

PROCESSO Nº 36990

ANO 1997

I VOLUME



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico,
Artístico e Turístico do Estado - CONDEPHAAT

36990

PROCESSO Nº

INTERESSADO: <u>CONDEPHAAT</u>
PROCEDÊNCIA: <u>CAPITAL</u>
DATA: <u>10/12/97</u>
REPARTIÇÃO: _____
Nº DE ORDEM DO PAPEL: _____
ASSUNTO: <u>ESTUDO DE TOMBAMENTO DA ESTAÇÃO JÚLIO PRESTES - CAPITAL</u>
<i>Capa refeita em 18/11/2003 SG.</i>



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT

04 02
A

Ofício GP-1184/97

São Paulo, 02 de setembro de 1997.

Prezado Senhor

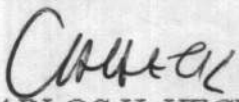
Vimos, através deste, solicitar a esse Instituto a abertura de processo de tombamento do Edifício da "Estação Júlio Prestes", situado nesta Capital à Praça Júlio Prestes nº 148. Este pleito decorre de manifestação e do interesse do Senhor Secretário Estadual de Cultura, Dr. Marcos Mendonça, o qual considera este Monumento com qualidades históricas e de memória que justificam o seu tombamento em nível federal.

Destacamos que este pedido de tombamento tem o apoio e o acordo desta Presidência, pois entendemos que este Edifício é o mais significativo da listagem dos bens a serem preservados no Bairro de Campos Eliseos.

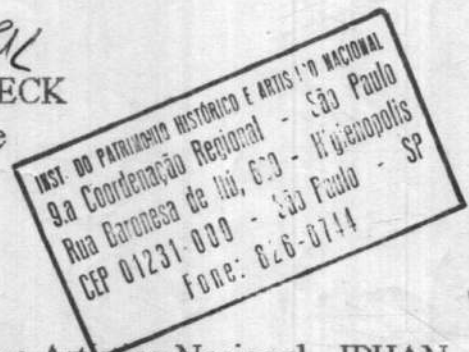
Informamos, ainda, que para a instrução e a análise técnica a ser realizada por esse Instituto, está à disposição o nosso acervo, bem como a colaboração do nosso STCR - Serviço Técnico de Conservação e Restauro.

Certos de contarmos com a colaboração desse Instituto, que tradicionalmente desenvolve estudos que visa a preservação do Patrimônio Cultural em nível nacional, agradecemos antecipadamente a vossa atenção.

Atenciosamente,


CARLOS H. HECK
Presidente

Senhor
DR. GLAUCO CAMPELLO
Presidente do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN



02/9/97



MINISTÉRIO DA CULTURA
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
9ª Coordenadoria Regional/São Paulo

Of. nº **661**/97 - 9ª CR/IPHAN/SP

São Paulo, 16 de outubro de 1997

Da: **Coordenadoria Regional do IPHAN em São Paulo**

Ao: **Presidente do CONDEPHAAT**
arq. Carlos Heck

Senhor Presidente

Em atenção ao ofício GP-1183/97, datado de 10 de julho de 1997 e entregue em mãos à 9ªCR no dia 15 de outubro próximo passado (protocolo nº 570/9ªCR/IPHAN/SP), que solicita o tombamento federal da Estação Júlio Prestes, localizada no bairro dos Campos Elíseos, nesta Capital, cumpre-nos informar que estamos encaminhando o pedido em tela ao Departamento de Proteção do IPHAN, responsável pela instrução dos processos de tombamento da Instituição.

Com o intuito de colaborar com o estudo, sempre minucioso e bastante criterioso, a ser iniciado com vistas à instrução do processo, e para que o mesmo possa ser agilizado, adiantamos a seguir a solicitação de documentação de praxe, consultando V.Sa. sobre a possibilidade de colocá-la à disposição deste Instituto:

- projeto de transformação do edifício da estação Júlio Prestes, amplamente divulgado pela imprensa e de iniciativa do Governo do Estado de São Paulo e cópia do relatório técnico sobre o mesmo elaborado pelo CONDEPHAAT e da aprovação do mesmo por esse Egrégio Conselho
- diagnóstico do estado de conservação geral do edifício
- cópia do projeto original da estação
- levantamento métrico arquitetônico do edifício no seu estado atual



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT

03
04

Ofício GP-1183/97

São Paulo, 10 de julho de 1997.

Prezada Senhora

Vimos, através deste, solicitar a esse Instituto a abertura de processo de tombamento do Edifício da “Estação Júlio Prestes”, situado nesta Capital à Praça Júlio Prestes nº 148. Este pleito decorre de manifestação e do interesse do Senhor Secretário Estadual de Cultura, Dr. Marcos Mendonça, o qual considera este Monumento com qualidades históricas e de memória que justificam o seu tombamento em nível federal.

Destacamos que este pedido de tombamento tem o apoio e o acordo desta Presidência, pois entendemos que este Edifício é o mais significativo da listagem dos bens a serem preservados no Bairro de Campos Elíseos.

Segue documentos anexos que confirmam a decisão deste Órgão, do tombamento em nível estadual.

Informamos, ainda, que para a instrução e a análise técnica a ser realizada por essa Coordenadoria, está à disposição o nosso acervo, bem como a colaboração do nosso STCR - Serviço Técnico de Conservação e Restauo.

Certos de contarmos com a colaboração desse Instituto, que tradicionalmente desenvolve estudos que visa a preservação do Patrimônio Cultural em nível nacional, agradecemos antecipadamente a vossa atenção.

Atenciosamente,


CARLOS H. HECK
Presidente

Senhora
CECÍLIA RODRIGUES DOS SANTOS
Coordenadora da 9ª Coordenadoria Regional do IPHAN

CG
05

- histórico completo da estação e documentação iconográfica
- cópia da resolução individual de tombamento da estação por parte do CONDEPHAAT e da homologação pelo Sr. Secretário da Cultura
- relação de bens móveis integrados
- poligonal de entorno adotada pelo CONDEPHAAT

Certos de contar com a colaboração de V.Sa. , aproveitamos o ensejo para renovar protestos de apreço e consideração,

Atenciosamente


Cecilia Rodrigues dos Santos
Coordenadora Regional

CONDEPHAAT - Presidência

em 21/10/97

Recebido por José Eduardo

Horas



Do	Número	Ano	Rubrica
----	--------	-----	---------

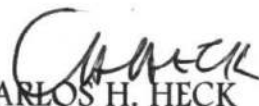
INT.: CONDEPHAAT
ASS.: Estudo de tombamento da Estação Júlio Prestes- Capital

SÍNTESE DE DECISÃO DO EGRÉGIO COLEGIADO
SESSÃO ORDINÁRIA DE 20 DE OUTUBRO DE 1997
ATA Nº 1104

O Egrégio Colegiado deliberou destacar o edifício da Estação Júlio Preste da listagem dos bens a serem preservados no Bairro de Campos Elíseos e pela abertura de processo específico para ultima~~r~~ as providências necessárias para homologação do tombamento do referido edifício.

1. À SA para abertura do respectivo processo, xerocopiando documentos constantes do processo 24.506/86, que façam referência à Estação Júlio Prestes;
2. Ao STCR para providenciar:
 - a) documentação solicitada pelo IPHAN, através do Ofício 661/97- 9ª CR/IPHAN/SP, em 02 vias
 - b) complementação da instrução dos autos, com elaboração da respectiva minuta de Resolução para homologação pelo Senhor Secretário.

GP/CONDEPHAAT, 20 de novembro de 1997.


CARLOS H. HECK
Presidente

/emws.-



06
07

Do	Número	Ano	Rubrica
P. CONDEPHAAT	36.990	97	

Interessado: CONDEPHAAT

Assunto: Estudo de tombamento da Estação Julio Prestes - SP

Arquiteta Tereza Epitácio ^{h. Edua Kamide}
para manifestação
S.T.C.R., 29 / 12 / 97

MARCO ANTONIO LANÇA
Diretor Técnico Subst. STRC
CREA 23748/D-SP

Of.GAB/DEPROT/Nº 004/98

Em 19.01.98



Ao: Presidente do Conselho de Defesa do Patrimônio Hist., Artist., Arqueol. e Turístico de SP - CONDEPHAAT

Senhor Presidente:

Informamos ter sido acolhida, pelo IPHAN - Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, a solicitação de avaliação de tombamento do "Edifício da Estação Júlio Prestes, em São Paulo/SP", formulada por V.Sa.

Foi instaurado o processo 1.407-T-97, através do qual o assunto será estudado em conformidade com legislação específica.

Acrescentamos, ainda, ter sido o processo encaminhado à 9ª Coordenação Regional do IPHAN, para ser iniciada sua instrução, local onde poderão ser obtidas informações complementares.

9ª COORDENAÇÃO REGIONAL - IPHAN	
COORDENADORA:	ARQTA CECÍLIA HELENA GODOY RODRIGUES DOS SANTOS
TEL:	(011) 826-0744 e 825-4285
FAX:	(011) 826-0547
ENDEREÇO:	RUA BARONESA DE ITÚ, 639 - SÃO PAULO/SP CEP 01.231-001

Na oportunidade, agradecemos o apoio oferecido para a instrução do processo, principalmente no que tange à delimitação do bem, documentação, fotografias, obtenção de plantas dos edifícios e inventário de bens móveis e integrados relativos ao mesmo, nome do proprietário, além do que mais for possível para auxiliar a 9ª Coordenação Regional

Atenciosamente,



Sabino Barroso

 Diretor do Departamento de Proteção
 Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

 Em: 29 01 98
 Recebido por: SEUJN
 Hora: 10:00

Ilmº Sr.

