

## CONSTRUÇÃO E DECONSTRUÇÃO DO CENTRO PAULISTANO\*

Candido Malta Campos

**INTRODUÇÃO** O quadro crítico identificado hoje na área central de São Paulo combina fenômenos recentes – deterioração de espaços públicos e privados, perda de população e atratividade imobiliária, informalização do comércio – com questões derivadas da própria evolução urbanística da cidade ao longo do século XX. Obras e políticas públicas, num primeiro momento, construíram o centro paulistano, mas posteriormente contribuíram para sua popularização – trazendo um novo perfil social e outro dinamismo econômico – e para a degradação de muitas áreas, ao mesmo tempo em que incentivava a afirmação de novas centralidades no privilegiado vetor sudoeste. Forças de mercado e interesses imobiliários, envolvidos nessa transferência da centralidade dominante para os “novos centros” da calha do rio Pinheiros, têm sido decisivamente escorados pela atuação do poder público e suas políticas urbanas.

A recente exacerbação dessa tendência, além de agravar o cenário de desigualdade, segregação e deterioração dos espaços urbanos em geral, hoje ameaça comprometer a integridade urbanística e o papel social da área central. No quadro dos atuais debates, planos e propostas visando a requalificação do centro histórico, torna-se imprescindível, portanto, salientar o papel de políticas e intervenções públicas nesse processo, destacando as principais etapas de atuação estatal na afirmação e posterior deslocamento da centralidade dominante em São Paulo, até mesmo no sentido de contribuir para esboçar a possibilidade de uma mudança substancial nas posturas prevalentes até o momento.

Podemos identificar quatro momentos decisivos nessa trajetória:

1. Ao longo da República Velha, a constituição de uma primeira centralidade, como um núcleo terciário elitizado de fisionomia “européia”, por meio de alargamentos, demolições, legislação sanitária e disciplinadora, normas edilícias, obras de embelezamento e outros incentivos;
2. em meados do século XX, a expansão rumo ao centro novo, a abertura do tecido urbano ao automóvel e a verticalização intensiva, estruturadas sobre as obras do Plano de Avenidas de 1930;
3. a partir de 1965, uma nova leva de grandes obras viárias, que reduziu a área central a um nó de articulação e passagem na macro-estrutura de circulação de automóvel então criada, deteriorando setores inteiros, ao mesmo tempo estruturando o “centro expandido” e abrindo ao automóvel o quadrante sudoeste, eleito como sede das novas centralidades dominantes;
4. mais recentemente, iniciativas no sentido de consolidar e melhorar as condições de acessibilidade à região por transporte coletivo (metrô, terminais e corredores de ônibus) consagrou sua nova vocação popular, enquanto a pedestrianização de logradouros e outras medidas de tráfego contribuíam para afastar do centro histórico os veículos particulares e, conseqüentemente, os setores motorizados de maior renda.

**ASSIM A CIDADE REPETE UM PADRÃO AUTOFÁGICO, DESTRUINDO ESFORÇOS COLETIVOS...**

Nesse sentido a transformação do centro deve ser entendida também como resultado de sucessivas políticas urbanas que, atuando em conjunto com forças do mercado imobiliário, depois de instaurar a centralidade dominante, levaram – e ainda levam – à desmontagem daquilo que havia sido construído com empenho ao longo do século XX.

Em cada momento, a renovação urbana adotou parâmetros desvinculados dos que pautavam a situação anterior, mesmo em se tratando de realizações então recentes. Assim a cidade repete um padrão autofágico, destruindo esforços coletivos acumulados na configuração arquitetônica e urbanística dos espaços centrais. Incongruências espaciais e deficiências funcionais contribuem para desqualificar a região. Enquanto isso novos usos entram em choque, de um lado, com os remanescentes da centralidade dominante, e, de outro, com um quadro construído resultante de requisitos distintos, formado por diversas camadas não necessariamente coerentes, correspondentes às distintas etapas de formação, expansão e superação do centro histórico.

