Elemento lúdico que pode ser ativado e desativado facilmente, atraindo "crianças e espíritos brincalhões" (ITDP, 2007).
Fonte: Biselli Katchborian, 2015.

Ainda, os jatos d'água contaram com 28 focos luminosos possibilitando a iluminação na esplanada e a realização de um "show de luzes" principalmente à noite.



Figura 75 - Vale do Anhangabaú à noite com os jatos d'água iluminados.
 Fonte: Biselli Katchborian, 2015.



Figura 76 - Perspectiva do show de luzes e da esplanada no Vale do Anhangabaú.
 Fonte: SP Urbanismo – SMDU.

A partir da exposição das etapas de execução do projeto de requalificação e reurbanização do Vale do Anhangabaú, podemos afirmar que a articulação entre o poder público municipal, o banco do Itaú e o renomado escritório estrangeiro de arquitetura, Gehl Architects, revelam a (re)produção do espaço urbano como uma mercadoria e como um negócio, sendo que as dimensões estética e simbólica aparecem como elementos fundamentais deste projeto urbanístico (Alvarez, 2012, p.75). A desobstrução da vista para o Anhangabaú, através da retirada das árvores e do enterramento dos fios da rede elétrica e de telecomunicações, criou uma esplanada, principalmente para quem observa-o a partir do Viaduto do Chá. Os jatos d'água com seus focos luminosos coloridos, possibilitam a criação de um show de luzes, sendo um verdadeiro espetáculo. Os quiosques, as cafeterias, as árvores que criam sombras naturais concebem um espaço agradável para permanecer e usufruir.

[...] o desenho dos grandes projetos urbanos ganhou status e se projetou como a solução para crises de estagnação econômica e empobrecimento urbano, uma vez que teria por função gerar um ambiente dotado de maior qualidade estética, harmonizando volumes, introduzindo paisagismo, obras

artísticas e arquitetônicas, bem como inovações técnicas e estéticas, que se destacassem no conjunto da cidade e ao mesmo tempo a projetassem (Alvarez, 2012, p.75).

Entretanto, ao ser produzida como um negócio, viabilizando assim a realização da propriedade privada da terra, da produção e circulação do valor e do valor de troca, enquanto valor de troca, a cidade é ao mesmo tempo produzida como luta pela cidade, cujo fundamento é a apropriação e o uso (Alvarez, 2018, p.1). Ao entrar no site da Gestão Urbana SP – Projetos Urbanos – Vale do Anhangabaú, é exposto que o projeto de reurbanização do Vale do Anhangabaú é “um importante passo em direção ao direito à cidade, princípio que norteia o desenvolvimento das políticas urbanas municipais”⁹⁴. O projeto vai na direção contrária do que está sendo exposto pela própria Prefeitura. A luta pelo “direito à cidade” é entendida como a “cidade passível de ser apropriada plenamente pelo indivíduo em sua prática sócio-espacial, fundada no uso e revelada por uma relação espaço–tempo que potencializa a apropriação dos lugares da realização da vida” (Carlos, 2007, p.117).

[...] o direito à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos da vida e empregos de tempo que permitam o uso pleno e inteiro desses momentos e locais, etc. [...] pode construir o caminho que conduz ao direito à cidade aponta para a proclamação e realização da vida urbana como reino do uso (Lefebvre, 2008, p.139).

As relações sociais se realizam, concretamente, na qualidade de relações espaciais e a análise da cidade, no que se refere ao processo de produção, revela a indissociabilidade entre espaço e sociedade, sendo compreendida, portanto, através da vida cotidiana como prática sócio-espacial, onde se realiza a vida na cidade, enquanto formas e momentos de apropriação do espaço como elemento constitutivo da realização da existência humana (Carlos, 2007, p.11).

A cidade, enquanto construção humana, é um produto histórico-social e nesta dimensão aparece como trabalho materializado, acumulado ao longo do processo histórico de uma série de gerações. Expressão e significação da

⁹⁴ GESTÃO URBANA SP. Disponível em: <<https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/projetos-urbanos/anhangabau/>> Acesso em 18 abr. 2021.

vida humana, obra e produto, processo histórico cumulativo, a cidade contém e revela ações passadas, ao mesmo tempo em que o futuro, que se constrói nas tramas do presente – o que nos coloca diante da impossibilidade de pensar a cidade separada da sociedade e do momento histórico analisado. (Carlos, 2007, p.11).

Apesar do discurso dado pela Prefeitura com relação ao projeto de reurbanização e requalificação do Vale do Anhangabaú nortear a construção de um projeto colaborativo e participativo, compreendendo as necessidades e diferenças da população com o intuito de criar um espaço público baseado na escala humana 1:1 que seja agradável de estar, ficar para todos ⁹⁵. Tal discurso já tinha se mostrado ineficiente ao longo dos estudos e do processo de execução do projeto, e se mostrou ainda mais quando no mesmo dia do anúncio feito pelo prefeito Bruno Covas, os skatistas realizaram uma manifestação em frente à Prefeitura de São Paulo declarando que o novo projeto não considerava o Vale do Anhangabaú como um patrimônio histórico para a história do skate de rua mundial e o que as arquibancadas de granito representavam para eles.

⁹⁵ Entrevista com Luís Eduardo Surian Brettas, superintendente do Desenho da Paisagem da São Paulo Urbanismo, conduzida por Ramón Stock Bonzi (jun./2014). Disponível em: < <https://www.revistas.usp.br/revistalabverde/article/view/83551> >



Figura 77 - Murilo Romão (esquerda) e Marcelo Formiga (direita) em manifestação "Salve o Vale" na frente da Prefeitura de São Paulo.

Fonte: Blog Asfalto (UOL) – Foto de: Marcelo Bug/Black Media.

Conforme os blogs Asfalto (UOL), TRIP (UOL)⁹⁶ e Cem Por Cento Skate⁹⁷, assim que os tratores começaram a rodar pela área, skatistas profissionais Murilo Romão e Marcelo Formiga se organizaram e produziram um vídeo com o mote “Vendendo o Vale” e uma campanha nas redes sociais, movimentada pelas maiores mídias de skate do Brasil, ganhou força: #SalveoVale. Ainda, foi realizada uma petição online que reuniu mais de 6 mil assinaturas:

O novo projeto para revitalização do Vale do Anhangabaú não leva em consideração o patrimônio histórico para a cultura do skate de rua mundial que as arquibancadas de mármore representam. A prática do skate nas arquibancadas acontece desde do início dos anos 90 quando surge esse projeto assinado pela arquiteta Rosa Kliass. A nossa proposta é que o novo projeto seja adaptado para que se mantenha e/ou melhore as arquibancadas

⁹⁶ RIBEIRO (2019). Disponível em: < <https://revistatrip.uol.com.br/trip/o-corre-dos-skatistas-para-salvar-o-pico-de-street-mais-classico-de-sao-paulo-o-vale-do-anhangabau> > Acesso em: 22 fev. 2022.

⁹⁷ CEM POR CENTO SKATE. Disponível em: < <https://cemporcentoskate.com.br/fiksperto/abaixo-assinado-salve-o-vale-do-anhangabau/> > Acesso em: 22 fev. 2022.

que são feitas de um mármore muito resistente que aguenta a ação do tempo e apresenta pouco desgaste se comparada com a intensidade de uso. Muitos skatistas profissionais nacionais e internacionais consideram o vale um dos lugares mais clássicos do mundo. Por isso estamos nos mobilizando para que seja levada em consideração a nossa prática (Petição Salve o Vale para a Prefeitura de São Paulo, 2019)⁹⁸.

Em nota, a Prefeitura afirmou que o projeto incluía a criação de um espaço de quase 800 m² voltado para exclusivamente para a prática do skate⁹⁹. Entretanto, este espaço não acalmou os ânimos dos skatistas, pois o que estava sendo colocado em questão era principalmente a importância dos blocos de granito como um patrimônio histórico para eles, como um “elemento de sustentação da memória” e “nesse sentido, lugar de constituição da identidade” (Carlos, 2007, p.23).

Após mostrarem vídeos, livros e vários registros mostrando a importância do Vale para o skate mundial, no dia 11 de junho de 2019 os skatistas conseguiram se reunir com Fernando Chucre, secretário do Desenvolvimento Urbano. O secretário acatou o pedido dos skatistas de preservar os blocos de granito e utilizarem no novo projeto, e designou Rafael Murolo, skatista, arquiteto e funcionário da Prefeitura, para a adaptação do projeto que estava destinada como uma “Praça de Esportes” para tornar-se um “Memorial Skatável”.

Murilo Romão diz que o processo levou em média três meses para sair de uma discussão e ser materializado. "Inicialmente eles iam triturar as pedras do Vale e usar como matéria prima da construção. Depois de uma conversa com eles, vamos usar as pedras originais, tanto na arquibancada, quanto no chão ao redor da pista", comenta. "A gente conseguiu preservar uma parte do Vale do Anhangabaú, independente de ser para skate ou não, a gente está fazendo isso pra todo mundo (Entrevista de Murilo Romão para o blog Asfalto (UOL), 16/09/2019)¹⁰⁰.

⁹⁸Petição Salve o Vale. 06 jun. 2019. Disponível em: <https://secure.avaaz.org/community_petitions/po/Prefeitura_de_S_Salve_o_vale/> Acesso em: 22 fev. 2022.

⁹⁹PAIVA(2019) Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/06/10/skatistas-protestam-contra-projeto-de-reurbanizacao-do-vale-do-anhangabau.ghtml>> Acesso em: 22 fev. 2022.

¹⁰⁰Reis (2019). Disponível em: <<https://asfalto.blogosfera.uol.com.br/2019/09/16/vitoria-da-rua-nova-pista-do-anhangabau-sera-criada-junto-com-skatistas/>> Acesso em: 22 fev. 2022.