Dr CARLOS H. HECK

D.D. Presidente do Conselho de Defesa do Patrimônio Hist., Artist., Arqueol. e Turístico de SP - CONDEPHAAT

Av. Paulista, 2644 - 2º andar - Centro

SÃO PAULO - SP




~~08~~ 7
09

Do	Número	Ano	Rubrica
Of. GAB/DEPROT/nº004/98			

INT.: INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
ASS.: Referente ao tombamento do Edifício da Estação Júlio Pres-
tes

1. À SA para juntar ao respectivo processo;
2. Ao STCR para ciência e atendimento.

GP/Condephaat, 29 de janeiro de 1998.


CARLOS H. HECK
Presidente

/emws.-

02 02 98
Rec: S-LV7W7
14:40

09
A

10



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

Considerando que o traçado urbano do bairro dos Campos Elíseos, reticulado e regular, surgido de núcleo arruado e loteado pelo suíço Frederico Glette e pelo alemão Victor Nothmann, foi uma das primeiras implantações organizadas na expansão da cidade de São Paulo;

Considerando que sua ocupação original, a partir do final do século XIX, se deu predominantemente pela elite enriquecida com a cafeicultura, através da construção de residências de grande porte e luxo, inseridas dentro dos padrões estéticos e técnicos dominantes na arquitetura eclética paulista desse período;

Considerando que a ocupação original do bairro de Campos Elíseos, em algumas áreas, foi marcada pela construção, ao lado das grandes mansões, de edificações representativas de outras camadas da população (desde residências de profissionais liberais até moradias e estabelecimentos modestos de operários e pequenos comerciantes), e que na construção destas edificações, como nas das grandes mansões, foi marcante a presença e influência dos mestres de obra e artesãos europeus imigrados: italianos, espanhóis e portugueses;

Considerando que, além dos remanescentes da sua ocupação original, identificam-se nos Campos Elíseos edificações residenciais e comerciais, construídas ao longo deste século, que expressam a adaptação do bairro às novas condições sociais provocadas pelo processo de urbanização da cidade, que determinou desde a presença de cortiços nas antigas mansões até a construção de conjuntos de sobrados e edifícios de apartamento para a classe média; e

Considerando que, apesar do processo de estagnação e modificação sofrido pelo bairro após a década de 30, um significativo conjunto de edificações e espaços urbanos conservam-se como testemunhos inestimáveis do período de formação e desenvolvimento dos Campos Elíseos,

Deliberou em sua sessão ordinária do dia 17 de março de 1986, abrir Processo de Tombamento do traçado urbano e de um conjunto de imóveis situados na área do bairro dos Campos Elíseos, no município de São Paulo, abrangida pelo polígono definido pela intersecção



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

-3-

dos eixos das seguintes vias: Viaduto General Couto de Magalhães, Rua Mauã, Largo General Osório, Rua Mauã, Avenida Duque de Caxias, Alameda Barão de Limeira, Alameda Eduardo Prado, Rua Vitorino Camilo, Rua Lopes de Oliveira, Rua Capistrano de Abreu e a divisa da área da FEPASA (via férrea), e envolvendo, inicialmente, os seguintes imóveis:

- 1 - Alameda Barão de Limeira nº 1379 (antiga sede da Chá cara do Carvalho)
- 2 - Alameda Ribeiro da Silva nº 180
- 3 - Rua Conselheiro Nêbias nºs 1295 e 1355
- 4 - Rua Conselheiro Nêbias nº 1283
- 5 - Rua Guaianazes nº 1149
- 6 - Alameda Cleveland nº 601
- 7 - Alameda Gleite nº 562
- 8 - Alameda Gleite nº 444 esquina com rua Guaianazes nº 983
- 9 - Rua Guaianazes nº 1112 esquina com alameda Nothmann, 495
- 10 - Avenida Rio Branco nº 1312
- 11 - Avenida Rio Branco nºs 1278 e 1294
- 12 - Avenida Rio Branco nº 1210
- 13 - Largo Coração de Jesus nºs 140 e 154, alameda Nothmann nº 275 e alameda Dino Bueno nºs 353 e 383 (Liceu e Igreja do Sagrado Coração de Jesus)
- 14 - Alameda Cleveland nº 374
- 15 - Praça Júlio Prestes nº 148 (Estação Júlio Prestes)
- 16 - Largo General Osório nºs 86, 116 e 120 (antiga Estação da Estrada de Ferro Sorocabana)
- 17 - Alameda Eduardo Prado nºs. 460 e 474 e rua Conselheiro Nêbias nºs 1615, 1649, 1661, 1683, 1699 e 1721
- 18 - Alameda Ribeiro da Silva nºs 230 e 248, esquina com alameda Barão de Piracicaba nºs 769, 775, 785 e 791
- 19 - Alameda Ribeiro da Silva nº 120
- 20 - Rua Conselheiro Nêbias nº 1340
- 21 - Rua Guaianazes nº 1281
- 22 - Rua Guaianazes nº 1267.



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LÍBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

AA
-4-
12

- 23 - Rua Guaianazes nº 1239
- 24 - Rua Guaianazes nº 1208 ✓
- 25 - Rua Guaianazes nº 1128
- 26 - Avenida Rio Branco nºs 1468, 1470 e 1492
- 27 - Alameda Dino Bueno nº 475
- 28 - Alameda Cleveland nº 617
- 29 - Alameda Nothmann nº 563
- 30 - Alameda Nothmann nº 567
- 31 - Alameda Glete nº 488
- 32 - Rua Guaianazes nº 1058
- 33 - Rua Guaianazes nº 1050
- 34 - Avenida Rio Branco nº 1318
- 35 - Avenida Rio Branco nº 1260
- 36 - Alameda Barão de Piracicaba nº 489
- 37 - Alameda Barão de Piracicaba nº 499
- 38 - Alameda Barão de Piracicaba nº 525
- 39 - Alameda Barão de Piracicaba nº 535
- 40 - Rua Conselheiro Nébias nº 970, esquina com Alameda Glete
- 41 - Alameda Glete nº 501
- 42 - Largo Coração de Jesus nºs 65, 67, 67A, 75, 81, 83, 83A e alameda Barão de Piracicaba nº 304
- 43 - Largo Coração de Jesus nºs 15, 21, 23, 37, 39 e alameda Dino Bueno nº 135
- 44 - Alameda Dino Bueno nº 118
- 45 - Alameda Barão de Limeira nºs 532 e 548, esquina com rua Helvetia nº 591
- 46 - Alameda Barão de Piracicaba nºs 91, 105 e 115
- 47 - Alameda Barão de Piracicaba nºs 65, 69 e 73

A presente deliberação assegura a preservação da área e dos bens definidos acima até final decisão da autoridade competente, sustentando, desde logo, qualquer projeto ou obra que importe a mutilação, modificação ou destruição da área e dos bens supramencionados. A introdução de toda e qualquer alteração na área e nos bens referidos deverá ter seu projeto submetido à prévia apreciação do CONDEPHAAT. O não cumprimento do acima



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
RUA LIBERO BADARÓ, 39 - SÃO PAULO - CEP 01009 - PABX - 257-1311

12
15-
13

disposto implica em sanções penais previstas no artigo 166 do Código Penal e na Lei nº 7.347, de 24 de julho de 1985.

São Paulo, 20 de março de 1986


MODESTO SOUZA BARRÓS CARVALHOSA
Presidente

CULTURA
CONSELHO DE DEFESA DO PATRIMÔNIO
HISTÓRICO, ARQUEOLÓGICO, ARTÍSTICO
E TURÍSTICO DO ESTADO

NOTIFICAÇÃO

Em sua sessão ordinária de 24/03/86, com o nome Ata nº 788, o Egrégio Colegiado do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado - CONDEPAT, da Secretaria de Cultura, de acordo com as atribuições previstas no Decreto 13.426, de 16 de março de 1979 e no Decreto 20.955, de 19 de junho de 1981, e

Considerando que nos processos de desenvolvimento urbano de sociedades como a nossa, a preservação deve desempenhar papel de defesa do cidadão e de revalorização, pelo habitante, de valores bens de que é afastado por mecanismos de desequilíbrio econômico e social, como a lógica insuperável da especulação e a racionalidade socialmente irracional;

Considerando que a preservação garante condições indispensáveis para o enraizamento do habitante em seu espaço de vida e trabalho, e para a afirmação da identidade cultural — requisito obrigatório da cidadania;

Considerando que os edifícios e espaços que os processos históricos nos legaram representam, entre outros aspectos, trabalho investido, que é preciso, portanto, resguardar enquanto seu potencial funcional estiver disponível — ou, melhor ainda, puder ser maximizado. Sem responsabilidade social, e logo é socorrida e sempre instrumento de interesses localizados;

Considerando que a preservação, que diz respeito a valores positivos (cognitivos, estéticos e afetivos), deve orientar-se para aumentar a qualidade de vida. Nessa perspectiva, abre campo para os indispensáveis projetos de revitalização urbana, cujos primeiros beneficiários (e nunca vítimas) devem ser os habitantes locais. Portanto, é da natureza de programas de valorização avaliar a margem de fruição dos bens culturais, com o que se pode encaminhar as questões relativas a situações negativas ou problemáticas;

Considerando a importância histórica e urbanística do bairro dos Campos Eliseos, que se constitui soma das mais significativas áreas urbanas da cidade de São Paulo, surgidas com a expansão provocada pela cafeicultura;

Considerando que o traçado urbano do bairro dos Campos Eliseos, reticulado e regular, surgiu de núcleo arreado e loteado pelo sítio Frederico Gleite e pelo alameda Victor Bothmann, foi uma das primeiras implantações organizadas na expansão da cidade de São Paulo;

Considerando que sua ocupação original, a partir do final do século XIX, se deu predominantemente pela elite enriquecida com a cafeicultura, através da construção de residências de grande porte e luxo, inseridas dentro dos padrões estéticos e técnicos do momento na arquitetura eclética ecletista desse período;

Considerando que a ocupação original do bairro dos Campos Eliseos, em algumas áreas, foi marcada pela construção, ao lado das grandes mansões, de edificações representativas de outras camadas da população (desde residências de profissionais liberais até moradias e estabelecimentos modestos de comerciantes e pequenos comerciantes), e que na construção destas edificações, como nas das grandes mansões, foi marcante a presença e influência dos mestres de obra e artesãos europeus imigrados: italianos, espanhóis e portugueses;

Considerando que, além dos remanescentes da sua ocupação original, identificam-se nos Campos Eliseos edificações residenciais e comerciais, construídas ao longo deste século, que expressam a adaptação do bairro às novas condições sociais provocadas pelo processo de urbanização da cidade, que determinou desde a presença de cortiços nas antigas mansões até a construção de conjuntos de sobrados e edifícios de apartamento para a classe média;

Considerando que, apesar do processo de estagnação e modificação sofrido pelo bairro após a década de 30, um significativo conjunto de edificações e espaços urbanos conservam-se como testemunhos inestimáveis do período de formação e desenvolvimento dos Campos Eliseos.