**FORMAÇÃO DE UM CENTRO (1870-1930)** A ocupação inicial em acrópole predominou até meados do século XIX: a colina histórica que hoje corresponde ao centro velho abarcava quase toda a cidade e reunia uma gama variada de funções e de populações. Após a chegada da ferrovia entre 1867 e 1875, a expansão urbana se acelerou bruscamente, extrapolando a colina histórica com a consolidação dos poucos arruamentos já existentes e uma infinidade de novos loteamentos.

Os de elite e de padrão médio elegeram as direções oeste, topograficamente mais favorável, e sudoeste; por outro lado, junto às linhas férreas e às várzeas inundáveis que desvalorizavam as direções norte e leste, estabeleceram-se os bairros populares e industriais, levando a uma dicotomia entre as faces valorizadas e desprestigiadas da área central, que prevalece até hoje. Mais ao longe começaram a se multiplicar, a partir de 1890, os loteamentos e núcleos periféricos.

A colina histórica tornava-se, então, o núcleo central de um território urbanizado em expansão contínua. Naquele momento os requisitos da economia cafeeira exigiam a conformação de um núcleo terciário que comportasse as funções institucionais, administrativas, comerciais e financeiras do modelo agroexportador vigente. Para cumprir esse papel foi eleita em São Paulo a colina que sediava o núcleo urbano original, onde poder público e agentes privados promoveram uma alteração radical nos padrões de uso e ocupação. (1)

Eliminando a diversidade de usos e moradores então existentes, políticas de “saneamento” e remodelação intensificadas após 1890 visavam retirar da área central usos e habitantes indesejáveis como cortiços, operários, casebres e prostituição. (2) O Código de Posturas de 1886, proibindo cortiços e estabelecendo novos padrões edilícios – seguido por diversas outras leis municipais nesse sentido – o Código Sanitário de 1894, (3) normas policiais, incentivos para moradias operárias na zona suburbana, desapropriações, demolições e substituição de inquilinos levaram à expulsão das populações de menor renda do centro, enquanto os moradores da classe dominante se mudavam para os novos bairros de elite. (4)

Por meio da segregação urbana diferenciavam-se os setores urbanos eleitos para sediar as funções de prestígio, particularmente na área central. Em con-

traste, a instalação da população trabalhadora junto ao cinturão ferroviário-industrial fez com que parte do entorno imediato do centro adquirisse feição operária e popular. Os estratos de menor renda concentrados a leste passaram a contar com um centro próprio no Brás, com comércio, teatros, cinemas, exprimindo a dualidade causada pela segregação espacial e o caráter socialmente excludente adquirido pelo centro principal.

Tal política era acompanhada pela reconstrução das edificações (igualmente imposta e/ou favorecida pelo poder público, por meio de leis, incentivos, demolições e alargamento de ruas) e pela remodelação dos logradouros públicos, procurando conformar espaços centrais elitizados, esteticamente qualificados. (5) Estimulou-se a substituição do casario colonial existente por prédios comerciais de poucos andares e arquitetura eclética, buscando um aspecto “europeu” considerado indispensável para legitimar os espaços dominantes. A partir de 1912 leis específicas para vias de prestígio resultantes do alargamento de ruas como São João e Líbero Badaró impuseram esse novo padrão com requintes de detalhamento. O mesmo ocorreu em logradouros então criados, como as praças da Sé e do Patriarca. (6)

Para atender ao tráfego crescente e a novos padrões espaciais e estéticos quase todas as ruas do atual centro velho foram gradualmente alargadas, realinhadas, niveladas e retificadas entre 1895 e a década de 1930, minimizando as irregularidades do traçado original e reforçando o papel estruturante do “triângulo” das ruas Direita, São Bento e Quinze de Novembro.

Imponentes edifícios públicos, muitos com projeto do escritório Ramos de Azevedo, passaram a abrigar as instituições republicanas no centro: das secretarias gêmeas do Pátio do Colégio, iniciadas em 1886, até o Palácio da Justiça terminado em 1936.