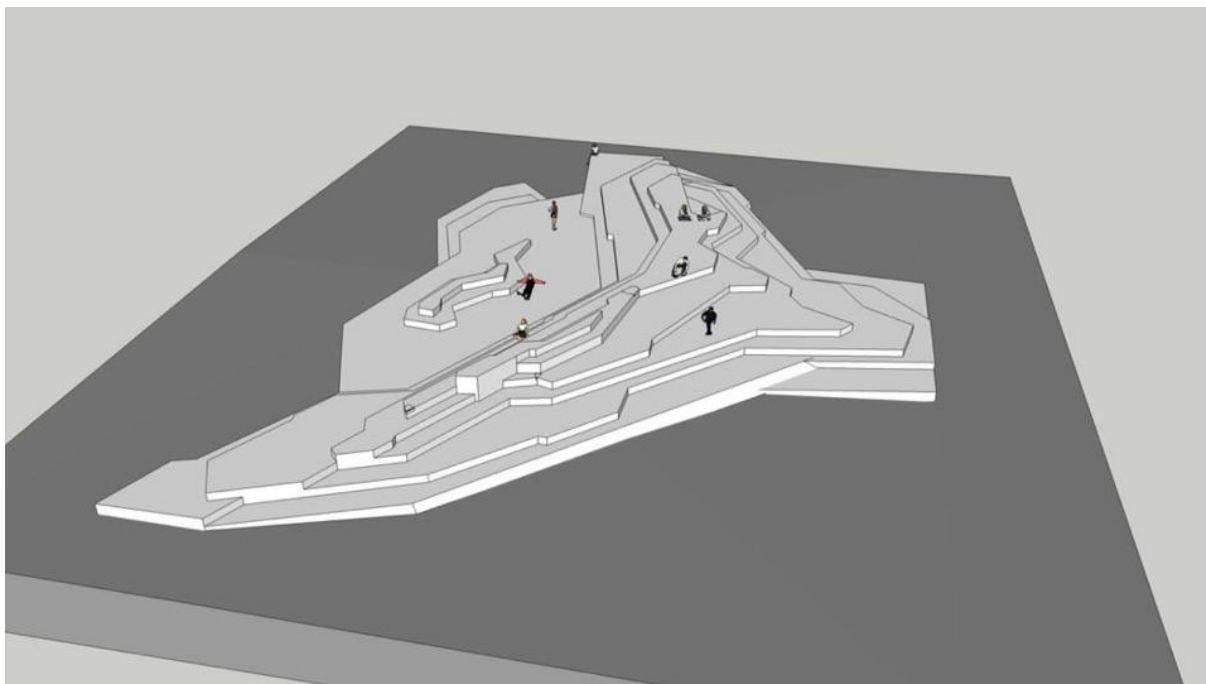


Figura 78 - Projeção do memorial incluído no projeto após organização dos skatistas.
Fonte: Divulgação/SP Urbanismo¹⁰¹.

O caso dos skatistas é um claro exemplo de como os estudos e execução do projeto para o Vale do Anhangabaú não contemplou o principal grupo que usufruía do espaço desde a década de 1990. O Vale representava, antes de mais nada, um uso, ou ainda, um valor de uso. Para os skatistas, a morfologia urbana do Vale estava carregada de valor social, fazendo parte do quadro de referências da vida e, por isso, entra no plano da memória (Carlos, 2007, p.59).

Como decorrência, a morfologia urbana, com os traçados das ruas, avenidas e praças, com suas formas materiais arquitetônicas, guarda um conteúdo social só permitido pela manifestação que vem da prática espacial entendida como modos de usos dos lugares. É como uso, isto é, através do corpo em atividade e movimento, que os habitantes usam os lugares e, ao fazê-lo, identificam-se com eles, posto que são os lugares onde se realizam os atos mais banais da vida cotidiana. É a concretização destes atos que produz a identidade cidadão-lugar que vai constituir a base sólida através da qual germinará e se alimentará a memória e, por sua vez, é a memória que, ao tornar presente as práticas e atos da vida, lhe dá espessura e, neste sentido, podemos dizer que a cidade revela-se enquanto acumulação de tempos que dão conteúdo ao presente (Carlos, 2007, p.94).

¹⁰¹Ribeiro (2019). Disponível em: <<https://revistatrip.uol.com.br/trip/o-corre-dos-skatistas-para-salvar-o-pico-de-street-mais-classico-de-sao-paulo-o-vale-do-anhangabau>> Acesso em: 22 fev. 2022.

No dia 22 de fevereiro de 2022 a pista de skate é inaugurada no Vale do Anhangabaú. A pista está localizada no setor norte do Vale e ao lado também estão localizados o Centro de Informação Turística (CIT) para atendimento ao público e uma base para Equipes da Guarda Civil Metropolitana.



Figura 79 - Pista de Skate localizada no setor norte do Vale.
Fonte: Imagem da autora – 10 set. 2021.



Figura 80 - Skatistas no Vale do Anhangabaú. No lado esquerdo nota-se 2 quiosques: um reservado para o Centro de Informação Turística (CIT) e o outro para a Guarda Municipal Metropolitana.

Fonte: Imagem da autora – 24 fev. 2021

No dia 23 de setembro de 2020 é lançado o edital de concorrência para a “concessão de uso, a título oneroso, de áreas situadas no Vale do Anhangabaú, no município de São Paulo, para sua gestão, manutenção, preservação e ativação sociocultural”¹⁰² pelo prazo de 10 anos. Conforme o Edital de Licitação – Concorrência Pública nº007/SGM/2020:

A concessão visa ativar o espaço público localizado no Vale do Anhangabaú e adjacências, mediante sua revitalização e integração com o entorno. [...] A ativação proposta pela concessão de uso pretendida dar-se-á mediante a qualificação do espaço com a realização de atividades e eventos, oferecimento de serviços e locação de espaços para comércio e alimentação, a fim de transformar uma área que hoje é de trânsito, em destino. [...] É nesse contexto que a gestão por um parceiro privado viabilizaria a operação eficiente e a realização de investimentos para manutenção e potencialização de usos da área da Concessão. A Concessão será capaz de explorar e desenvolver a vocação natural já verificada no Vale do Anhangabaú ao longo da história paulistana, para receber eventos diversificados e consolidar-se

¹⁰² Concorrência nº 007/SGM/2020. Disponível em: <
https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/desestatizacao_projetos/vale_do_anhangabaу/index.php?p=300528> Acesso em: 24 mar. 2020.

como importante ponto de lazer, esporte e entretenimento aberto a todos. (Prefeitura de São Paulo. Secretaria de Governo Municipal. Edital de Licitação Concorrência Pública Nº 007/SGM/2020, p. 4-6) (Grifo nosso).

A área de concessão é composta pelo perímetro que abrange o Vale do Anhangabaú, os baixios do Viaduto do Chá incluindo parte da Galeria Prestes Maia, exceto o Salão Almeida Júnior, local onde será abrigado o Museu da Cidadania e Direitos Humano, e Galeria Formosa, a Praça Ramos de Azevedo, a escadaria da Rua Dr. Miguel Couto, parte da Avenida São João entre a Avenida Ipiranga e a Rua São Bento, a Praça do Correio e a área verde nos baixios do Viaduto Santa Ifigênia (Prefeitura de São Paulo. Secretaria de Governo Municipal. Anexo III do Edital de Licitação Concorrência Pública Nº 007/SGM/2020, p.7).



Mapa 17 - Área de Concessão e principais referências.

Fonte: Anexo III do Edital de Licitação Concorrência Pública Nº 007/SGM/2020, p.7.

Conforme publicado no Edital e no Diário Oficial da cidade e São Paulo, a licitação foi precedida de consulta pública realizada no período de 13/05/2020 e 26/05/2020, bem como de audiência pública virtual no dia 26/05/2020, com o intuito de “colher da sociedade civil contribuições para o aprimoramento dos documentos que

informam a Concessão”¹⁰³. No dia 23 de outubro de 2020, o Vale do Anhangabaú é concedido à iniciativa privada por R\$6,5 milhões de reais pelo prazo de 10 anos, a princípio, para “Consórcio Viaduto do Chá”, formado pelas empresas G2P Partners e GMCOM Eventos e Projetos Especiais. Entretanto, por não apresentar os documentos necessários para a assinatura do contrato final, a Prefeitura de São Paulo convocou, o “Consórcio Viva o Vale”, formado pelas empresas Urbancon Consultorias, Nacional e B. Internacional Real Estate, segundo colocado na licitação, para assumir a exploração comercial da área¹⁰⁴. A Prefeitura Municipal afirma que o valor estimado do contrato é de mais de “R\$55 milhões de reais que contempla a gestão, manutenção, preservação e ativação sociocultural de mais de 70 mil m² de espaços públicos na região central”¹⁰⁵. Ainda, “durante o período de concessão, 10 anos, a desoneração para o município será de R\$ 32 milhões, mas os benefícios alcançam a casa de R\$ 46,2 milhões, considerando a outorga fixa, outorga variável, pagamento de ISS e investimentos ao longo da concessão”¹⁰⁶.

No Anexo IV do Edital de Licitação, a Prefeitura Municipal apresenta o “Plano de Ocupação Referencial” com propostas para a instalação e realização de atividades/eventos de interesse coletivo (socioculturais, educacionais, esportivas ou recreativas e de lazer) de forma gratuita, durante todos os dias da semana e em locais setorizados. A concessionária deve dar suporte e disponibilidade para os eventos da municipalidade, divulgando a programação das atividades por meio de aplicativo móvel.

¹⁰³ Diário Oficial da cidade de São Paulo, 15 de maio de 2020. Disponível em: <https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f2020%2fdiario%2520oficial%2520cidade%2520de%2520sao%2520paulo%2fmaio%2f20%2fpag_0076_04716b8afdc240b37e70bd0526bedab.pdf&pagina=76&data=20/05/2020&caderno=Di%C3%A1rio%20Oficial%20Cidade%20de%20S%C3%A3o%20Paulo&paginaordenacao=100076> Acesso em: 24 fev. 2022.

¹⁰⁴ FOLHA DE SÃO PAULO (2021). Disponível em: <https://agora.folha.uol.com.br/sao-paulo/2021/02/entrega-da-reforma-do-vale-do-anhangabau-em-sp-sofre-novo-atraso.shtml>> Acesso em: 24 fev. 2022.