Delimitar e tombamento do traçado urbano e de um conjunto de imóveis situados na área do bairro dos Campos Eliseos, no município de São Paulo, abrangida pelo polígono definido pela intersecção dos eixos das seguintes vias: Viaduto General Couto de Magalhães, Rua Mauá, Largo General Oedris, Rua Mauá, Avenida Duque de Caxias, Alameda Barão de Limeira, Alameda Eduardo Prado, Rua Victorino Carullo, Rua Lopes de Oliveira, Rua Cavistrano de Abreu e a divisa da área da FEPASA (via férrea).

I - O presente tombamento aplica-se aos seguintes elementos existentes no interior do polígono acima descrito:

- a) o atual traçado urbano;
 b) o conjunto de imóveis listados a seguir:

1. Alameda Barão de Limeira nº 1379 (antiga sede da Chácara do Carvalho)
2. Alameda Ribeiro de Silva nº 180
3. Rua Conselheiro Nébias nºs. 1295 e 1335
4. Rua Conselheiro Nébias nº 1283
5. Rua Guaianasas nº 1149

19. Alameda Ribeiro de Silva nº 139
20. Rua Conselheiro Nébias nº 1348
21. Rua Guaianasas nº 1281
22. Rua Guaianasas nº 1287
23. Rua Guaianasas nº 1339
24. Rua Guaianasas nº 1304
25. Rua Guaianasas nº 1138
26. Avenida Rio Branco nºs. 1448, 1478 e 1492
27. Alameda Dino Bueno nº 475
28. Alameda Cleveland nº 617
29. Alameda Bothmann nº 543
30. Alameda Bothmann nº 547
31. Alameda Gleite nº 488
32. Rua Guaianasas nº 1858
33. Rua Guaianasas nº 1858
34. Avenida Rio Branco nº 1318
35. Avenida Rio Branco nº 1368
36. Alameda Barão de Piracicaba nº 489
37. Alameda Barão de Piracicaba nº 499
38. Alameda Barão de Piracicaba nº 525
39. Alameda Barão de Piracicaba nº 525
40. Rua Conselheiro Nébias nº 578, esquina com Alameda Gleite
41. Alameda Gleite nº 501
42. Largo Coração de Jesus nºs. 65, 67, 67A, 75, 81, 83, 83A e Alameda Barão de Piracicaba nº 304
43. Largo Coração de Jesus nºs. 15, 21, 23, 27, 33 e Alameda Dino Bueno nº 135
44. Alameda Dino Bueno nº 118
45. Alameda Barão de Limeira nºs. 532 e 548, esquina com rua Neivette nº 551
46. Alameda Barão de Piracicaba nºs. 91, 105 e 115
47. Alameda Barão de Piracicaba nºs. 45, 49 e 73

II - Para os efeitos deste tombamento ficam estabelecidos dois graus diferenciados de proteção para os imóveis discriminados na letra "b", do item I, de acordo com os seguintes teores e aplicabilidades:

- a). Grau de Proteção 1 (GP-1) - aplicável às edificações de alto interesse histórico, arquitetônico e ambiental, determinando que:

1. A preservação das edificações seja integral.
2. A utilização das edificações se dê por intermédio de funções compatíveis.
3. Sejam aplicados métodos científicos na sua conservação e restauração.

- b). Grau de Proteção 2 (GP-2) - aplicável às edificações nas quais se destacam, principalmente, os valores ambientais, determinando que:

1. A preservação das edificações se aterá à conservação das fachadas, componentes arquitetônicos externos e coberturas.
2. As edificações poderão sofrer alterações internas desde que respeitado o disposto no item anterior.

III - Ficam enquadrados no Grau de Proteção 1 (GP-1) os imóveis discriminados de 1 a 16, na letra "b", do item I desta notificação.

IV - Ficam enquadrados no Grau de Proteção 2 (GP-2) os imóveis discriminados de 17 a 47, na letra "b", do item I desta notificação.

V - Os demais imóveis situados no interior do polígono acima descrito, não arrolados pelo tombamento, ficam sujeitos às disposições estabelecidas no artigo 137, do Decreto 13.426, de 16 de março de 1979 (área envoltória). Entendendo-se o polígono, apenas os imóveis limitados aos seus limites perimetrais sob as restrições previstas no mencionado artigo.

Os critérios e normas a serem respeitados pelas novas construções, reformas e demolições nas áreas envoltórias dos bens tombados deverão ser matéria de regulamentação por decisão do Egrégio Colegiado do CONDEPAT.

VI - Ficam dispensados de consulta prévia os casos de alienação onerosa dos imóveis atingidos pelo presente tombamento, renunciando o CONDEPAT ao exercício do direito de preferência estabelecido nos termos do parágrafo 1º, do artigo 134, do Decreto 13.426, de 16 de março de 1979.

VII - Fica prevista a possibilidade de celebração de convênios com a Prefeitura Municipal de São Paulo com vistas a gestão e o trato das questões decorrentes do presente tombamento, bem como a realização e desenvolvimento de programas de ação conjunta visando a recuperação, revitalização e valorização deste patrimônio.

VIII - Fica prevista a possibilidade de celebração de convênios com instituições públicas e privadas para o desenvolvimento de programas de ação conjunta visando a recuperação, revitalização e valorização deste patrimônio.

Em conformidade com o artigo 143 do Decreto 13.426, de 16 de março de 1979, combinado com o artigo 2º, inciso "a" da Ordem de Serviço 1/83 do CONDEPAT, notificamos os proprietários e outros eventuais interessados, cujos imóveis tenham sido total ou parcialmente afetados pelo tombamento, que têm garantido o direito de contestar a medida dentro do prazo de 15 (quinze) dias, a partir da publicação do presente edital, antes que a mesma seja ratificada pelo Secretário de Estado de Cultura, por intermédio da publicação da Resolução de Tombamento na Imortana Oficial.

(27)



Depois de 50 anos de existência, a velha estação Sorocabana deverá ser transformada em monumento histórico

Foto Messias Augusto da S

Estação Júlio Prestes será desativada

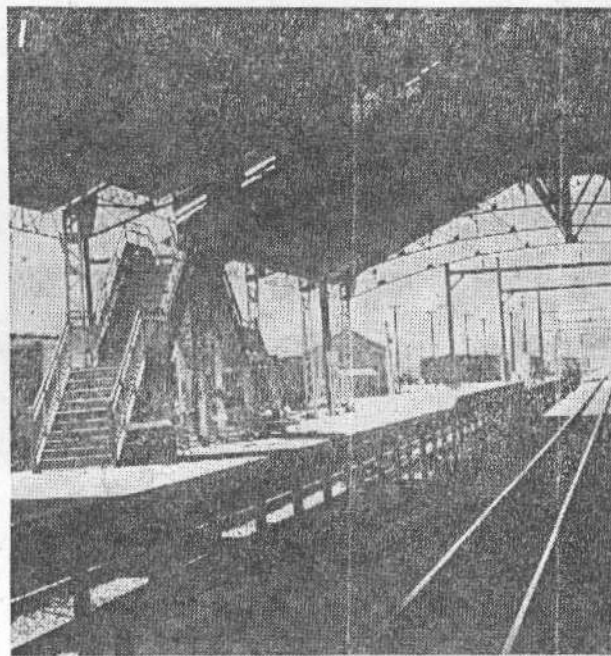
A estação Júlio Prestes será desativada pelo governo do Estado e transformada em monumento histórico depois de permanecer 50 anos em atividade. Os 130 mil passageiros diários que chegam à estação, vindos da região Oeste da Grande São Paulo, serão transferidos para o maior terminal integrado da região metropolitana a ser construído na Barra Funda pela Prefeitura. A desativação da estação Júlio Prestes (antiga Sorocabana) ocorrerá, segundo a Fepasa, em 1982, quando o terminal da Barra Funda entrará em operação.