Espaços visualmente ordenados formariam os quadros dominantes da capital agroexportadora. Usos comerciais e institucionais “nobres” eram atraídos por meio de incentivos fiscais, oferecidos a quem construísse, no “triângulo”, região da Sé e junto ao Teatro Municipal, segundo os novos padrões edilícios, e promovesse ali usos comerciais “nobres”, como o comércio de luxo, artigos importados, restaurantes e assim por diante. (7)

O modelo dominante pedia a emulação dos bulevares parisienses, na linha da Avenida Central carioca, mas a atuação do diretor de obras municipais Victor Freire (8) e do consultor francês Bouvard, contratado em 1911, trouxe referências sitteanas: o aproveitamento da paisagem acidentada levou à criação do excepcional conjunto do Anhangabaú, somatória de intervenções públicas e privadas coordenadas por meio de “acordos de cavalheiros”. Entre 1918 e 1921 Victor Freire tentou consagrar em lei esse modelo de ocupação: (9) um centro compacto e terciário com alturas máximas padronizadas entre quatro e nove andares, com teto máximo de trinta metros, estruturado sobre o “triângulo” tradicional e o “triângulo ampliado” (proposto por Freire em 1911 e aberto nas décadas seguintes com o alargamento das ruas Líbero Badaró, Boa Vista e Benjamin Constant); presidindo uma área urbana formada por bairros residenciais horizontais (nos quais era proibida a verticalização (10) e estruturada sobre linhas radiais de bondes convergindo sobre o “triângulo”). Contudo, a pressão expansionista exacerbada pela industrialização logo levaria à superação desse modelo, e os limites propostos por Freire seriam derubados pela Câmara. (11) O centro construído ao longo da República Velha tornava-se insuficiente. No momento em que se esboçava certa integridade urbanística, obtida a grande custo em torno de pontos como Anhangabaú, avenida São João, praças da Sé e do Patriarca, esta seria atropelada por um novo patamar de intervenção.

**A EXPANSÃO DA ÁREA CENTRAL EM MEADOS DO SÉCULO XX** A grande restrição dos setores dominantes ao centro velho era a sua pequena dimensão, incapaz de comportar a pressão expansionista. No primeiro pós-guerra a questão da expansão do centro ganhou impulso e manifestou-se sob três aspectos:

1. a travessia rumo ao centro novo, área preferencial para receber usos centrais (em termos de condições topográficas e por estar na direção dos loteamentos de elite), facilitada com a substituição do antigo viaduto do Chá por uma estrutura de maior capacidade entre 1936 e 1938, e por outras intervenções e alargamentos na região, unindo iniciativas públicas e privadas (avenida 9 de Julho, ruas Xavier de Toledo, Conselheiro Crispiniano, Marconi, Edifício Esther e outros) e adotando um gabarito de 10 a 11 pavimentos; (12)

2. a verticalização intensiva da colina central, já que a escala “européia” esboçada nas duas primeiras décadas do século XX passou a ser considerada insuficiente do ponto de vista imobiliário. Os Códigos de Obras de 1920, 1929 e 1934, vinculando a altura dos edifícios à largura das ruas, abriram caminho aos primeiros “arranha-céus”: Sampaio Moreira, Martinelli, Saldanha Marinho e outros; (13) e

3. a proposta do Perímetro de Irradiação (14), solução concebida entre 1922 e 1924 pelo engenheiro municipal João Florence de Ulhôa Cintra, (15) desenvolvida em seguida em conjunto com Francisco Prestes Maia, (16) engenheiro civil e arquiteto do governo estadual, desembocando no Plano de Avenidas de 1930. (17) Propunha-se estruturar uma expansão do centro em grande escala, por meio de um anel viário formado por largas avenidas circundando o centro histórico sem penetrá-lo, articulando artérias radiais que acessariam os diferentes quadrantes da cidade.