¹⁰⁵ SECRETARIA ESPECIAL DE COMUNICAÇÃO (2021) Disponível em: <<https://www.capital.sp.gov.br/noticia/concessionaria-assume-vale-do-anhangabau-com-programacao-de-cultura-esporte-e-lazer>> Acesso em: 25 fev. 2021

¹⁰⁶ Idem.

	Fim de Semana						
Horário	6ª feira		Sábado		Domingo		
8h	Show espelhos d'água	Show espelhos d'água	Show espelhos d'água	Show espelhos d'água	Show espelhos d'água	Show espelhos d'água	
9h	Aula de Alongamento	Recreação Infantil	Oficina de Artesanato	Aula de Yoga	Recreação Infantil	Aula de Ginástica Aeróbica	
10h		Aula de Atenção Plena	Recreação Infantil			Feira de Orgânicos	Aula de Alongamento
11h							
12h	Show espelhos d'água	Show espelhos d'água	Show espelhos d'água	Show espelhos d'água	Show espelhos d'água	Show espelhos d'água	
13h	Banda ao vivo	Feira de Artesanato	Música ao vivo	Banda ao vivo	Música ao Vivo	Recreação Infantil	
14h			Teatro Itinerante			Banda ao Vivo	
15h	Aula de Alongamento			Roda de Xadrez			
16h	Aula de Muay Thai	Feira de Orgânicos	Alongamento	Feira de Artesanato	Oficina de Artesanato	Telão Futebol	
17h							
18h	Show espelhos d'água	Cinema ao ar livre	Corrida pelo Vale				
19h	Workshop		Workshop				
20h	Show espelhos d'água	Show espelhos d'água	Show espelhos d'água				
	Apresentação de Dança Contemporânea	Roda de Rap	Oficina de Fotografia				
21h	Evento (Banda)		Evento (Orquestra)				
22h							

Tabela 6 - Agenda de atividades nos finais de semana e sua localização proposta pela Prefeitura. Fonte: Anexo IV do Edital de Licitação Concorrência Pública Nº 007/SGM/2020, p.7. (Modificações realizadas pela autora).

Além disso, a concessão permite também a exploração comercial da área de concessão, através da implantação de áreas de compras, alimentação e bar no interior das galerias, da locação dos quiosques, de atividades econômicas como aluguel de bicicletas e patinetes, feiras e eventos de acesso restrito, desde que não conflitem com os eventos da municipalidade. Todas as propostas de uso e ocupação do espaço estão presentes no Anexo IV do Edital – Plano de Ocupação Referencial.

Por conta da pandemia do coronavírus (COVID-19) e da crise sanitária, alguns processos foram adiados, dentre eles a própria entrega do Vale do Anhangabaú que estava prevista para junho de 2020 e a realização da concessão urbanística do espaço. As obras que estavam orçadas em R\$80 milhões de reais (abril/2019), passaram a custar R\$105,6 milhões de reais (dezembro/2020) dos cofres públicos

após a realização de 7 termos de adiantamento de contrato entre a Prefeitura e o Consórcio Central¹⁰⁷.

No dia 25 de julho de 2021, o Vale do Anhangabaú é reinaugurado na gestão de Covas/Nunes - MDB (2021-2024)¹⁰⁸, contando com uma programação cultural e exposições. Entretanto, após esta “reinauguração” a área permaneceu parcialmente fechada, salvo a Pista de Skate, e funcionava aos domingos com horário reduzido com o intuito de conter as aglomerações e infecções do vírus.



Figura 81 - Vale do Anhangabaú é inaugurado no dia 25 de julho de 2021.
Fonte: g1/São Paulo – Foto de ROBERTO CASIMIRO/FOTOARENA/ESTADÃO CONTEÚDO.

¹⁰⁷ GLOBO (2020). Disponível em: < <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/12/11/reforma-do-anhangabau-passa-dos-r-105-milhoes.ghtml> > Acesso em: 24 fev. 2022.

¹⁰⁸ Com a morte de Bruno Covas em 16 de maio de 2021, Ricardo Nunes assumiu o cargo de prefeito definitivamente, com mandato até 31 de dezembro de 2024.



Figura 82 - Banner do Projeto Reabertura do Vale do Anhangabaú com programação cultural.
Fonte: Imagem da autora – 10 set. 2021.

Em trabalho de campo realizado nos dia 10 de setembro de 2021, com o intuito de observar o “recém-inaugurado” Vale do Anhangabaú, a área entre o Viaduto do Chá e a Av. São João estava fechada por grades, permitido o seu trânsito livre apenas pelas laterais. Nestas, as fachadas dos prédios permaneceram as mesmas de antes das obras, boa parte delas fechadas e degradadas, possibilitando a população em situação de rua “armar” suas barracas, e as que permaneciam abertas eram entradas para garagens e prédios comerciais, agências bancárias e uma academia de ginástica (*SmartFit*). Já na área próximo à Praça do Correio e na Av. São João, há uma maior diversidade de comércios, dentre eles lanchonetes, loja de vestuário, loja de instrumentos musicais, dentre outros, porém também havia muitos estabelecimentos fechados e degradados.



Figura 83 - Barracas de pessoas em situação de rua entre a Av. São João e Vale do Anhangabaú.
Fonte: Imagem da autora – 10 de setembro de 2021.



Figura 84 - Entradas para a Praça das Artes fechada (provavelmente por causa da pandemia da covid-19). Nota-se, à esquerda, a presença de uma barraca de pessoa em situação de rua.
Fonte: Imagem da autora – 10 de setembro de 2021.



Figura 86 - Sebo aberto em meio as lojas fechadas e com fachadas degradadas.

Fonte: Imagem da autora – 10 de setembro de 2021.



Figura 85 - Academia Smart Fit com entrada voltada para o parque.

Fonte: Imagem da autora – 10 de setembro de 2021.

Em reportagem realizada pelo SP1 (Globo)¹⁰⁹, um mês após a reinauguração, o Vale permanecia parcialmente fechado, não permitindo o seu trânsito livre por conta da presença de grades entre o Viaduto do Chá e Av. São João - inclusive o repórter foi impedido por um funcionário de gravar na área interna das grades, justificando que ali era agora uma área concedida - sendo permitido a permanência na área da Pista de Skate e nas ruas laterais. Além de limitar a circulação pelo Vale, nenhum dos quiosques estavam em funcionamento e não era permitido o acesso público aos banheiros do Vale.

¹⁰⁹ LOPES (2021). Disponível em: < <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2021/09/01/1-mes-apos-reinauguracao-vale-do-anhangabau-permanece-fechado-com-grades-e-tem-fontes-entupidas.ghtml> > Acesso em: 25 fev. 2022.

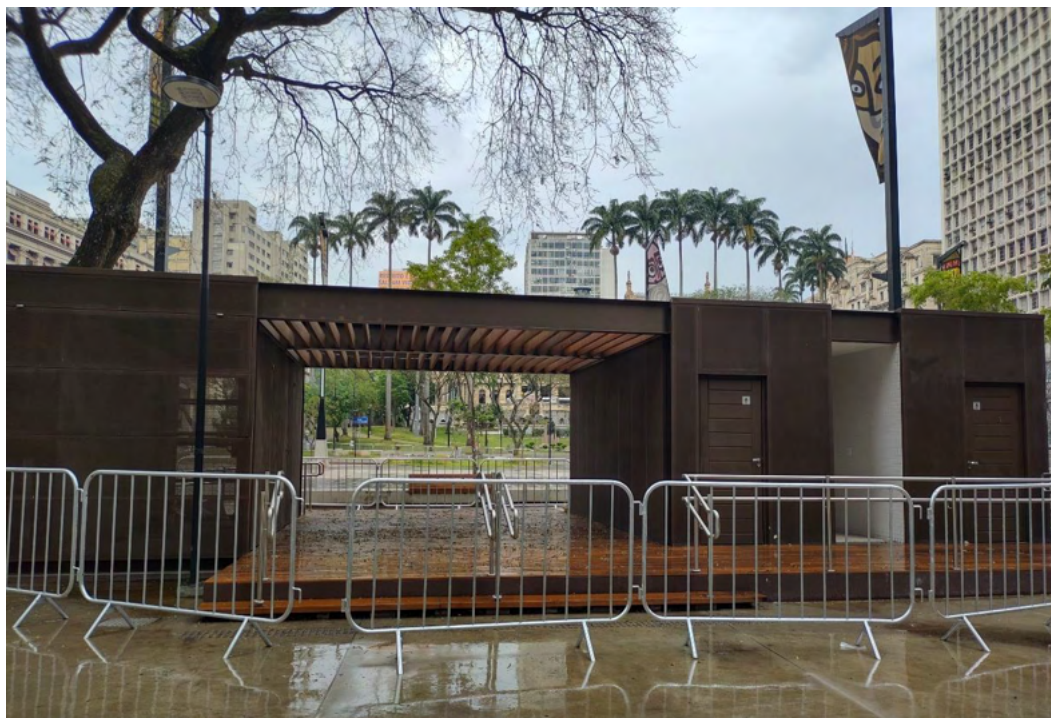


Figura 87 - Quiosques e banheiros em não funcionamento.
Fonte: Imagem da autora – 10 de setembro de 2021.