As principais medidas anunciadas ontem pelo presidente da Fepasa, Walter Bodini, antes que os serviços de subúrbio da ferrovia sejam integrados à EMTU - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos:

— Desativação da estação Júlio Prestes e, se depender de Walter Bodini, transformação do antigo prédio em um grande Museu Ferroviário que até hoje não existe em São Paulo;

— Transferência do transporte de cargas que ainda é feito na antiga estação da Barra Funda, da Fepasa, para terminais especializados situados ao longo da região Oeste da Grande São Paulo;

— Construção de mais uma estação de subúrbio na Água Branca para facilitar o transporte dos usuários que passarão a utilizar, em 1979, os novos trens importados pela ferrovia;

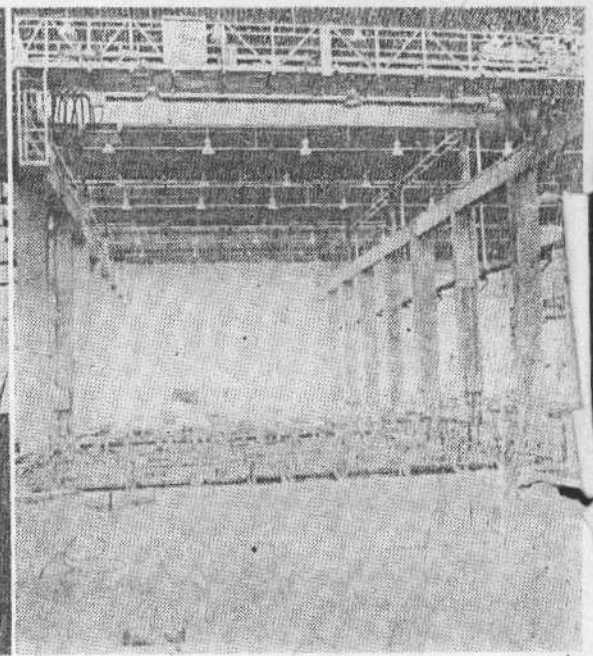


Arquiteto

Trens de subúrbio irão parar em Barra Funda

Quando a estação Júlio Prestes for desativada, os trens de subúrbio e longa distância irão parar no principal terminal de São Paulo: o de Barra Funda. Para Walter Bodini, presidente da Fepasa, a Barra Funda ficará melhor localizada que a antiga Sorocabana, que não está integrada a nenhum meio de transporte. As únicas opções existentes atualmente são os ônibus que passam pela praça Júlio Prestes e a estação da Luz, do Metrô, a 600 metros da ferrovia.

Na Barra Funda, os passageiros que virão da região Oeste de São Paulo, como Ourinhos e Araraquara, poderão pegar um ônibus, por exemplo, para o Rio de Janeiro. Ou, então, ir para Santana ou Jabaquara pela linha Oeste do metrô que estará interligada à Norte-Sul, ou pegar o trem de subúrbio para o ABC. A estação Sorocabana promoveu a colonização e o desenvolvimento de São Paulo e foi praticamente o único meio de transporte durante muito tempo para uma extensa região ao sul e ao oeste do Estado.



Presidente Altino, "centro de operações da Fepasa"

As primeiras medidas de desativação do antigo terminal da Barra Funda já foram tomadas. A maior parte de estrutura será transferida para a estação de Presidente Altino que, segundo Bodini, "será o grande centro de operação da ferrovia". Na Barra Funda, continuará apenas o terminal de passageiros que não prejudicará as obras do novo terminal integrado.

Presidente Altino tem uma área de 200 mil metros quadrados, a mesma da Barra Funda, que começa a receber serviços de carga, manutenção de locomotivas e carmentes e descarga de vagões da antiga estação. Assim, o serviço de subúrbio ou longo percurso, que não envolve transporte de passageiros, será feito, com maior intensidade em Presidente Altino. O transporte de passageiros será centrado na Barra Funda. Até 1981, a Fepasa espera com o programa que desvincula o transporte de passageiros e carga nas grandes cidades.

de longo percurso;

— Início da construção de um terminal de transportes às margens da rodovia Castello Branco para evitar que milhares de caminhões de cargas entrem no centro da cidade, prejudicando o trânsito.

O terminal Barra Funda será integrado por estações de subúrbio da Fepasa e Rede Ferroviária Federal, do metrô, ônibus intermunicipais e interestaduais, servidos pela rodoviária Oeste. A construção desse terminal, numa área de 250 mil metros quadrados, provocará uma transformação radical em todo o sistema ferroviário da região metropolitana. A primeira alteração, já iniciada, é a separação do sistema de transporte ferroviário de carga, de um lado e o de passageiros de curta e longa distância, de outro, em São Paulo. Os governos federal e estadual estão interessados em separar os dois tipos de transporte que têm características diferentes. Segundo Walter Bodini, "coexistem hoje nas linhas ferroviárias, que cortam a metrópole, diversas naturezas de tráfego, que não têm qualquer relação entre si".

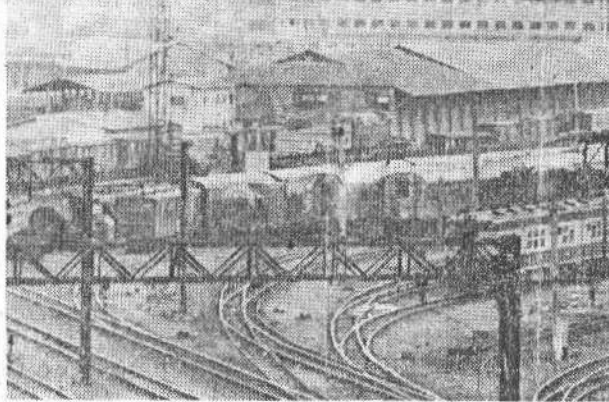


Foto Jureci de Freitas



A Água Branca terá um novo terminal ferroviário

Uma nova estação ferroviária surgirá na Água Branca, perto do viaduto Pompéia, para atender o plano de modernização dos subúrbios da Fepasa. Ela ficará entre as estações da Lapa e Barra Funda, diminuindo a distância entre as duas estações, que hoje é superior a três quilômetros.

Segundo Walter Bodini, a nova estação atenderá melhor os usuários da região da Lapa. Os novos trens da Ferrovia Paulista S/A transportarão um número maior de passageiros do que atualmente, em um tempo mais reduzido, o que exige a ampliação e melhoria das estações de subúrbio.

No momento, a Fepasa analisa uma série de terrenos existentes na Água Branca para escolher o melhor que abrigará a estação em 1980. Com isso, será possível aumentar os investimentos no sistema ferroviário para que atenda à população da região Oeste durante muitos anos, antes que seja construída uma linha de metrô paralela aos trilhos da ferrovia.

A importância da Luz, após a interpenetração

A estação da Luz continuará a ser o caminho natural dos trens de subúrbio mesmo depois que a estação integrada Barra Funda entrar em operação. Os trens de longo percurso que virão do Interior, farão a parada final na Barra Funda enquanto os de subúrbio prosseguirão até a Luz.

A importância da Luz será ainda maior quando forem concluídas as obras de interpenetração dos trens da Fepasa nos trilhos da Rede Ferroviária Federal. O local escolhido para a interpenetração é o pátio da estação Barra Funda onde hoje é feita a baldeação dos trens. Deste local, os passageiros serão levados à Luz em uma quinta linha ferroviária que a Rede prepara para entregar à Fepasa.

As plataformas da Luz serão reformadas para que possam receber maior número de passageiros. A RFF executará também obras de arte na altura da Lapa para que os trens da Fepasa e da Rede passem em níveis diferentes. Isso facilita o acesso à estação da Luz de trens procedentes de diversos locais: Osasco, Carapicuíba e Amador Bueno.

parte dos usuários que passaram a utilizar, em 1979, os novos trens importados pela ferrovia;

— Utilização da estação da Luz para transporte exclusivo de passageiros de subúrbio, deixando para o futuro terminal Barra Funda o serviço de trens de longo percurso;

As ferrovias e suas relíquias

Para se entender a importância do leilão de peças ferroviárias antigas que a Fepasa — Ferrovia Paulista Sociedade Anônima vai promover no final do próximo mês, é preciso regressar a mais de um século atrás, ano de 1872, com a Companhia Paulista inaugurando a ligação Jundiaí-Campinas, linha hoje considerada a principal marco na história ferroviária do Estado de São Paulo.

O SONHO E A OBRA

11 de agosto de 1872.

A primeira página do jornal "A Gazeta de Campinas" registra, em artigo assinado por seu diretor: "A nossa terra veste-se de galas. A chama das grandes emoções passea em todos os semblantes. Vai dar-se neste dia 11 de agosto o acontecimento que prende a ansiada expectativa de todos: inaugura-se o trânsito na estrada de ferro construída pela Companhia Paulista".

Era o resultado de um longo trabalho, desenvolvido pelos cafeicultores paulistas, e pelo presidente da Província, Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho, tendo por meta levar os trilhos da Santos-Jundiaí — então "São Paulo Railway" — até Campinas. Isto porque anos antes, em 1862, a Companhia Inglesa, responsável pela construção da linha, anunciara, que não dispunha de condições financeiras para estender a obra além de Jundiaí.

Dez anos depois, as solenidades de inauguração seriam assim descritas pelo único jornal de Campinas na época: "A noite haverá iluminações públicas. As das casas da estação e do teatro São Carlos serão feitas por meio de gás, cujos arranjos se acham dispostos... Também devemos ter luz elétrica em uma das ruas, e consta-nos ser na Direita, executada por um frade do Seminário Episcopal".

Alguns desses lampiões da época, lanternas de estação e de vigia, relógios, telefones manuais, sinetas, placas de locomotivas e algumas pequenas peças que simbolizam parte da história econômica da então Província de São Paulo, são parte do material a ser posto em leilão. Nele, a memória da primeira Companhia ferroviária particular do Estado.

Para realizar o leilão, a Fepasa reuniu material em desuso das cinco ferrovias que se uniram para formar a empresa: Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Compa-

nhia Mogiana de Estrada de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana S.A., Estrada de Ferro São Paulo — Minas S.A., e Estrada de Ferro Araraquara S.A. A empresa garante, entretanto, que o leilão será realizado com peças repetidas, duplicatas colhidas no patrimônio da Fepasa, guardadas no Museu das oficinas de Jundiaí, que está sendo reativado.

NOSTALGIA TÉCNICA

Preocupada em garantir sua intenção de preservar a memória histórica do trabalho ferroviário em São Paulo, a diretoria da Fepasa, que está reestruturando o Museu da Velha Companhia Paulista, em Jundiaí, vem realizando também uma exposição de peças antigas na Galeria Prestes Maia. A mostra teve o início em janeiro e deverá ser encerrada no próximo dia 31, completando uma exibição de três meses.