Destinava-se a desafogar o “triângulo” e a colina histórica, estruturando, com radiais e outros dois circuitos perimetrais, um ambicioso esquema radial-perimetral de circulação automóvel para a cidade, incentivando seu crescimento horizontal e vertical, e abrindo novas frentes de verticalização e ocupação terciária – o esboço do atual “centro expandido”.

O perímetro de Ulhôa Cintra significava superar decisivamente a centralidade dominante, até então restrita à colina histórica e a um pequeno trecho do morro do Chá. A implantação do Perímetro de Irradiação (avenidas Senador Queiroz, Ipiranga, São Luís, Rua Maria Paula, viadutos 9 de Julho, Jacaré e Dona Paulina, avenidas Rangel Pestana e Mercúrio) e outras obras do Plano de Avenidas a partir da primeira gestão de Prestes Maia como prefeito (1938-1945), como vias radiais (Rio Branco, Barão de Limeira, Liberdade), a diametral Norte-Sul (9 de Julho / Prestes Maia / Tiradentes / Ponte das Bandeiras) e o início da segunda perimetral (Amaral Gurgel / Largo do Arouche / Duque de Caxias), acarretariam alterações radicais na configuração da área central. (18)

A verticalização passou a ser permitida em toda a zona urbana a partir do Código de Obras Arthur Saboya (1929), mas ainda vinculada à largura da via e a outras normas que privilegiavam a ocupação vertical intensiva da zona mais central. Ao longo das décadas de 1930, 1940 e 1950 o Código de Obras foi sendo revisto no sentido de tentar disciplinar esse processo, mas com resultados díspares.

Nas vias de prestígio do centro novo a ocupação vertical passou a ser incentivada, disciplinada por regulamentação cuidadosa: gabaritos mínimos no alinhamento, criando conjuntos homogêneos em ruas como Marconi e Xavier de Toledo, avenidas Ipiranga, 9 de Julho, São Luís e Vieira de Carvalho; escalonamento dos prédios, com elevações suplementares em recuo, e tor-

res mais altas marcando pontos focais – edifícios do Banco do Estado e Itália; padrões minuciosos para marquises, calçadas e elementos definidores do espaço público, tudo criando um ambiente moderno e metropolitano. (19)

Contudo, de modo geral a legislação não conseguiu uniformizar o perfil vertical do centro, marcado por disparidades de altura e pela justaposição de padrões distintos. Com exceção de alguns trechos de prestígio não se logrou a integridade urbanística almejada, e a ocupação intensiva dos terrenos centrais por grandes conjuntos de escritórios ou de quitinetes (20) levaria ao controle dos coeficientes de aproveitamento e das densidades residenciais a partir de 1957, inviabilizando a continuidade da ocupação residencial dirigida aos setores de renda média/baixa na região. (21)

No segundo pós-guerra, enquanto o centro velho, congestionado e de difícil acesso por automóvel, perdia atratividade e se popularizava, o centro novo tornou-se pólo cultural (Masp, na rua Sete de Abril, MAM), de lazer (“Cinelândia” da avenida São João), vida noturna e comércio de luxo. Entre as décadas de 1940 e 1960 essa região reinou incontestemente, concentrando os usos de prestígio e a centralidade dominante em São Paulo. Enquanto isso a criação do sistema de transporte coletivo por ônibus com linhas radiais convergindo na área central deu início à popularização do centro velho, com os terminais de ônibus nas praças da Sé e Clóvis Bevilacqua, servindo à Zona Leste.