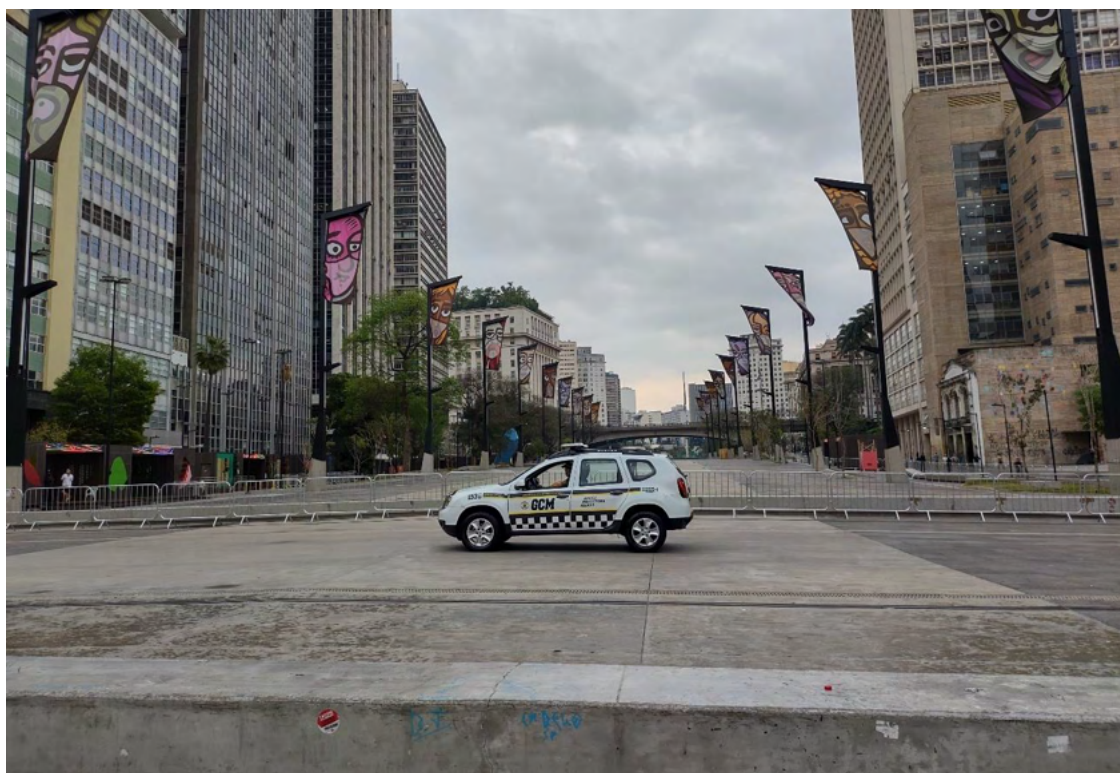


Figura 88 - Vale parcialmente fechado entre a Av. São João e o Viaduto do Chá.
Fonte: Imagem da autora – 10 set. 2021.

Ainda, tanto no acesso à estação São Bento no Largo do São Bento, quanto no acesso à estação Anhangabaú pela Rua Formosa, foram visualizadas pessoas em situação de rua. Inclusive o local onde foi instalado o projeto Centro Aberto no Largo do São Bento foi tomado por barracas e carroças.



Figura 89 - Pessoas em situação de rua ocupam Centro Aberto no Largo do São Bento
Fonte: - Imagem da autora – 24 de jan. 2022



Figura 90 - Pessoas em situação de rua nos baixios do Viaduto do Chá
Fonte: Imagem da autora – 10 set. 2021.

Para uma análise comparativa visual, foram colocados lado a lado a figura da perspectiva geral do projeto de reurbanização do Vale, realizado pelo escritório Biselli Katchborian em 2015, e uma imagem fotografada pela autora a partir da vista do Edifício Mirante do Vale, próximo ao Viaduto Santa Ifigenia. Apesar da Prefeitura alegar a maior quantidade de árvores do que no projeto anterior, visualmente isto é imperceptível, causando até a impressão de que há menos árvores do que anteriormente. Além disso, as marquises verdes que formariam ambientes sombreados ao longo das ruas Anhangabaú e Formosa e da Avenida São João vão demorar alguns anos para se concretizarem. Um ponto positivo foi a recuperação integral do eixo da Avenida São João e a pavimentação adequada aos critérios de acessibilidade.



Figura 91 – Comparação entre a perspectiva geral do projeto de reurbanização do Vale e uma imagem fotografada pela autora a partir da vista do Edifício Mirante do Vale.

Fonte: Biselli Katchborian (2015); Imagem da autora – 10 set. 2021

O consórcio Viva o Vale assume a gestão Vale do Anhangabaú no dia 06 de dezembro de 2021 e a área é reaberta totalmente para o público. Um segundo trabalho de campo foi feito com o intuito de observar as mudanças após a concessionária assumir a gestão do Vale, além da realização de entrevistas com os comerciantes. Além da abertura total do Vale e o acesso aos banheiros permitido, apenas um quiosque estava em funcionamento.



Figura 92 - Único quiosque em funcionamento em janeiro de 2022.
Fonte: Imagem da autora – 24 de janeiro de 2022.

Em entrevista realizada com comerciantes no Vale do Anhangabaú, ao serem questionados sobre a questão da segurança do local, todos eles afirmaram que os roubos aumentaram muito, mesmo com a presença da base da GCM e por isso não permanecem no Vale. “Os guardinhas ali é mesma coisa que nada” (Funcionário Erick, entrevistado em 24 de janeiro de 2022). O senhor José (80 anos) relatou que “rola muito vício” e tem muito morador de rua na região (José, entrevistado em 24 de janeiro

de 2022). Um dos comerciantes, que preferiu não se identificar, expressou sua irritação com relação ao Vale.

Eu não quero falar nada não porque eu tô com raiva desse Vale aí. Segurança não tem nada aí. Não tem anda de segurança, piorou é tudo. Rola muita droga à noite aí [...] Pra falar a verdade não melhorou é nada aí. O comércio caiu e eu tô vendendo menos que a metade (Anônimo, entrevistado em 24 de janeiro de 2022).



Figura 93 – Comércio diversificado no setor norte do Vale do Anhangabaú.

Fonte: Imagem da autora – 24 de janeiro de 2022

A concessão urbanística revela o ápice da produção do espaço do Vale do Anhangabaú como um negócio, em que foi colocado à venda, literalmente, um fragmento do espaço urbano central, revelando assim a gestão empresarial da metrópole, inaugurada pela parceria entre o governo e a empresa privada, ao reduzir a cidade como valor de troca, como uma função meramente econômica (Carlos, 2007, p.64).

A sua localização privilegiada no “coração da cidade”, sua escala monumental, transformada também em esplanada, a sua acessibilidade tanto para o transporte

quanto para outros espaços públicos, principalmente os aparelhos e patrimônios culturais e fez com que o Vale do Anhangabaú - para além de um espaço agradável - fosse produzido também como um lugar turístico de São Paulo. Dessa forma podemos afirmar também que a área do Vale do Anhangabaú, tombado pela Resolução nº. 37/92 pelo Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP, bem como os outros patrimônios envoltórios, estão inseridos na tendência mundial de transformar o patrimônio em um produto econômico conforme apontado pela historiadora Françoise Choay (Cruz, 2012, p.97).

A revalorização das paisagens constituídas por elementos históricos, como o patrimônio arquitetônico, tem atribuído às paisagens urbanas contemporâneas um novo sentido no campo do consumo cultural. O patrimônio arquitetônico tornou-se, hoje, cenário revestido de valores mercadológicos, descompromissados com o passado e com o lugar – tendência global que reflete a mundialização das relações, dos valores e das manifestações culturais. (Luchiari, 2005, pp. 95-105 apud Cruz, 2012, p.97).

De acordo com Carlos (2007, p.14-15), a redefinição dos lugares através da metamorfose de suas morfologias urbanas, que condiciona o uso do espaço da cidade à sua condição de mercadoria, revela a tendência que submete o cidadão como mero usuário/consumidor de serviços na cidade, marcando a passagem do processo de consumo no espaço ao consumo do espaço, dos lugares de consumo ao consumo do lugar. O atual momento do capitalismo revela a produção da metrópole como exterioridade em que “o uso produtivo do espaço (o espaço enquanto condição da reprodução econômica) se impõe sobre o improdutivo, aquela da vida cotidiana (isto é, as possibilidades de realização da apropriação dos lugares da vida sem a mediação do mercado)” (Carlos, 2007, p.100), portanto a ideia de cidade como construção humana, produto histórico-social e acúmulo de gerações incorporando ações passadas e ao mesmo tempo possibilidades futuras implode com a destruição dos referenciais urbanos e a imposição de novas formas, usos e funções, transformando o Anhangabaú em um simulacro preenchido por signos e imagens na medida em que emitem ordens “que regularizam comportamentos e determinam ações submetidas a uma ordem hierarquizada de coisas e objetos que, reduzidos ao signo, criam um modelo cômodo para manipular pessoas e consciências” (Carlos, 2007, p.37).

A presença da pista de skate - uma grande conquista enquanto uma luta pela cidade e pelo seu uso -, a disposição dos quiosques, a presença de um cronograma de atividades e sua espacialização ao longo do Vale – por mais interessante que seja - e, mais importante, a do piso molhado com os jatos d'água tendem a determinar o local específico para cada atividade, reduzindo drasticamente as possibilidades do uso do espaço urbano. Como afirma Carlos (2007, p.57), “mudam-se enfim os comportamentos, porque muda a relação espaço público/espaço privado; construído/não construído, e de maneira mais geral, o que diz respeito ao individual e ao plano de realização do coletivo”.

Desse modo, o Estado ao redirecionar seus investimentos para uma parcela do espaço urbano, sob a forma de políticas urbanas, e inserir novas formas, usos e funções, ele aprofunda e cria novas contradições, marcada pelo aprofundamento das segregações sócio-espaciais e expulsão das populações vulneráveis, uma vez que:

O espaço, concebido apenas como suporte, vazio de conteúdo social e instrumentalizado para o crescimento e a modernização [...] buscando teoricamente supostos equilíbrio e harmonia na distribuição de atividades, edificações e pessoas, garantiam, de fato, a eficiência do processo de produção e circulação, bem como proteção aos bairros ocupados pelas elites, evitando a instalação de equipamentos públicos e/ou atividades econômicas que pudessem depreciar o valor de seus imóveis (Alvarez, 2012, p.67).

Podemos afirmar, portanto, que a tendência internacional de requalificação do espaço urbano buscando sua revalorização se anuncia como uma estratégia urbana global, promovendo, segundo Smith (2006), a gentrificação generalizada (Alves, 2011, p.111). Diferente do processo apontado no subcapítulo 3.3 (Projeto Urbano e Revitalização), o processo de gentrificação, na sua concepção original apontado por Ruth Glass, aparenta ter se transformado, ou ainda, englobado outros requisitos para além do conceito tradicional.