As duzentas peças ali expostas serão depois enviadas ao Museu de Ferrovias, em Jundiaí, para completar as mais de 800 peças do patrimônio histórico existente. E para provar que as peças leiloadas não irão dilapidar o acervo, a empresa promete reunir no Museu os mesmos objetos históricos que a população pode ver, durante quatro meses, na famosa Galeria do vale do Anhangabaú.

A recriação e montagem de uma sala de estação ferroviária da Companhia Mogiana, típica de 1876, será repetida no Museu. Ali também deverão ficar expostas algumas das peças raras da exposição, como uma máquina de escrever "Mignon", relíquia do século passado, velocímetros e apitos de locomotiva a vapor, aparelhos de telégrafo "Morse", utilizados nas estações, até uma raridade que pode lembrar os sofisticados aparelhos eletrônicos dos dias de hoje: uma máquina automática de venda de ingresso à Estação, utilizada na década de 30.

O VELHO ABRIGO

Outras peças que atraíram a curiosidade do público, durante a exposição, também poderão ser vistas no Museu, seja um porta-papel higiênico feito de cobre, um manômetro de pressão de freio a vácuo, ou uma placa talhada em ferro, com esta inscrição: "Southern São Paulo Railway. É proibido o trânsito pela linha. Pena 5\$000 de multa".

Por enquanto, porém, não há

previsão alguma para que o Museu em Jundiaí seja aberto ao público. Desde 1971 — quando da criação da Fepasa — e mais intensivamente nos dois últimos anos, a empresa está procurando recuperar o antiquíssimo prédio de tijolos aparentes, que servia de escritórios da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Durante esse tempo, os consertos mais urgentes foram providenciados. As paredes, por exemplo, foram limpas, e a maior parte das goteiras eliminadas. Ali, numa construção que remonta ao século passado, mas que ainda é sólida e resistente, vários salões do velho museu da Paulista estão sendo redistribuídos preparados para abrigar todo o acervo de peças ferroviárias que, agora, constitui o patrimônio da Fepasa.

A construção tem importância histórica. Foi neste prédio que, reunidos os trabalhadores reivindicaram a criação da primeira caixa de aposentadorias e pensões dos ferroviários. Seus escritórios deverão se transformar no local escolhido para se guardar as peças históricas. Uma equipe de funcionários, todos com cursos de Museologia e Restauração, está encarregada da recuperação das peças e da organização do museu.

EM NOME DO CAFÉ

A maior parte do material ali existente são peças inglesas ou americanas, resultado da intensa importação que a ausência de uma indústria nacional exigia. A perícia com que os funcionários de hoje conseguem fabricar, ali mesmo, parte das peças que faltam repor em alguns dos objetos históricos, não é casual. Já no início do transporte ferroviário paulista os trabalhadores conseguiam reproduzir, com esta mesma perfeição, as peças que se quebravam ou que demoravam para chegar de Londres, de Nova Iorque.

Nas mesmas oficinas de Jundiaí foram fabricados os materiais bélicos destinados à Revolução de 30.

Por esse motivo, a conservação das peças da primeira Companhia ferroviária particular do Estado ganha importância. Nelas, tem-se o vestígio do que significou a iniciativa dos cafeicultores paulistas em promover o desenvolvimento da "rota do café", através das ferrovias. Ainda que importando

peças estrangeiras, o presidente da Província de São Paulo, Saldanha Marinho, com indistigável orgulho, diria, em relatório dirigido à Assembléia, sobre a formação da empresa:

JOHN TOWER, O LUXO

"Está, pois, formada uma Companhia Paulista. É o primeiro exemplo desta ordem no País. É a primeira Companhia Brasileira que, em ponto tão elevado, abstral de capitais estranhos e se liberta do jogo comercial estrangeiro. É fato de um alcance enorme para o futuro".

Mas nem por isso as peças importadas deixam de ter um indiscutível valor histórico. Elas constituem um marco no desenvolvimento da ferrovia brasileira e paulista.

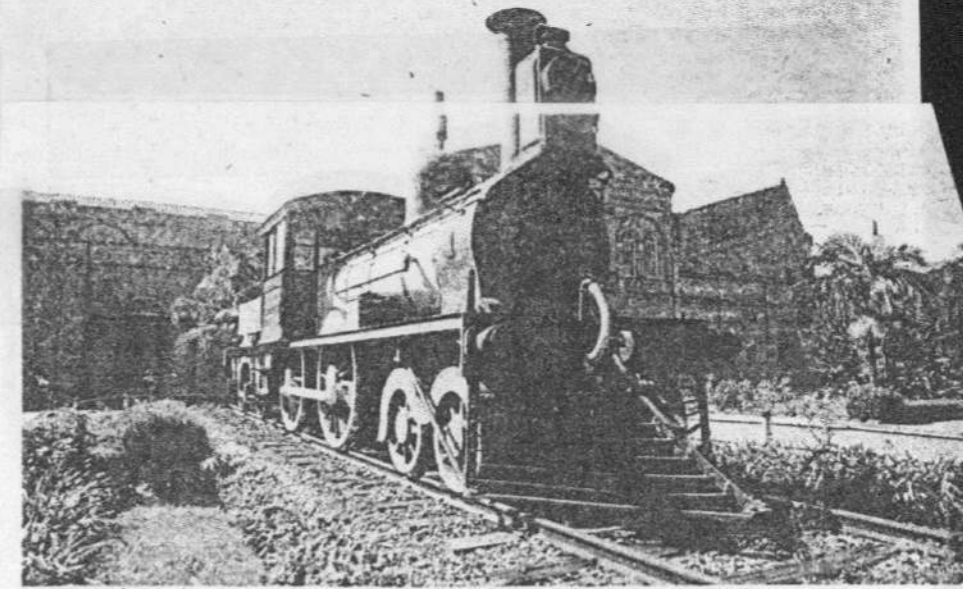
Prova disto é a Locomotiva n.º 1, a "John Tower", construída na Inglaterra em 1871 e conservada até hoje no pátio das oficinas de Jundiaí, esta máquina é uma peça rara.

Construído em madeira envernizada, o primeiro carro — então destinado às altas autoridades oficiais — a "John Tower" já possuía instalação sanitária, circulou de abril de 1871 até dezembro de 1931, percorrendo nesses quase 60 anos, cerca de 300.000 quilômetros.

O carro tem capacidade para 9 pessoas que se acomodam em cadeiras de ferro com estofamento de palhinha, iluminado a lampião e querosene. Dá-se ao luxo de ter uma pia movida a bomba e um filtro de porcelana decorada, tudo importado da Alemanha.

Retratos pintados a óleo das figuras mais expressivas da história das ferrovias paulistas, entre eles um do presidente da Província, Saldanha Marinho, e outras raridades continuarão integrando o patrimônio da Fepasa.

Peças não tão raras, mas igualmente históricas, estarão no leilão público da Fepasa. Aos Interessados em antiguidades, o prazer de adquirir porta-copos de ferro usados nos vagões, parafusados em superfície vertical, cofres, arandelas, luminárias de carros de passageiros datadas do início deste século, telefones manuais, sinos...



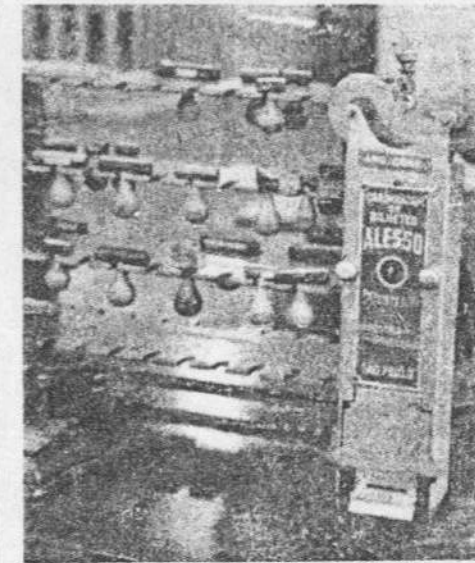
No Museu da Ferrovia, em Jundiaí, os vestígios da implantação dos trens no estado de São Paulo.