O agravamento da carência de transportes coletivos e o adensamento intensivo dos velhos e novos espaços centrais aprofundavam os problemas urbanos, ao mesmo tempo em que se reduzia a capacidade de investimento do município em face do crescimento da cidade. A persistência dos interesses fundiários no marco socioeconômico impunha estreitos limites no que se refere ao alcance do poder regulador do Estado. Como resultado, a exclusão das massas trabalhadoras, inclusive em termos urbanísticos, possibilitou a modernização da cidade sem alterar o quadro vigente de dominação e desigualdade. (22)

A exacerbção de mecanismos presentes na produção do espaço urbano em São Paulo a partir dos anos 1940 – exploração imobiliária intensiva dos setores centrais por meio da verticalização em anéis sucessivos; concentração dos investimentos públicos e privados nos setores eleitos pelas camadas dominantes; priorização das obras viárias e da circulação automóvel – acabaria conduzindo o centro histórico a uma situação crítica.

**INTERVENÇÃO E CRISE** A partir da gestão Faria Lima (1965-1969) o poder público passou a priorizar uma nova leva de grandes obras viárias, que teria graves conseqüências para o futuro do centro histórico. As diretrizes radiais-perimetrais do Plano de Avenidas – juntamente com as propostas viárias constantes do Relatório Moses de 1950, interligando rodovias e aeroportos; do programa de vias de fundo de vale de 1953; e do redesenho da segunda perimetral por Prestes Maia em 1956 – foram transformadas em elementos de uma malha de vias rápidas cortando o município, ancorada em um ambicioso conjunto de vias expressas e arteriais, com papel diametral, radial, perimetral e outros (Tiradentes, 23 de Maio, Rubem Berta, Washington Luís, Tiradentes, Radial Leste, ligação Leste-Oeste, avenida do



Mapa 1 - histórico das intervenções na área central - 3º movimento (a partir da década de 1960)

Estado, marginais Tietê e Pinheiros, Bandeirantes, etc.), incluindo muitos viadutos, elevados, vias em trincheira, pontes e trevos, na maior parte construídos ao longo das décadas de 1960, 1970 e 1980. (23)

**MAPA 1:** Grandes obras viárias na área central a partir da década de 1960: criação da macro-acessibilidade em escala urbana com vias expressas, túneis, elevados, trincheiras e viadutos. O centro se torna nó de articulação e passagem para a circulação automóvel.

Ao contrário do Perímetro de Irradiação, que havia aberto a área do centro novo e favorecido seu aproveitamento, as novas obras, muitas em desnível, passaram a tratar a região central como mero nó de articulação e passagem nessa nova macro-estrutura viária, priorizando a circulação em grande escala em detrimento das áreas atravessadas. (24)

Com o elevado Costa e Silva (“Minhocão”), a ligação Leste-Oeste, os viadutos do parque Dom Pedro II, e o elevado da avenida 9 de Julho, deteriorou-se drasticamente o entorno do centro, mesmo em faces até então mais valorizadas. Ao mesmo tempo a abertura da avenida Faria Lima (1965-1968), somada ao alargamento e reurbanização da avenida Paulista (1970-1974) criaram novas centralidades de prestígio na direção dos Jardins e do rio Pinheiros – que já concentravam os bairros residenciais de mais alta renda – com acesso fácil por automóvel, mas desvinculadas do centro histórico.

Esse movimento seria exacerbado por outras grandes obras nas décadas de 1980 e 1990: avenida Luís Carlos Berrini, extensão da Marginal Pinheiros e as novas pontes do Morumbi, Transamérica, João Dias, Ary Torres, viaduto Armênia; Nova Faria Lima (1995); complexo Ayrton Senna e túnel Sebastião Camargo (1996); avenidas Águas Espraiadas, Helio Pellegrino, Chedid Jafet; que consagraram o deslocamento da centralidade dominante para a calha do Pinheiros, concentrando o terciário avançado, o setor financeiro, as multinacionais e os empreendimentos imobiliários de maior visibilidade.