Enquanto que para Glass a gentrificação era uma curiosidade marginal do mercado residencial de Islington [na Inglaterra], um esporte urbano pitoresco de iniciativa de classes médias “evoluídas”, que não tinham receio de “encostar” nas massas populares no final do século XX [...]. Enquanto que para a autora o ator central era representado pelos novos moradores de

classe média e média alta, um terço de século mais tarde os agentes do renascimento urbano estão ligados ao Estado e às empresas, ou participam de uma parceria público-privada. [...] O que era furto do acaso agora é sistemático (Neil Smith, 2006, p.61-62).

Analisando as transformações do processo de gentrificação, Neil Smith (2002, p.440 apud Ribeiro, 2016, p.16), identificou três fases, denominadas por ele de ondas: (I) gentrificação esporádica ou isolada; (II) gentrificação ancorada; (III) gentrificação generalizada, quando ela é um processo consolidada e generalizado. Smith (2006, p.75) afirma que a generalização da gentrificação apresenta diversas dimensões, podendo ser compreendida por cinco características que estão interligadas: o novo papel do Estado; a penetração do capital financeiro, as mudanças nos níveis de oposição política, a dispersão geográfica e a generalização da gentrificação setorial.

Entre a primeira e a segunda fase de gentrificação há uma mudança importante no papel do Estado. Se na primeira fase a intervenção estatal era mínima, a terceira fase é caracterizada pela intensificação da parceria entre o capital privado e os governos locais. É exatamente o processo que vimos no decorrer dessa pesquisa sobre o Vale do Anhangabaú.

Se [...] a municipalidade investia em modestos projetos de parceria que pareciam favorecer o desenvolvimento econômico local, hoje os investimentos do governo local derivam mais explicitamente das regras do mercado. Em lugar de a razão política acompanhar a economia, ela agora se curva inteiramente diante dela. As políticas urbanas já não aspiram guiar ou regular o sentido do crescimento econômico, elas se encaixam nos trilhos já instalados pelo mercado, à espera de contrapartidas mais elevadas, seja diretamente, ou na forma de arrecadação de impostos (Smith, 2006, p.76).

Ribeiro (2016, p.15-16) aponta que as mudanças sociais, políticas e econômicas no final do século XX e início do século XXI, levaram a uma forte onda de autoritarismo nas cidades, reprimindo fortemente os movimentos sociais urbanos contra a gentrificação; uma vez que são alvos das estratégias imobiliárias políticas urbanas (Smith, 2006, p.77). Por outro lado, houve o convencimento de grande parte da população dos benefícios a serem alcançados com os processos de revitalização (Ribeiro, 2016, p.15-16).

O momento atual do capitalismo marcado pela reprodução do espaço como uma condição, meio e produto para a reprodução e acumulação continuada do capital (Carlos, 2015) ilumina a estratégia entre o setor privado e o poder público municipal que, por meio dos projetos urbanísticos de requalificação e revitalização, buscam a revalorização econômica e social dos espaços centrais tidos como degradados e desvalorizados, mas de forma que a gentrificação se generalize para outros setores da cidade. Segundo Smith (2006, p.79),

Enquanto a gentrificação esporádica se limitou a nichos estritos do mercado da habitação, e o processo de consolidação da segunda onda provocou transformações sociais numa rede mais ampla de reestruturação urbana, a terceira onda – que data de meados dos anos noventa – transformou o processo de dentro pra fora. Mais que edifícios reabilitados e apartamentos reformados, a gentrificação abrange cada vez mais os novos restaurantes e as vias comerciais do centro, [...] os museus das grandes fundações, os locais turísticos de todo, o tipo, os complexos culturais, em resumo, todo um leque de grandes operações na paisagem das áreas centrais. [...] Essa renovação representa a gentrificação da cidade como uma conquista altamente integrada do espaço urbano, na qual o componente residencial não pode ser dissociado das transformações das paisagens do emprego, lazer e do consumo (Smith, 2006, p. 72)

Conforme Alves (2011, p. 111) a gentrificação, “para além da moradia, pode indicar a ocupação cultural dos espaços, com a expulsão – ou ao menos a tentativa de – das populações de menor poder aquisitivo das áreas que concentram os equipamentos culturais”. Ribeiro (2016, p.17) aponta que uma das “novas formas de gentrificação” é exposta pela “gentrificação dos espaços públicos” elucidado por Zukin (1995),

[...] se refere às transformações do espaço público que, uma vez reestruturados urbanística e arquitetonicamente, bem como alvo de novas normas de usos explícitas ou implícitas, acabam contribuindo para a exclusão de seus frequentadores habituais e sua substituição por grupos com maior poder econômico (Ribeiro, 2016, p.17).

Nesse sentido, após esta extensa exposição sobre o processo de gentrificação e seus desdobramentos, o que queremos expor com relação ao Vale do Anhangabaú é que o processo de elaboração do projeto de requalificação e reurbanização revela um caminho traçado rumo à gentrificação como um objetivo a ser atingindo, um fim em si mesmo (Siqueira, 2017, p. 397). De acordo com Siqueira (2017, p. 397), “em um contexto de expansão do urbanismo neoliberal, a gentrificação tem sido associada com a mudança do gerenciamento para o empresariamento urbano (Harvey, 1989c), transformando-se em uma “parte ativa das políticas públicas” (Lees e Ley, 2008, p. 2379)”. No entanto, a autora esclarece que o termo gentrificação não é utilizado em leis ou documentos oficiais, sendo substituído pelos termos revitalização, regeneração, reurbanização, etc. com o intuito de despolitizar a questão da elitização socioeconômica e expulsão de grupos vulneráveis.

Por se tratar de uma intervenção urbanística recente, não é possível ainda visualizar ou mensurar esse processo de gentrificação ampliada na região do Vale do Anhangabaú. Entretanto, é essencial “[...] se atentar para a diferença que há entre as premissas e intenções de determinados projetos e suas realizações concretas, já que a complexidade da conexão entre as intenções técnicas e as decisões políticas podem resultar em diversas formas de exclusão social, mesmo dentro de projetos, a princípio igualitários” (Frúgoli, Jr, 2001, p.31).

Assim, torna-se pertinente e oportuno a realização de futuras pesquisas acerca dos desdobramentos econômicos e sociais do Projeto de Requalificação e Reurbanização do Vale do Anhangabaú e entorno, principalmente com relação a população residente, os comerciantes e os frequentadores da região e suas camadas sociais, além da forma como este espaço, agora pertencente à iniciativa privada, é utilizado e apropriado pela sociedade.

5 - CONCLUSÃO

Localizado no centro do coração da cidade, o Vale do Anhangabaú mostrou-se essencial para a produção vida humana e da cidade enquanto lugar de possibilidades, produto histórico-social, como valor de uso dado sua importância enquanto local de manifestações políticas e socioculturais. Contudo, a partir do desenvolvimento e crescimento da cidade, principalmente com a implantação da estação Luz do sistema ferroviário, é possível verificar que o espaço urbano atendeu, a cada novo ciclo, às necessidades de reprodução e acumulação do capital vigente. Nesse sentido, é de suma importância analisar e compreender o atual processo de (re)produção do espaço que ocorre atualmente no Vale do Anhangabaú.

Em um período de 100 anos, o Vale do Anhangabaú teve 5 configurações: a sua fisionomia paisagem; a ocupação das margens do Anhangabaú com plantações de chá; o Parque Anhangabaú de Bouvard com seu desenho sinuoso e jardins; o Plano de Avenidas que apagou qualquer indício da existência de um vale ao transformá-lo em uma grande avenida; e, por fim, a volta do parque urbano com o projeto de Jorge Wilhelm, Rosa Kliass e Jamil Kfoury a construção de uma grande laje por cima da avenida. Todas as suas configurações, exceto a sua fisionomia paisagem, foram produzidas com o intuito de atender as necessidades do capital, apesar de que muitas vezes logo após a sua reconfiguração, novos estudos e projetos eram realizados com o objetivo de se realizar uma nova reformulação do espaço.

Diante do caráter “arrasa quarteirão” do Projeto de Reurbanização e Requalificação do Vale do Anhangabaú que foi instaurado, mesmo após a sua última reformulação ter sido resultado de um concurso público nacional, da enorme despesa que custou aos cofres públicos, do discurso que estava sendo promovido pela Prefeitura Municipal de degradação e subutilização do espaço, além de sua apropriação pela população como um local histórico de manifestações políticas, sociais e culturais, orientaram o presente trabalho a compreender e discutir, a partir do ponto de vista da Geografia Urbana Crítica, se o projeto teria sido orientado em detrimento de reivindicações sociais e infraestruturais urgentes da população ou se ele foi conduzido a partir da lógica do mercado seguindo uma estratégia urbana mundial global de produção do espaço como um negócio, como valor de troca e, ainda, a gentrificação ampliada/generalizada como uma política urbana, como um fim em si mesmo.

A crise da reprodução capitalista tomou a forma de uma crise da cidade, o que levou Estado, sob a forma dos governos locais, em um papel de destaque para reverter esta situação. Os projetos de requalificação/revitalização/reestruturação urbana são expostos como soluções locais para a crise da cidade, para o processo de desvalorização imobiliária e degradação dos centros das cidades e acabam por iluminar o espaço urbano não apenas como meio e condição para a reprodução e acumulação do capital, mas também como um produto ao transformá-lo em uma mercadoria reproduzível, como valor de troca.

A escolha de um escritório de arquitetura estrangeiro e renomado internacionalmente, a doação dos estudos preliminares por uma instituição financeira privada e a ação do poder público municipal ao considerar, a requalificação do Vale do Anhangabaú como uma meta a ser atingida pelo governo e, posteriormente, redirecionar os investimentos públicos para esta região justificada por sua utilidade e necessidade pública, exhibe o *marketing* da cidade como uma forma de atrair investimentos em uma área dada como subutilizada, degradada e desvalorizada. Na verdade, não é posto à venda toda a cidade, mas elegem-se partes dela ao ilustrar as suas precariedades como potencialidades de valorização.