Velhos relógios, raridades de um século

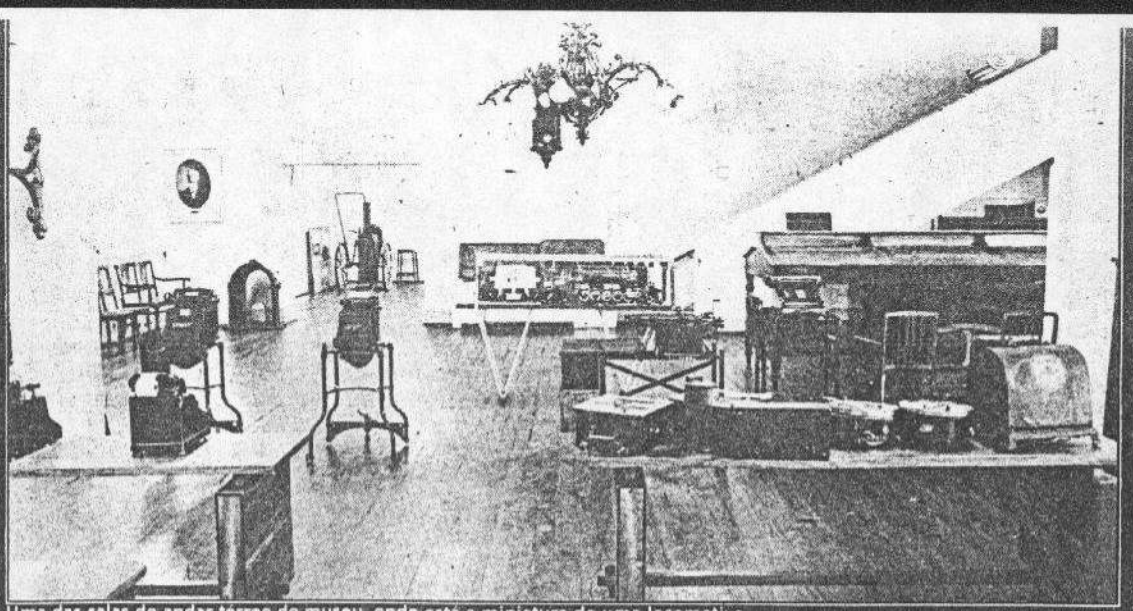


Uma placa da época, talhada em ferro

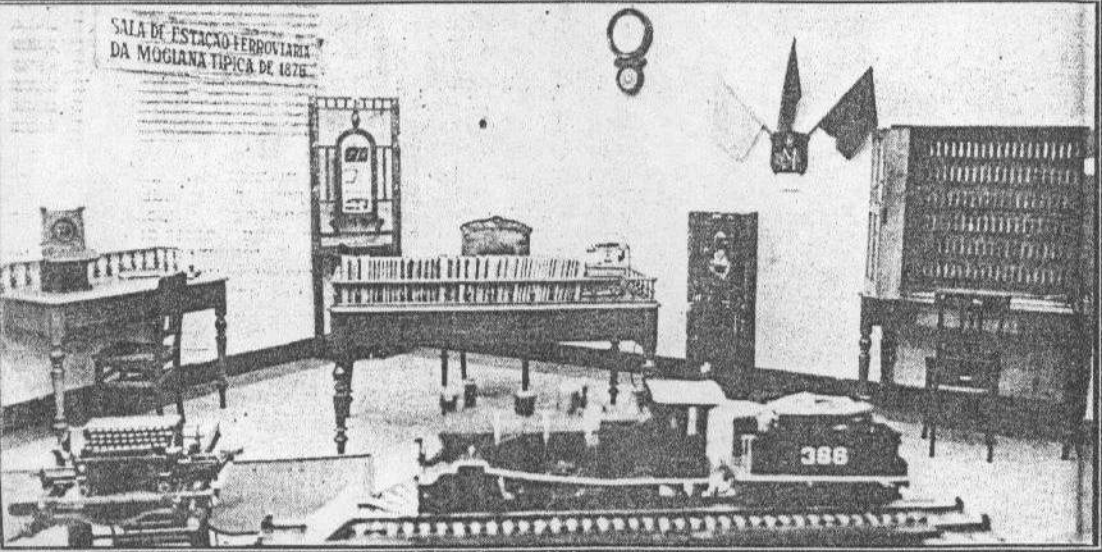


Uma peça curiosa: o carimbador de bilhetes.

VENDE-SE A HISTÓRIA DE NOSSAS FERROVIAS. TRATAR COM A FEPASA



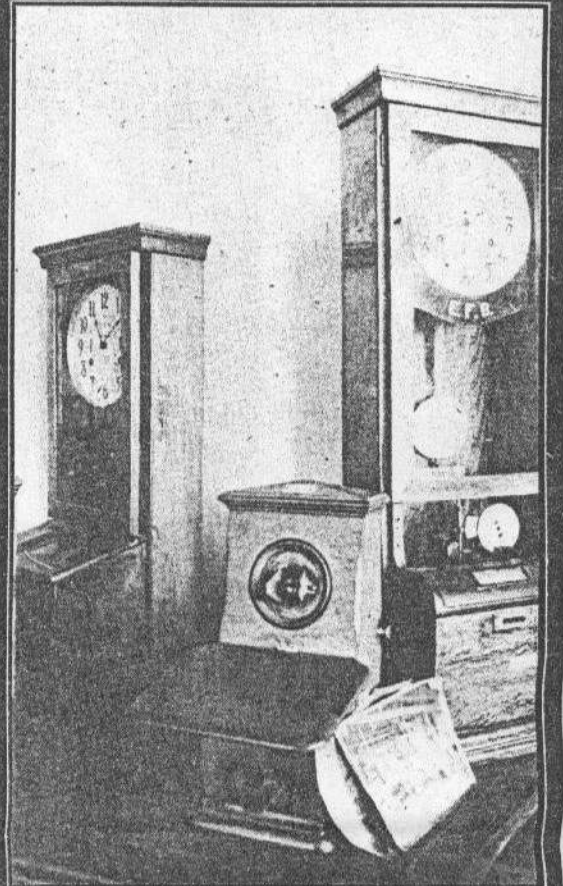
Uma das salas do andar térreo do museu, onde está a miniatura de uma locomotiva.



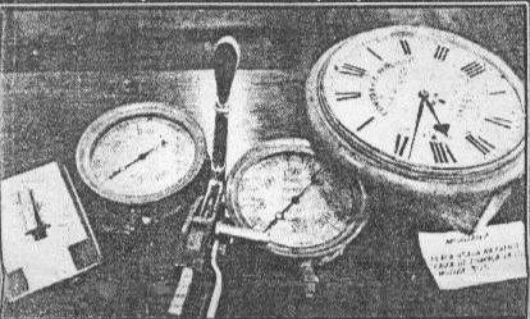
Uma sala de estação ferroviária em exposição na Galeria Prestes Maia



Sinos, relógios e lanternas que irão a leilão.



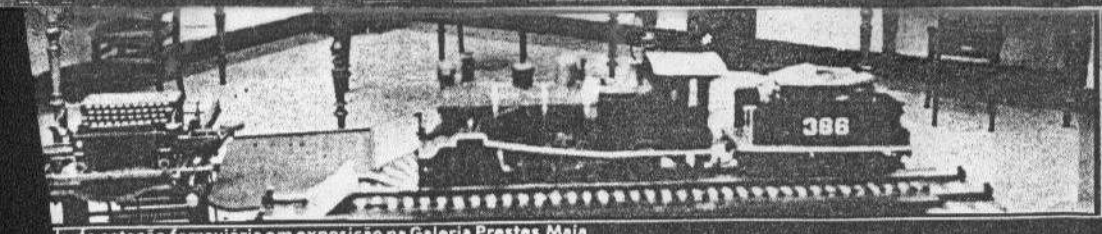
Relógios de ponto e um velho telégrafo



Velhos relógios e velocímetros da antiga Mogiana serão leiloados



MOGIANA VELOCÍMETRO USADO EM LOCOMOTIVAS A VAPORE



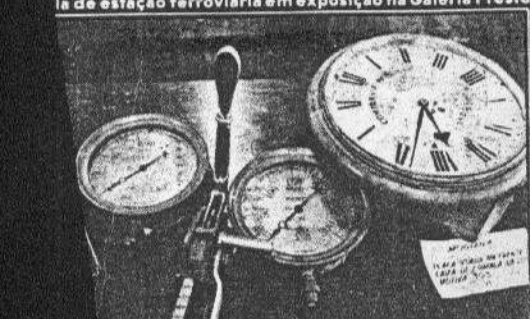
Uma sala de estação ferroviária em exposição na Galeria Prestes Maia



Sinos, relógios e lanternas que irão a leilão.



Relógios de ponto e um velho telégrafo



Velhos relógios e velocímetros da antiga Mogiana serão leiloados



MOGIANA VELOCÍMETRO USADO EM LOCOMOTIVAS A VAPORE

... não gostar de ter em sua casa alguma coisa que não seja um objeto histórico que tivesse pertencido ao patrimônio das antigas ferrovias estações? Agora será possível adquirir, com certa facilidade e a bom preço, uma velha lanterna de estação, lâmpadas, faróis das tradicionais locomotivas, cofres usados para guardar os valores das companhias e das companhias, telefones marcapistas e arandelas.

... das nossas histórias ferroviárias serão vendidas por uma comissão, a ser formada pela diretoria da Fepasa, possa estipular o lance mínimo de cada peça (não haverá venda de lotes, só de unidades), facilitando assim o trabalho do leiloeiro oficial que deverá ser Irineu Angulo.

A venda visa — de acordo com a empresa — atender "ao grande número de pedidos de colecionadores, à procura de um pouco de história, e de decoradores, sempre em busca de motivos diferentes para interiores e jardins". Mas, apesar dos objetos serem valiosos, a Fepasa garante que "o leilão não afetará o seu patrimônio histórico e que todas as peças são réplicas das existentes no Museu Ferroviário, em Jundiaí".

Se por um lado as peças para o leilão estão sendo cuidadas, cadastradas, o mesmo quase que não ocorre com os objetos que se encontram nos velhos prédios de Jundiaí, de tijolinhos vermelhos e que serviam de escritórios para a antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que fo-

ram transformados no Museu Ferroviário. Pelos amplos salões, os equipamentos das ferrovias estão dispersos. São poucos os identificados (data de fabricação) e a restauração de muitas peças é feita, sem orientação de conhecedores, pelos próprios funcionários que fizeram rápidos cursos de recuperação.

Expostas às goteiras, podem ser vistas desde máquinas de escrever e de somar, dos escritórios da extinta Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (do seu museu vieram grande parte das peças), até um lavatório para carro de passageiros, com pia de inox e torneira com bomba manual.

Pelos dois andares do Museu — que começou a ser montado em 1975 e ainda não está aberto ao público (por isso mesmo é desconhecido da população de Jundiaí) — vestígios de um passado de mais de um século, das cinco ferrovias que agora formam a Fepasa (Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Araraquara, Estrada de Ferro São Paulo-Minas e Estrada de Ferro Sorocabana).

Um extintor de incêndio fabricado em 1901, bombas de água a vapor, velhas poltronas das salas de espera das

estações, modelos reduzidos das locomotivas, telefones kellog das primeiras décadas deste século, telégrafos, lustres a gás e plaquetas das cabines, estão colocadas ao lado de retratos pintados a óleo dos fundadores das companhias de outras figuras importantes de suas histórias, fotos de trens e de antigos funcionários da Mogiana.