Esse processo foi acompanhado pela promulgação da legislação de zoneamento a partir de 1972, consagrando o novo papel da área central como um



**Mapa 2 - histórico das intervenções na área central - Transporte coletivo de massa - 4º Momento (a partir de 1975)**

dos núcleos de um grande “centro expandido” pelo qual se distribuem os usos terciários e o adensamento imobiliário. A Z5 central de alta densidade foi prolongada na direção sudoeste por um “corredor” de Z5 nas avenidas Consolação e Paulista e pelas Z4, Z3, corredores e outras zonas privilegiadas que se espalham por todo o centro expandido, mas que permanecem concentradas no quadrante sudoeste. (25) Z3 e Z4 permitem quase a mesma variedade de usos e um aproveitamento máximo equivalente ao que é permitido em Z5, cujo diferencial – maiores taxas de ocupação e menores recuos – não foi suficiente para atrair investimentos na área central.

**TRANSPORTE COLETIVO E POPULARIZAÇÃO** Com a inauguração das linhas norte-sul (1974-1978) e leste-oeste (1979-1988) do metrô, cruzando-se na Sé, e a consolidação dos terminais de ônibus do parque Dom Pedro II (1996) praça Princesa Isabel e praça da Bandeira (1987), e dos corredores de ônibus 9 de Julho – Santo Amaro (1987) e Rio Branco – Cachoeirinha (1991), entre outros, garantiram-se condições excepcionais de acessibilidade ao centro histórico por transporte coletivo.

A área central já concentrava os pontos finais das linhas de ônibus que protagonizavam o transporte público em São Paulo desde os anos 1940. Junto com a transformação das estações ferroviárias (Luz, Roosevelt, Júlio Prestes) em terminais de subúrbio e a presença da estação rodoviária nos Campos Elíseos, isso já havia favorecido a acessibilidade por parte das camadas de menor renda e a popularização da área central. Ao mesmo tempo a integração deficiente entre os diversos modos de transporte coletivo passou a exigir transbordos a pé, gerando intensos fluxos de pedestres nas ruas.

Enquanto o automóvel se tornava o meio de transporte preferencial das camadas de alta e média renda, seu acesso ao centro histórico era prejudicado pela ausência de garagens e estacionamento, pedestrianização de ruas (calçadões criados entre 1975 e 1978), mãos únicas, vias exclusivas de táxis e ônibus instituídas para racionalizar o tráfego.

**MAPA 2:** Intervenções na circulação e nos transportes da região central a partir de 1975. Melhoria das condições de acesso por transporte coletivo: metrô, corredores e terminais de ônibus, calçadões, vias exclusivas de ônibus e táxi.

Tudo isso – mais a obsolescência dos edifícios e a degradação dos espaços públicos – contribuiu para alterar o perfil dos usuários do centro, que se tornou ponto de comércio e serviços de caráter popular, com forte presença de ambulantes. Tal fenômeno, antes visível principalmente no centro velho, atingiu também o centro novo após 1985, quando o acesso a este foi facilitado pela linha leste-oeste do metrô e pelos corredores de ônibus.

Ao mesmo tempo intervenções de tom moderno ligadas às obras do metrô remodelaram espaços centrais, com pedestrianização e reforma de espaços públicos: largos de São Bento e de São Francisco (1975), nova praça da Sé (1978), novo Anhangabaú (1985-1992). Outra proposta modernista (pedestrianização e portal na praça do Patriarca) foi implantada recentemente (2002).

Desde os anos 1970 a recuperação do Martinelli e do Caetano de Campos sinalizava o início da revalorização do patrimônio arquitetônico local. A partir de 1990 polí-

íticas de revitalização da região salientaram o restauro e reaproveitamento de edifícios históricos, como fulcros de um possível retorno ao centro. Pretendia-se reequilibrar o perfil social e reativar a dinâmica econômica de áreas como a Luz, com a sala São Paulo e a Pinacoteca do Estado. A transferência da prefeitura para o Palácio das Indústrias (1992), o centro cultural do Banco do Brasil, a recuperação de fachadas incentivada por isenção de IPTU, (26) o restauro da Sé e outras iniciativas se enquadraram nessa diretriz. No entanto, a aposta na vocação cultural tem resultado até agora em realizações isoladas, ilhas de qualidade em meio a um quadro urbano e arquitetônico degradado, sem alavancar a recuperação do entorno.