A concessão urbanística para o setor privado torna-se o ápice da reprodução do espaço como um negócio, já que o Vale do Anhangabaú, espaço público, foi posto à venda e a maior e melhor proposta venceria a licitação. A permissão para a exploração comercial da área de concessão, permitindo a implantação de áreas de compras, alimentação e bar no interior das galerias, da locação dos quiosques, feiras e eventos de acesso restrito, bem como os jatos d'água e seus focos luminosos proporcionando um show de luzes para a esplanada que o Vale do Anhangabaú se tornou, evidenciam o processo de consumo no lugar para o consumo do lugar e do habitante/cidadão entendido como mero usuário de serviços e bens coletivos.

Apesar do projeto de Reurbanização e Requalificação do Vale do Anhangabaú e do discurso da Prefeitura Municipal ter tido como premissas reverter sua condição como local de passagem, de insegurança e desestimulante para permanecer e realizar atividades e da falta de áreas de permanência e de atratividade fachadas dos edifícios do entorno através de uma elaboração colaborativa, participativa e inclusiva em todos os sentidos do projeto, muitas delas deixaram a desejar ou mesmo nem foram consideradas. Ao longo da pesquisa foi possível evidenciar que a elaboração

do projeto pecou bastante no quesito de uma participação popular e inclusiva, onde comerciantes, movimentos sociais, população vulnerável, skatistas, além de instituições e membros da própria secretaria municipal não foram consultados ou se foram, foi de forma precária. Ainda, os skatistas, principal grupo de usuários do Vale do Anhangabaú desde a década de 1990, por muito pouco não foram contemplados pelo novo projeto, além da Prefeitura Municipal quase se desfazer do principal referencial urbano para os skatistas e para a história do skate de rua: os blocos de granito.

A produção do espaço como condição, meio e produto para a reprodução e acumulação do capital, como mercadoria e valor de troca, entra em conflito direto com a produção do espaço enquanto construção humana, socialmente e historicamente produzida. Ao “produzir o novo”, destruindo referenciais urbanos da população e introduzindo novas formas, usos e funções no espaço, isso acaba por determinar o lugar de cada coisa e de cada um, reduzindo drasticamente as possibilidades de uso e de apropriação do espaço urbano. Desse modo, o Estado ao redirecionar seus investimentos para uma parcela do espaço urbano, ele aprofunda e cria novas contradições, marcada pela intensificação das segregações sócio-espaciais e expulsão das populações vulneráveis.

Com isso, podemos apontar que a requalificação do Vale do Anhangabaú tem como objetivo não somente de buscar a revalorização imobiliária do centro de São Paulo, mas também a sua revalorização social que implica na atração da população de maior poder aquisitivo, processo denominado de gentrificação. Mas para além de seu caráter habitacional, uma gentrificação generalizada com relação à mudança de frequentadores do espaço, padrões de consumo, usos e funções.

Por se tratar de um projeto urbanístico implantado recentemente, não podemos concluir se sua intervenção urbanística caminhará em direção ao processo de gentrificação do Vale do Anhangabaú e entorno, assim como não podemos visualizar ou mensurar ainda os resultados concretos do projeto como por exemplo, se o Vale deixou de ser um local de passagem para tornar-se um local de permanência, se houve uma mudança quanto as fachadas dos prédios, quais foram os impactos a médio e longo prazo para a população local, trabalhadores, comerciantes, frequentadores, etc., se a concessão urbanística viabilizou a operação eficiente do espaço, a realização de atividades diárias e gratuitas para a população, e mais

importante, se o uso ficou limitado à apropriação privada, dentre outras questões que podem e devem servir de base para a realização de futuras pesquisas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALCÂNTARA, Maurício Fernandes de. 2018. "Gentrificação". In: Enciclopédia de Antropologia. São Paulo: Universidade de São Paulo, Departamento de Antropologia. Disponível em: < <http://ea.flch.usp.br/conceito/gentrificacao> >

ALFREDO, Anselmo. Reprodução Crítica, Modernização Contraditória. O Tempo como Fetiche de Razão na Irracionalidade Espacial do Capital. In: Encontro Latino Americano de Geógrafos. Para Uma América Latina em Transformação., 2009, Montevideo/Uruguai. Encontro Latino Americano de Geógrafos. Para Uma América Latina em Transformação., 2009.

ALVES, Glória da Anunciação. A requalificação do centro de São Paulo. *Estudos Avançados*, São Paulo, v. 25 n. 71, n. jan./abr. 2011a, p. 109-118, 2011a. Disponível em: <https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142011000100008&lng=pt&tlng=pt> Acessado em: 21 de jan. de 2021.

_____. A segregação socioespacial na metrópole paulista. GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 29 - Especial, pp. 33 - 42, 2011b.

_____. Transformações e resistências nos centros urbanos IN: A cidade como negócio. São Paulo: Editora Contexto, 143-154, 2015.

ALVES, A. G. & SCARLATO, C. F. São Paulo: uma metrópole em constante mutação. Boletim Paulista de Geografia v. 100, 2018, p. 156-172.

ARROYO, María Mónica. A vulnerabilidade dos territórios nacionais Latino-Americanos: o papel das finanças. Anais. São Paulo: CLACSO/Universidade de São Paulo, 2006.

ARQUITETURA DA GENTRIFICAÇÃO (AG). Como o banco Itaú, com aval da prefeitura, pretende redefinir o uso do centro de SP. Disponível em: <https://privatizacaodarua.reporterbrasil.org.br/>

ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO. Refuncionalização do Vale do Anhangabaú. São Paulo, 2005.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. Cotações e boletins. Disponível em: < <https://www.bcb.gov.br/estabilidadefinanceira/historicocotacoes> >

BEHRENDTZEN, Stine. São Paulo – Feature #1 Gehl Blog, novembro de 2013. Disponível em: <<https://gehlpeople.com/blog/sao-paulo-1/>> Acesso em: 25 de fev. de 2021.

BOMFIM, Valéria Cusinato. O Centro Histórico de São Paulo: a vacância imobiliária, as ocupações e os processos de reabilitação urbana, Cadernos Metrôpoles, n. 12, p. 27-48, 2º sen. 2004.

BONDUKI, Nabil Georges. *Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria.* 4ª edição, São Paulo, Estação Liberdade, 2004.

_____. Cortiços: A humilhação e a subalternidade. *Tempo Social*, revista de sociologia da USP, V.25, N.2, novembro de 2013.

BRASIL. Decreto-Lei nº 4.598, de 20 de agosto de 1942. Dispõe sobre aluguéis de residências e dá outras providências. *Diário Oficial da União - Seção 1 - 21/8/1942*, Página 12897 (Publicação Original).

_____. Lei nº 8.666, de 21 de junho de 1993. Brasília, 21 de junho de 1993, 172o da Independência e 105o da República. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8666cons.htm> Acesso em: 15 jan. 2022.

BRETTAS, L. E. S. Projeto de Requalificação do Vale do Anhangabaú. *Revista LABVERDE*, (8), 158-164. <https://doi.org/10.11606/issn.2179-2275.v0i8p158-164>. Acesso em: 09 jun. 2021.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *O Espaço Urbano, novos escritos sobre a cidade.* São Paulo: Contexto, 2007.

_____. A reprodução do espaço urbano como momento da acumulação capitalista. In: *Crise urbana* [S.l: s.n.], 2015.

_____. *Espaço-Tempo da Vida Cotidiana na Metrópole.* São Paulo: Labur Edições 2017, 2ª edição revisada, 317p.

_____. Henri Lefebvre: a problemática urbana em sua determinação espacial. *Geosp - Espaço e Tempo (Online)*, v. 23, n. 3, p. 458-477, dez. 2019.

CASTRO, Luiz Guilherme Rivera de. *Operações urbanas em São Paulo: interesse público ou construção especulativa do lugar*, Tese de Doutorado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU-USP), São Paulo, 2006.

CEM POR CENTO SKATE. Abaixo-Assinado: Salve o Vale do Anhangabaú. 06 jun. 2019. Disponível em: <<https://cemporcentoskate.com.br/fiksperto/abaixo-assinado-salve-o-vale-do-anhangabau/>> Acesso em: 22 fev. 2022.

CITRUS. O espaço. Centro de Memória do Instituto de Psicologia da USP. Disponível em: <<http://citrus.uspnet.usp.br/cmip/?q=node/91>> Acesso em: 19 nov. 2021.

Conselho Municipal de Preservação do Patrimônio Histórico, Cultural e Ambiental da Cidade de São Paulo – CONPRESP. Resolução 07/15. Disponível em: <<http://www.ipatrimonio.org/sao-paulo-patio-do-colegio/#!/map=38329&loc=-23.547943000000007,-46.632709000000006,17>>

CUSTÓDIO, Vanderli. Dos surtos urbanísticos do final do século XIX ao uso das várzeas pelo Plano de Avenidas. *Geosul, Florianópolis*, v. 19, n.38, p. 77-98, jul./dez.

2004. Disponível em: <
<https://periodicos.ufsc.br/index.php/geosul/article/view/13433/12330>> Acesso em: 26 de set. de 2021.

DALBERTO, C. R.; STADUTO, J. A. R. Uma análise das economias de aglomeração e seus efeitos sobre os salários industriais brasileiros. Revista de Economia Contemporânea, v. 17, p. 539-569, 2013. Disponível em: <
<https://www.scielo.br/j/rec/a/XBSSGk7RPWgHky8ZdmZBdFQ/?lang=pt#>> Acesso em: 31 de out. de 2021.

DAMIANI, Amélia Luisa. A metrópole e a indústria: reflexões sobre uma urbanização crítica. Terra Livre, São Paulo, n. 15, p.21-37, 2000.

DE PAULA, Amir El Hakim. Os Operários pedem Passagem! - A Geografia do Operário na Cidade de São Paulo (1900 - 1917). Dissertação de Mestrado em Ciências, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - USP, São Paulo, 2005.

DIÁRIO OFICIAL DA CIDADE DE SÃO PAULO. 11 de dezembro de 2013. Disponível em: <<http://www.imprensaoficial.com.br/#20/02/2022>> Acesso em: 20 fev. 2022.