No prédio onde funcionava o caixa da Companhia Paulista, agora ficam os escritórios da administração do museu. Na ausência do chefe, a preocupação do encarregado, responsável pelo levantamento das peças, e a ordenação dela nos salões e a orientação dos trabalhos de restauração. Nas prateleiras, mesas, cadeiras e armários, pilhas de livros cobertos pela poeira, ocupam todos os espaços. São relatórios das companhias (desde 1874), livros de correspondência e álbuns, com fotos amareladas, de locomotivas, linhas, estações e pontes do Estado, que esperam um serviço de catalogação, antes de serem colocados à disposição do público (e por que não transferi-los para a biblioteca da estação Júlio Prestes, onde há pessoal mais especializado?).

Mas as coisas também não estão melhores para o velho carro de passageiros, construído em madeira envernizada, e que se encontra no pátio de oficinas de Jundiaí, entre trucks de aço, rodas e muita graxa, que espera a construção de um galpão onde será instalado.

Destinado "às altas autoridades oficiais" — como diz uma pequena plaqueta junto à porta de entrada — o carro foi o primeiro a possuir instalações sanitárias em seu interior. Construído pela firma inglesa The Ashbury Railway Carriage, de Manchester, trafegou de abril de 1872 até dezembro de 1931.

Suas instalações, consideradas pouco confortáveis na época, poderiam hoje causar inveja a qualquer passageiro dos trens de subúrbio. Com capacidade para nove pessoas, que se acomodavam em poltronas individuais de palhinha, o carro possui pia de mármore com bomba de água manual, espelho de cristal e um filtro de água de porcelana alemã, além de iluminação a lâmpada e querosene.

Pode-se dizer que a memória histórica de nossas ferrovias está melhor preservada, no minimuseu que a Fepasa montou na Galeria Prestes Maia, junto à maquete mecânica dos subúrbios, onde estão expostas 200 das 800 peças do patrimônio do Museu de Jundiaí. Lá o público poderá ver, mas somente até quarta-feira, quando se encerra a

... (texto cortado)

A Sorocabana é todo um mundo

A Sorocabana é todo um mundo. Se assim considerarmos a região servida pela ferrovia desse nome, veremos que ela inflete para o centro do Estado, até Bauru, já na zona da Paulista-Noroeste; deriva de Botucatu para as barrancas do Paraná, em Presidente Epitácio; acompanhando os velhos caminhos de tropas para o Sul, gerados ao redor de Sorocaba e de sua Feira, chegou às barrancas do Paranapanema e do Itararé. Deriva enfim, para o litoral, pela Mairinque-Santos, que se une com a Mogiana em Campinas e chega assim a Brasília, e do porto busca o Vale do Ribeira, pela Santos-Juquá.

É uma cinta de aço, entrecortada hoje de modernas rodovias, que abrange praticamente a metade do Estado, com centenas de municípios. Daí haver uma Baixa, Média e Alta Sorocabana, onde velhas regiões caipiras precedem outras de povoamento relativamente recente. Mas, também, uma área de contrastes agudos, mais do que qualquer outra, pela sua extensão.

Assim temos industrialização sofisticada ao redor de Sorocaba, pioneira da industrialização do Interior ("a Manchester paulista"), e temos o Pontal do Paranapanema, onde está Teodoro Sampaio, o maior município do Estado, e onde vigem condições de vida as mais precárias. Só agora, depois de um clamor que durou anos, se vislumbram possibilidades de sua integração econômica.

De permeio está o "ramal da fome", como era conhecido o ramal de Itararé, simplesmente porque os

destinavam tinham o carro-restaurante desligado na linha tronco, à altura de Iperó. Mas o designativo anecdótico pegou no seu sentido literal, devido a uma série de fatores que têm criado o esvaziamento demográfico e econômico de muitos de seus municípios.

Região imensa e fértil, abrangendo um quarto da superfície do Estado, entre a vertente ocidental da Serra do Mar e o Vale do Paranapanema, o Sul paulista contém as riquezas minerais de Apat, a maior área de reflorestamento artificial do País, e as terras férteis que se estendem ao redor de Itapetinga, de Ourinhos, de Itararé, de Capão Bonito, onde o trigo cresce e se criam carneiros, dadas as qualidades do clima.

Como se viu da penúltima reportagem "O Novo Interior", publicada em nossa edição de domingo, a abertura da Rodovia Castello Branco trouxe novas perspectivas ao cerne mesmo da Sorocabana propriamente dita, como o reforço da industrialização de Sorocaba e a nova industrialização de cidades como Tatuí, por exemplo. Mas lá embaixo, nos confins da linha, a pecuária toma o lugar das florescentes culturas do passado. Do café, do algodão, que gerou o trem chamado "Ouro Branco", e depois do amendoim e da soja, enquanto dezenas de municípios se vêem a braços com a erosão, a retratar o empobrecimento do solo, e o desemprego, provocando o êxodo das populações. É preciso que a região reencontre o seu destino agroindustrial, como fator de equilíbrio entre os setores

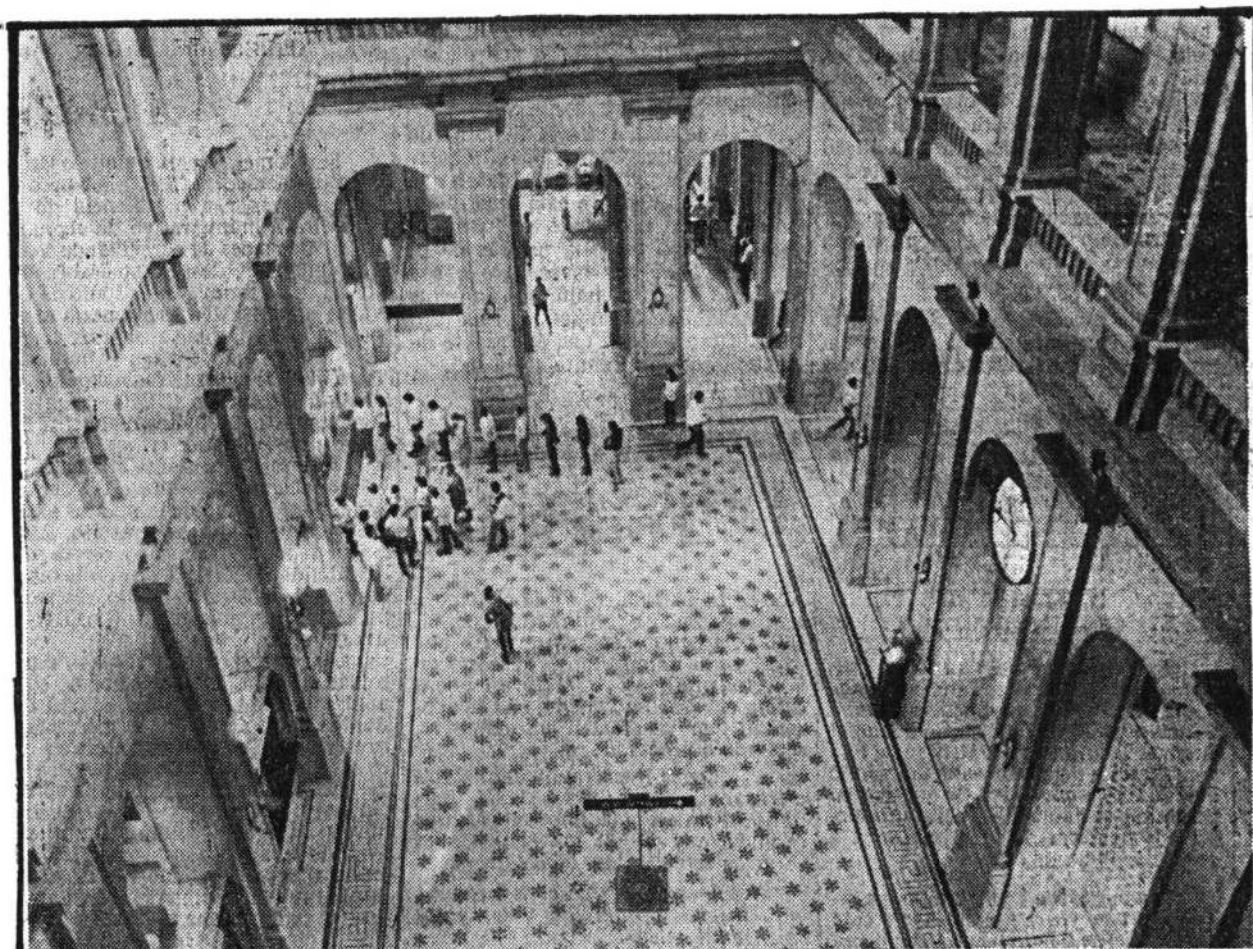


Foto Kenji Honda

**Volta aos
velhos tempos**

A Estação Júlio Prestes, inaugurada em 1938 e cujo projeto foi premiado no Congresso Pan-americano de Arquitetos

em 1927, ficará como nova até o início do ano, quando a Fepasa espera terminar a sua restauração.