**CONSIDERAÇÕES FINAIS** Mais que o “abandono” da região ou a popularização de seu perfil comercial, o que comprometeu a integridade do centro histórico de São Paulo foi a exacerbação da segregação e das desigualdades urbanas, indissociáveis de nosso processo de urbanização; e o desvirtuamento de suas qualidades construídas, obliteradas pela superposição de sucessivos padrões de ocupação sem consideração com o quadro existente, dos quais a atual ocupação popular, precária e irregular conforma apenas a última camada.

Enquanto os setores dominantes priorizaram o centro histórico, este se manteve como foco preferencial das inversões na construção da centralidade, mas na medida em que as frentes de valorização, verticalização e concentração dos usos terciários de prestígio se deslocaram no rumo sudoeste, políticas públicas passaram a incentivar esse movimento, consolidando a transferência da centralidade dominante. Os resultados foram custos crescentes em termos de provisão de infra-estrutura, comprometimento da mobilidade e do tráfego, perda generalizada da qualidade de vida e acirramento das desigualdades urbanas.

A aparente incongruência de uma cidade que abdica de seu próprio centro, desperdiçando o investimento historicamente concentrado na região, só

pode ser explicada, no caso paulistano, pela presença de um modelo de crescimento ao mesmo tempo intensivo e autofágico, motivado pelo processo imobiliário, mas alimentado sistematicamente por políticas e intervenções públicas.

No entanto, as forças centrípetas do modelo radial-perimetral reafirmado desde o Plano de Avenidas dificultaram a criação de outros pólos de atração na Grande São Paulo, ocorrendo em vez disso o inchaço do núcleo original, formando o “centro expandido”, do qual a fatia mais valorizada passou a abrigar “novos centros” cada vez mais distantes no vetor sudoeste. Enquanto isso as linhas radiais do sistema de ônibus e das redes de metrô e trem mantiveram seu foco no antigo núcleo central que, portanto, permaneceu como destino preferencial dos setores não motorizados.

Organizações não-governamentais, iniciativas institucionais e empresariais diversas tem posto em relevo a crise vivida pelo centro de São Paulo, que se tornou objeto de um crescente debate e de uma multiplicação de propostas. (27) Contudo, a despeito de melhorias pontuais, foram abandonados projetos ambiciosos como a reforma do parque Dom Pedro II (1989) e o concurso de idéias para a região (1997) – enquanto as operações urbanas Anhangabaú (1990) e Centro (1996) não surtiram o efeito esperado.

Para reverter esse processo de “desconstrução” do centro paulistano, que põe em risco o quadro urbano criado ao longo do último século, seria preciso inaugurar outra etapa no que se refere às intervenções e políticas públicas – o que até o momento ainda não se confirmou – e também evitar que a nova leva de intervenções perpetue a tendência de desconsiderar qualidades construídas em períodos anteriores.

**Candido Malta Campos** é arquiteto e urbanista, doutor pela FAU / USP, professor adjunto do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie em São Paulo.

## Notas e referências bibliográficas

\* Versão ampliada deste trabalho foi apresentada no X Encontro Nacional da Anpur- Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, em Belo Horizonte, maio de 2003.