_____. 25 de abril de 2014. Disponível em:
 <
<https://privatizacaodarua.reporterbrasil.org.br/dadosabertos/documentos/Edital%20de%20licita%C3%A7%C3%A3o%20para%20contrata%C3%A7%C3%A3o%20de%20projeto%20b%C3%A1sico%20e%20executivo%20para%20o%20Vale.pdf>> Acesso em 20 fev. de 2022.

_____. 11 de outubro de 2014. Disponível em:_____
 <
https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f2014%2fdiario%2520oficial%2520cidade%2520de%2520sao%2520paulo%2f outubro%2f11%2fpag_0111_CUQ2OS46MA100eB5UT9DKNTAJG7.pdf&pagina=111&data=11/10/2014&caderno=Di%C3%A1rio%20Oficial%20Cidade%20de%20S%C3%A3o%20Paulo&paginaordenacao=100111>

_____. 23 de outubro de 2014. Disponível em:_____
 <
https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f2014%2fdiario%2520oficial%2520cidade%2520de%2520sao%2520paulo%2f outubro%2f23%2fpag_0106_2Q29UVRFH1HGCE4LNQI40S65QOD.pdf&pagina=106&data=23/10/2014&caderno=Di%C3%A1rio%20Oficial%20Cidade%20de%20S%C3%A3o%20Paulo&paginaordenacao=100106>

_____. 01 de novembro de 2017. Disponível em:_____
 <https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f2017%2fdiario%2520oficial%2520cidade%2520de%2520sao%2520paulo%2fnovembro%2f01%2fpag_0040_0NCJLSN5DNIMUe6715UF8EU4MS8.pdf&pagina=40&data=01/11/2017&caderno=Di%C3%A1rio%20Oficial%20Cidade%20de%20S%C3%A3o%20Paulo&paginaordenacao=100040>

_____. 15 de maio de 2020. Disponível em: <https://www.imprensaoficial.com.br/DO/BuscaDO2001Documento_11_4.aspx?link=%2f2020%2fdiario%2520oficial%2520cidade%2520de%2520sao%2520paulo%2fmai%2f20%2fpag_0076_04716b8afdcdb240b37e70bd0526bedab.pdf&pagina=76&data=20/05/2020&caderno=Di%C3%A1rio%20Oficial%20Cidade%20de%20S%C3%A3o%20Paulo&paginaordenacao=100076> Acesso em: 24 fev. 2022.

FOLHA DE SÃO PAULO. Haddad diz que Anhangabaú será 'nova Paulista' e que pessoas reclamam de retirada de grama; reforma ainda não concluída do vale tem sido criticada nas redes sociais por falta de árvores, 29 jul. 2020. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/colunas/painel/2020/07/haddad-diz-que-anhangabau-sera-nova-paulista-e-que-pessoas-reclamam-de-retirada-de-grama.shtml>> Acesso em: 29 set. de 2020.

_____. 02 fev. 2021. Disponível em: <<https://agora.folha.uol.com.br/sao-paulo/2021/02/entrega-da-reforma-do-vale-do-anhangabau-em-sp-sofre-novo-atraso.shtml>>

FORTUNATO, Ivan. Geopoética no centro histórico de São Paulo. VitruVius, Minha Cidade, 186.01 São Paulo, ano 16, jan. 2016. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/16.186/5868>>

GASPAR, Malu. Procento completa 5 anos sem verbas. Folha de São Paulo, 02 ago. 1998. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff02089814.htm>> Acesso em: 16 out. 2021.

GEHL ARCHITECTS. A new heart for São Paulo, 2013/2014. Disponível em: <<https://gehlpeople.com/projects/sao-paulo-brazil/>> Acessado em: 22 de fev. de 2021.

GEHL ARCHITECTS. Vale do Anhangabaú: São Paulo – Concept Design 2013. Gehl Architects, SPUrbanismo, Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano, São Paulo, May 23, 2014. Disponível em: <https://issuu.com/gehlarchitects/docs/issuu_1453_sao_paulo_vale_do_anhang> Acesso em: 20 de jan. 2022.

GLOBO. Evangélicos fazem culto no Vale do Anhangabaú. São Paulo, 09 jul. 2007. Disponível em: <<https://g1.globo.com/Noticias/SaoPaulo/0,,MUL66466-5605,00.html>> Acesso em 28 ago. 2021.

_____. Carnaval de SP tem show lotado dos Paralamas no Anhangabaú. São Paulo, 26 fev. 2017. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sao-paulo/carnaval/2017/noticia/carnaval-de-sp-tem-show-lotado-dos-paralamas-no-anhangabau.ghtml>>

_____. Reforma do Anhangabaú passa dos R\$ 105 milhões. São Paulo, 11 dez. 2020. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2020/12/11/reforma-do-anhangabau-passa-dos-r-105-milhoes.ghtml>> Acesso em: 24 fev. 2022.

GREEN, James Naylor. Além do carnaval: A homossexualidade masculina no Brasil do século XX (Tradução brasileira). São Paulo, Fundação Editora UNESP, 1999.

HAIDAR, André Soares. Eixo Sé-Arouche: Projeto Urbano e Leitura do Território. XII Seminário Internacional de Investigação em Urbanismo, São Paulo, 15 a 17 de junho de 2020.

HERENÚ, Pablo Emilio Robert. Sentidos do Anhangabaú, Dissertação de Mestrado, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2007.

IG. "Vale do Anhangabaú vai ser a nova Avenida Paulista", diz Bruno Covas, 13 set. de 2020. Disponível em: < <https://ultimosegundo.ig.com.br/politica/2020-10-13/vale-do-anhangabau-vai-ser-a-nova-avenida-paulista-diz-bruno-covas.html>> Acesso em: 17 de mar. de 2021.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. Estratégias para o Anhangabaú e Quadra das Artes: Revitalizando o Centro da Cidade de São Paulo, jun./2007.

PROSPERI, R. M. P. O Centro da Metrópole como projeto. IN: Seminário Internacional Centro de São Paulo, São Paulo. São Paulo Centro XXI Entre História e Projeto, dez/1994

LIMA, Solange Ferraz. Patio do Colégio, Largo do Palácio. Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. v. 61/82. p. 61-82 (1998-1999). Editado em 2003. Disponível em: < <https://www.scielo.br/j/anaismp/a/Vg6KsSNDMrcgqkVfCcYk5Sz/?lang=pt>> Acesso em: 17 de fev. 2022

LENCIONI, S. A metamorfose de São Paulo: o anúncio de um novo mundo de aglomeração urbana. Revista Paranaense de Desenvolvimento. Curitiba, 2011.

LEFEBVRE, Henri. O Direito à Cidade. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2008.

LOPES, Marcel. Um mês após reinauguração, Vale do Anhangabaú permanece fechado com grades e tem fontes entupidas. Globo, São Paulo, 01 set. 2021. Disponível em: < <https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2021/09/01/1-mes-apos-reinauguracao-vale-do-anhangabau-permanece-fechado-com-grades-e-tem-fontes-entupidas.ghtml>> Acesso em: 25 fev. 2022.

MALATESTA, Meli. Caminhar pelo Anhangabaú: uma breve história do Vale a partir de quem anda a pé, 06 Set 2020. ArchDaily Brasil. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/946770/caminhar-pelo-anhangabau-uma-breve-historia-do-vale-a-partir-de-quem-anda-a-pe>> Acessado em: 22 ev. de 2021.

MARICATO, Ermínia. Urbanismo na Periferia do Mundo Globalizado: metrópoles brasileiras. São Paulo em Perspectiva, 14 de outubro de 2000.

MAMIGONIAN, Armen. O Processo de Industrialização de São Paulo. Boletim Paulista de Geografia, Nº 50, março de 1976.

MATOS, Odilson Nogueira de. A cidade de São Paulo no século XIX, Sociedade de Estudos Históricos, Revista de História v. 10 n. 21-22, junho de 1955.

MENDES, Luís. Gentrificação e a Cidade Revanchista: que lugar para os Movimentos Sociais Urbanos de Resistência? Fórum Sociológico [Online], 18 | 2008, posto online no dia 03 dezembro 2012, consultado o 25 fevereiro 2022. URL: <http://journals.openedition.org/sociologico/226>; DOI: <https://doi.org/10.4000/sociologico.226>

MOROZ-CACCIA GOUVEIA, Isabela Cristina. A cidade de São Paulo e seus rios: uma história repleta de paradoxos », Confins, N.27, 2016. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/confins/10884>> Acesso em: 31 de ago. de 2021.

NOBRE, Eduardo Alberto Cusce. Políticas Urbanas para o centro de São Paulo: Renovação ou Reabilitação? Avaliação das propostas da Prefeitura do Município de São Paulo de 1970 a 2004. Pós, v.16, n.25, 2009.

OLIVEIRA, R. B. R. da S e. Os três viadutos do Vale do Anhangabaú. 2011. Dissertação (Mestrado) – Escola Politécnica da Universidade de São Paulo. Departamento de Engenharia de Estruturas e Geotécnica, São Paulo, 2011.

OTERO, Guido. Novo Anhangabaú: apagamento e elitização custando caro aos cofres públicos. Labcidade, FAU-USP. Disponível em: <<http://www.labcidade.fau.usp.br/novo-anhangabau-apagamento-e-elitizacao-custando-caros-cofres-publicos/>> Acessado em: 27 de fev. de 2021.

OVANDO JÚNIOR, Altivo. Praça da Sé: reformada ou deformada pelas obras do Metrô?! Dissertação (Mestrado em Mudança Social e Participação Política), Programa de Pós Graduação – Escola de Artes, Ciências e Humanidades da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2014.

PAIVA, Deslange. Skatistas protestam contra projeto de reurbanização do Vale do Anhangabaú. Globo, São Paulo, 10 jun. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/06/10/skatistas-protestam-contra-projeto-de-reurbanizacao-do-vale-do-anhangabau.ghtml>> Acesso em: 22 fev. 2022.

PETRONE, Pasquale. As Indústrias Paulistanas e os Fatores de sua Expansão, Boletim Paulista de Geografia, Nº14, julho de 1953.

A cidade de São Paulo no século XX. Revista de História, v. 10 n. 21-22, 1955.

PUTINI, R.; TITO, F. Anitta lota Vale do Anhangabaú e agita público. Globo, São Paulo, 15 maio 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/05/19/anitta-faz-show-da-virada-cultural-no-vale-do-anhangabau.ghtml>> Acesso em 19 maio 2020.

PMSP. Programa de Metas da cidade de São Paulo 2013-2016: um convite ao planejamento urbano participativo (Versão final). Prefeitura Municipal de São Paulo, 2013. Disponível em:

<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/gestao/programa_de_metas/index.php?p=149999> Acesso em: 19 fev. 2022.

_____. Programa de Metas São Paulo 2013-2016: Ficha de detalhamento das 123 metas. Prefeitura Municipal de São Paulo, 2013. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/gestao/programa_de_metas/index.php?p=149999> Acesso em: 19 fev. 2022.

RIBEIRO, Eduardo. Salvando o Rolê. Revista TRIP (UOL), São Paulo, 29 de junho de 2019. Disponível em: < <https://revistatrip.uol.com.br/trip/o-corre-dos-skatistas-para-salvar-o-pico-de-street-mais-classico-de-sao-paulo-o-vale-do-anhangabau>> Acesso em: 16 de fev. de 2022

REIS, Sté. Skatistas pedem #SalveOVale do Anhangabaú, patrimônio do skate nacional. São Paulo, Blog Asfalto, UrbanTaste (UOL), 11 de jun. de 2019. Disponível em: <<https://asfalto.blogosfera.uol.com.br/2019/06/11/skatistas-pedem-salveovale-do-anhangabau-patrimonio-do-skate-nacional/>> Acesso em: 16 de fev. 2022.

_____. Vitória da rua: nova pista no Anhangabaú será criada junto com skatistas. São Paulo, Blog Asfalto, UrbanTaste (UOL), 16 de set. de 2019. Disponível em: < <https://asfalto.blogosfera.uol.com.br/2019/09/16/vitoria-da-rua-nova-pista-do-anhangabau-sera-criada-junto-com-skatistas/>> Acesso em: 16 de fev. 2022.

SANTIAGO, T. Prefeitura de SP anuncia início da reurbanização do Anhangabaú e diz que pretende conceder área à iniciativa privada. Globo, São Paulo, 10 de jun. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/sp/sao-paulo/noticia/2019/06/10/prefeitura-de-sp-anuncia-inicio-da-reurbanizacao-do-anhangabau-e-diz-que-pretende-conceder-area-a-iniciativa-privada.ghtml>> Acesso em: 21 fev. 2022.

SÃO PAULO (Cidade). Lei nº 5.261, de 4 de julho de 1957. Estabelece coeficiente de aproveitamento de lotes, densidade demográfica, área mínima de lote por habitação e área mínima de espaços livres, e dá outras providências. Disponível em: < <https://leismunicipais.com.br/a/sp/s/sao-paulo/lei-ordinaria/1957/526/5261/lei-ordinaria-n-5261-1957-estabelece-coeficiente-de-aproveitamento-de-lotes-densidade-demografica-area-minima-de-lote-por-habitacao-e-area-minima-de-espacos-livres-e-da-outras-providencias>> Acesso em 14 jul. 2021.

_____. Lei 7.670 de 24 de novembro de 1971. Autoriza a constituição da Empresa Municipal de Urbanização - EMURB, e dá outras providências. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-7670-de-24-de-novembro-de-1971>> Acesso em: 28 ago. 2021.

_____. Lei nº 12.350, de 6 de junho de 1997. Concede incentivo fiscal aos proprietários de imóveis ou aos patrocinadores das obras de recuperação externas e conservação de imóveis localizados na Área Especial de Intervenção,

objetivo do Programa de Requalificação Urbana e Funcional do Centro de São Paulo – PROCENTRO, ou outro equivalente que venha a ser implantado, e dá outras providências. Disponível em: [http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-12350-de-6-de-junho-de-](http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-12350-de-6-de-junho-de-1997#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20legisla%C3%A7%C3%A3o%20relativa,Sinistros%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAscias.>)

[1997#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20legisla%C3%A7%C3%A3o%20relativa,Sinistros%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAscias.>](http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-12350-de-6-de-junho-de-1997#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20legisla%C3%A7%C3%A3o%20relativa,Sinistros%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAscias.>)

Acesso em: 16 out. 2021.

_____. Concorrência Pública nº 007/SGM/2020. Concessão de uso, a título oneroso, de áreas no Vale do Anhangabaú, para sua gestão manutenção, preservação e ativação sociocultural. São Paulo, 22 jul. 2020. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/governo/desestatizacao_projeto_s/vale_do_anhangabau/index.php?p=300528> Acesso em: 24 mar. 2020.

SECRETARIA ESPECIAL DE COMUNICAÇÃO. Projeto "Centro Diálogo Aberto" inicia nova etapa de participação. Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, Prefeitura Municipal de São Paulo, 13 fev. 2014. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/licenciamento/desenvolvimento_urbano/projetos_urbanos/?p=167819> Acesso em 20 fev. 2022.

_____. Centro Diálogo Aberto. Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, Prefeitura Municipal de São Paulo, 12 mar. 2014. Disponível em: < <https://www.capital.sp.gov.br/noticia/projeto-centro-dialogo-aberto201d-inicia-nova>> Acesso em: 23 fev. 2022

_____. Concessionária assume Vale do Anhangabaú com programação de cultura, esporte e lazer. Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento, Prefeitura Municipal de São Paulo, 06 dez 2021. Disponível em: < <https://www.capital.sp.gov.br/noticia/concessionaria-assume-vale-do-anhangabau-com-programacao-de-cultura-esporte-e-lazer>>

SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO E LICENCIAMENTO. História Demográfica do Município de São Paulo. Disponível em: < http://smul.prefeitura.sp.gov.br/historico_demografico/tabelas/pop_brasil.php> Acesso em 27 ago. 2020.

SIQUEIRA, Marina Toneli. Entre o fundamental e o contingente: dimensões da gentrificação contemporânea nas operações urbanas em São Paulo. Cad. Metrop. [online]. 2014, vol.16, n.32, pp.391-416. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/16898/15844>> Acesso em: 28 nov. 2020.

SPINELLI, Evandro. Sem manutenção e alvo de vândalos, chafariz na praça Ramos para de funcionar. Folha de São Paulo, 17 maio. de 2009. Disponível em: < <https://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1705200916.htm>> Acesso em: 24 fev. 2022.

SP PARCERIAS. Prefeitura Municipal de São Paulo. Concessão Vale do Anhangabaú. São Paulo, junho de 2020.

SP TURIS. Vale do Anhangabaú. Disponível em: <<https://monumentos.spturis.com.br/vale-do-anhangabau/>> Acesso em: 14 maio de 2020.

_____. Vale do Anhangabaú. Disponível em: <<https://cidadedesaopaulo.com/atrativos/vale-do-anhangabau/?lang=>> Acesso em: 28 maio 2020.

SP URBANISMO; GEHL ARCHITECTS. Centro, Diálogo Aberto. Seminário Centro, Diálogo Aberto. Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMDU) – Prefeitura Municipal de São Paulo; SP-Urbanismo, 17 a 19 de abr. de 2013a.

_____. Centro, Diálogo Aberto. Workshop II: Construção de um Programa para o Vale do Anhangabaú. Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMDU) – Prefeitura Municipal de São Paulo; SP-Urbanismo, 20 a 28 de ago. de 2013b.

SP URBANISMO. Centro Aberto: Experiências na escala humana. Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMDU) – Prefeitura Municipal de São Paulo; SP-Urbanismo, abr. 2015.

_____. Relatório Centro Aberto: Largo do São Bento. Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento (SMDU) – Prefeitura Municipal de São Paulo; SP-Urbanismo, nov. 2017.

SMITH, Neil. A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global. In: Bidou-Zachariasen, C. (ed.), De volta à cidade. Dos processos de gentrificação às políticas de « revitalização » dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006, p. 59-87.

SOBRINHO, Afonso S. de O. São Paulo e a Ideologia Higienista entre os séculos XIX e XX: a utopia da civilidade. Sociologias, Porto Alegre, ano 15, no 32, jan./abr. 2013, p. 210-235.

SOUSA, T. D. Vale do Anhangabaú: um estudo sobre o espaço construído e reconstruído. 2018. 173fl. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Campinas, 2018.

TOLEDO, R.P. Saiba a importância de Nóbrega e Anchieta para São Paulo, Veja São Paulo, 22 out. de 2010. Disponível em: < <https://vejasp.abril.com.br/cidades/veja-sao-paulo-25-anos-nobrega-anchieta-religiosos/>> Acesso em 18 maio 2020.

VEJA SÃO PAULO. A história e os planos do Edifício Martinelli, que completou 90 anos. São Paulo, 07 jun. 2019. Disponível em: <

<https://vejasp.abril.com.br/cidades/aniversario-edificio-martinelli/>> Acesso em 14 jan. 2022.

_____. Prefeitura inicia obras de revitalização do Vale do Anhangabaú. São Paulo, 11 jun. 2019. Disponível em: <<https://vejasp.abril.com.br/cidades/revitalizacao-anhangabau/>> Acesso em: 27 set. 2020.

WILHEIM, Jorge. Vamos preservar o Vale do Anhangabaú. VitruVius, Revista Minha Cidade, São Paulo, ano 05, junho de 2005. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/05.059/1974>> Acesso em: 16 de fev. de 2022.

ZANETTI, Valdir Zonta. Planos e projetos ausentes: desafios e perspectivas da requalificação das áreas centrais de São Paulo. Tese de Doutorado FAU-USP, 2005. <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/noticias/prefeitura-inicia-obras-de-requalificacao-do-vale-anhangabau/>

SITES

Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento

<https://itdpbrasil.org>

Fundação Hewlett

<https://hewlett.org/>

Prédio Martinelli

<http://www.prediomartinelli.com.br/>

Petição Salve o Vale

https://secure.avaaz.org/community_petitions/po/Prefeitura_de_S_Salve_o_vale/