1. Programas de melhoramentos semelhantes foram desenvolvidos em outras cidades brasileiras. “Os melhoramentos das áreas centrais” In: Leme, M. C. da S. (org.) *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. São Paulo: Fupam / Studio Nobel, 1998, pp. 276-299.
2. Rolnik, R. *A cidade e a lei: Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel, 1997, pp. 66-92.
3. Lemos, C. A. C. *A República ensina a morar (melhor)*. São Paulo: Hucitec, 1998, p. 86.
4. A Lei Municipal 498, de 28 de agosto de 1899, estabeleceu prescrições para construção de casas operárias, com padrões mínimos de habitabilidade e isenção de impostos, fora do perímetro urbano central.
5. Campos, C. M. *Os rumos da cidade: Urbanismo e modernização em São Paulo*. São Paulo: Senac, 2002, pp. 95-100.
6. Lei Municipal 1.585, de 3 de setembro de 1912.
7. Leis Municipais 761, de 20 de julho de 1904 e 1011, de 6 de julho de 1907.
8. Freire, V. da S. “Os melhoramentos de São Paulo.” In *Revista Polytechnica* 33 (vol.VI) fevereiro a março de 1911.
9. “Regulamento para construções particulares.” In *Boletim do Instituto de Engenharia* 5 (vol. II) janeiro de 1919.
10. Resolução Municipal 171, de 29 de janeiro de 1921. Desde 1914 o prefeito Washington Luiz dividiu o município em quatro zonas: central, urbana, suburbana e rural (Leis Municipais 1788, de 28 de maio de 1914, e 1874, de 12 de maio de 1915.) com objetivos fiscais e de cadastro, combinados a normas de ocupação do solo.
11. Lei Municipal 2.332, de 9 de novembro de 1920.
12. Ato Municipal 582, de 17 de março de 1934.

13. Somekh, N. “A cidade vertical e o urbanismo modernizador: São Paulo: 1920-1939. Tese de Doutorado, FAU / USP, 1994.
14. Baseado no conceito dos *périmètres de rayonnement* teorizados por E. Hénard: “La circulation dans les villes modernes. L’automobilisme et les voies rayonnantes de Paris.” Capítulo VI (publicado originalmente em 1905) de seus *Études sur les transformations de Paris*. Paris: L’Equerre, s.d.p., pp. 179-232.
15. Annaes da Câmara Municipal de São Paulo: 1922. São Paulo: Piratininga, 1922, p. 573 e 595-596; Cintra, J. F. de U. “Projecto de uma avenida circular constituindo perímetro de irradiação.” In *Boletim do Instituto de Engenharia* 24 (vol.V) janeiro-março de 1924.
16. Maia, F. P. & Cintra, J. F. de U. “Um problema atual: Os grandes melhoramentos de São Paulo.” In *Boletim do Instituto de Engenharia* 26/27 (vol.VI) outubro de 1924 a março de 1925; 28 (vol.VI) março a junho de 1925; 29 (vol.VI) julho a outubro de 1925; e 31 (vol. VI) março a junho de 1926.
17. Maia, F. P. *Estudo de um plano de avenidas para a cidade de São Paulo*. São Paulo: Melhoramentos, 1930.
18. Maia, F. P. *Os melhoramentos de São Paulo*. São Paulo: PMSP, 1945.
19. Decretos-Lei Municipais 41, de 3 de agosto de 1940; 75, de 11 de fevereiro de 1941; e 92, de 2 de maio de 1941.
20. Sampaio, M. R. A. de (org.). *A promoção privada de habitação econômica e a arquitetura moderna 1930-1964*. São Paulo: Rima / Fapesp, 2002.
21. Feldman, S. “Planejamento e zoneamento: São Paulo 1947-1962. Tese de doutorado, FAU / USP, 1996.
22. Maricato, E. *Metrópole na periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade, violência*. São Paulo: Hucitec, 1996.
23. Dinis, H. “A estruturação viária de São Paulo”. Dissertação de mestrado, programa de pós-graduação em arquitetura e urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, 2002.
24. Vasconcelos, E. A. de. *Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo*. São Paulo: AnnaBlume / Fapesp, 1999, p. 150-156.
25. Leis Municipais 7.805, de 1º de novembro de 1972; e 8.001, de 24 de dezembro de 1973.
26. Lei Municipal 12.350, de 1997.
27. Meyer, R. (org.). *Os centros das metrópoles: Reflexões e propostas para cidade democrática do século XXI*. São Paulo: Viva o Centro / Terceiro Nome, 2002.