A VELHA ESTAÇÃO JÚLIO PRESTES SERÁ RESTAURADA

DOCUMENTO
Nº

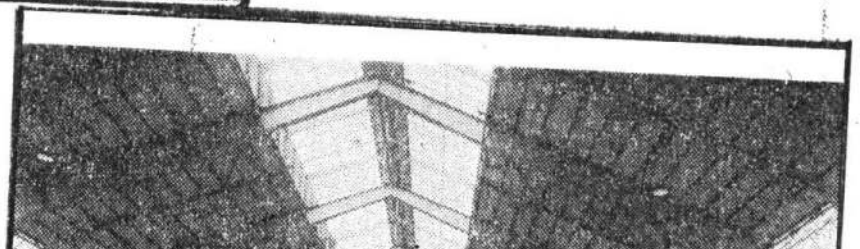
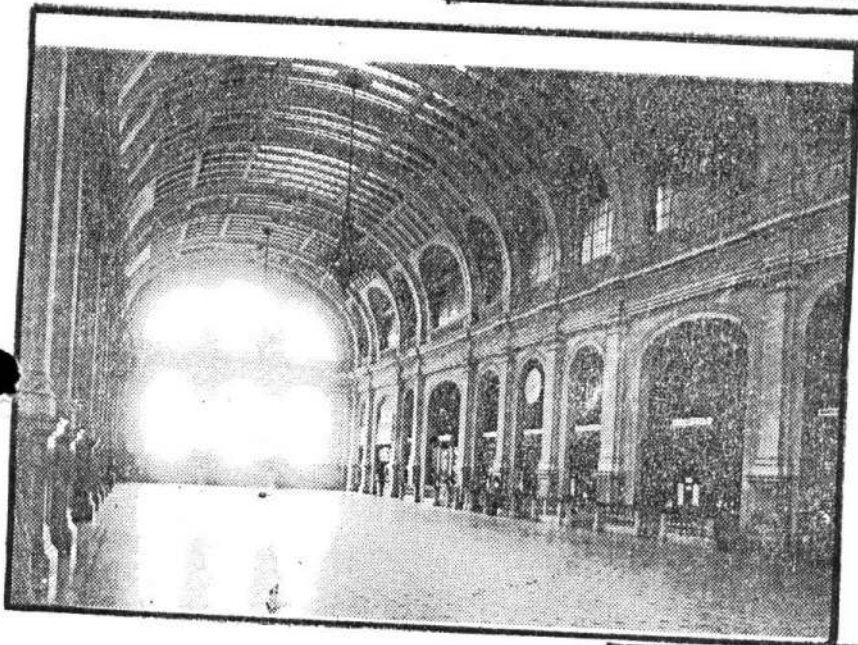
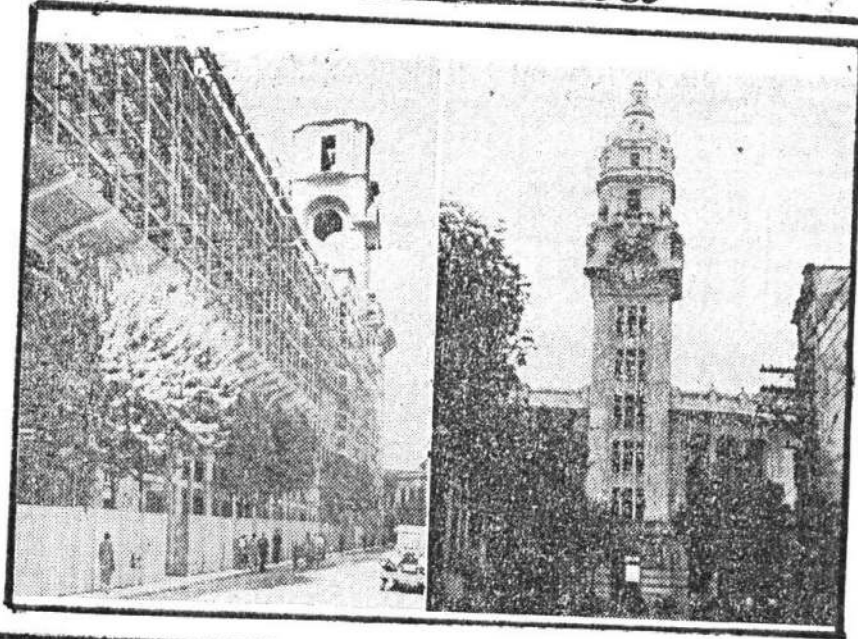
PAG. 36 DATA 27/08/1982.

30: Com o desenvolvimento da ferrovia, foi projetada e construída a Estação Júlio

A velha Estação Júlio

Prestes, com vitrais e ferragens de origem francesa, constituindo-se um marco para a cidade

Prestes será restaurada



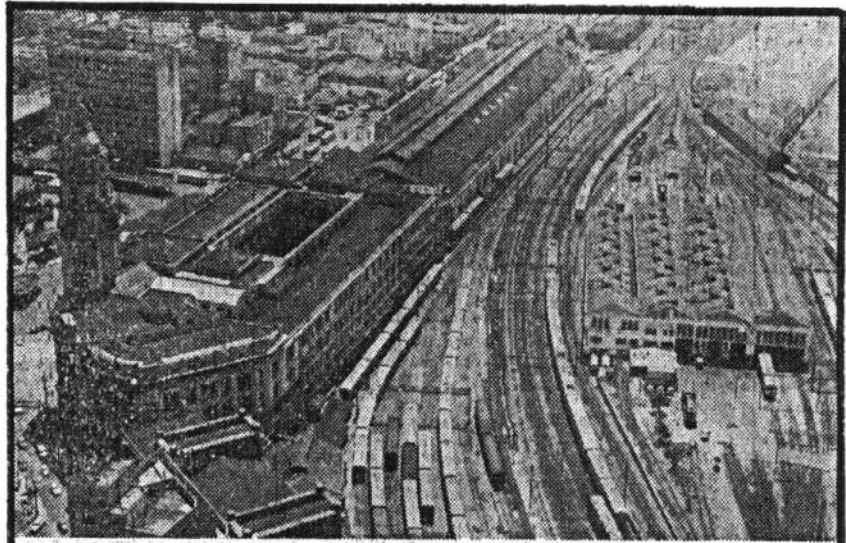
CONDEPHAAT

TÍTULO O ESTADO DE SÃO PAULO III
A VELHA ESTACÃO JÚLIO PRESTES SERÁ RESTAURADA

207
DOCUMENTO
Nº 21

PAG. 36

DATA 27/08/1982.



1982: A poluição causada pelos milhares de ônibus



que circulam a sua volta e as marcas do tempo escondem a beleza da velha estação, que agora será restaurada e l



SILVIO SANVITO

O escurecimento, provocado pelo tempo e pela poluição dos milhares de ônibus que circulavam pela velha Rodoviária, vão desaparecer da Estação Júlio Prestes (ex-Sorocabana), que no início do próximo ano estará mostrando a cor original de suas paredes. Este serviço, de restauração do prédio e limpeza das paredes, já está em concorrência pública, e quando terminado deixará o velho edifício de 44 anos como se estivesse novo, integrando-o à praça Júlio Prestes, que provavelmente já estará reurbanizada pela Prefeitura e devolvida aos moradores de Campos Elíseos e Santa Cecília. As paredes mostrarão então que nunca foram pintadas e que o prédio foi entre-

que ao público em reboco aparente, obedecendo a um projeto que recebeu o prêmio de honra no III Congresso Panamericano de Arquitetos de Buenos Aires, em 1927.

Com a limpeza e restauração, mantendo o estilo original com que foi projetado por Samuel e Christiano das Neves em 1926 e inaugurado em 1938, o prédio irá integrar-se à praça que será totalmente nova, iniciando a recuperação do bairro, que se deteriorou. Ficará faltando apenas a iluminação impedindo que os desocupados transformem o prédio em albergue noturno.

Na realidade, o prédio da estação Júlio Prestes não foi terminado, pois nunca foi construído o quarto e último andar, nem as cúpulas que ficariam

nesse nível. Mas a torre e seu relógio, com ponteiros que pesam mais de 50 quilos, são bem visíveis e indicam a hora certa em São Paulo. Até hoje estão conservados os vitrais e a ferragem da cobertura das plataformas, tudo de origem francesa.

Segundo a revista "Architectura Construções", da época, foi adotado o estilo Luiz XVI modernizado, que surgiu como reação ao Luiz XV (barroco), considerado extravagante. O edifício foi projetado na alameda Cleveland, esquina da rua Mauá, com uma frente de 342 metros na primeira e 50 metros na segunda, e largura de 57 metros. A torre tem 75 metros de altura, enquanto o "grande hall" de entrada foi projetado para ser "o maior salão do Brasil",

com 48 metros de comprimento, 20 de largura e 26 de altura, formado por 32 colunas, de dez metros de altura. Pelo projeto, este "grande hall" e outros menores que o circundam, teriam capacidade para receber 10 mil pessoas, o que era considerado um exagero para a época.

O arquiteto já havia feito projetos para duas outras estações, e na Júlio Prestes também não esqueceu os setores de serviço, colocando depósito de objetos, sala de espera, centro telefônico, barbeiro, banheiro público, engraxate, restaurante, bar, salão para autoridades e pequenos vendedores nas galerias que circundam o "hall".

As plataformas foram projetadas com 206 metros de comprimento e 42,50

de largura, com um anexo para um pequeno hospital, banheiros, sala de espera, bar e até um velório, pois na época era comum o transporte de cadáveres por trem. Na parte externa, Christiano das Neves projetou a praça Júlio Prestes, que não existia e cuja área foi desapropriada em 1930.

Hoje, apesar de ter apenas 44 anos, o prédio da Estação Júlio Prestes não deixa de ser um marco da cidade, com seu estilo diferente e até um jardim interno, que o público não vê. Nesse jardim, podem ser vistas 32 colunas redondas e 32 quadradas, duas a duas, dando impressão de antigos palácios imperiais, já aproveitadas por muito filmes promocionais e novelas. Entretanto, em lugar da estação ferroviária

hoje o prédio poderia ser um museu e as plataformas um grande estacionamento. Esse era o plano sugerido à Fepasa em 1978, quando as rodovias tinham grande apoio. Por esse plano, a carga ficaria 30 quilômetros distante da cidade, o subúrbio desceria na Barra Funda e os trens de longo curso na Estação da Luz. O aumento do custo do petróleo e a ausência do metrô na Barra Funda, revalorizaram o velho prédio da Estação Júlio Prestes e os seus serviços, que hoje incluem uma creche para as funcionárias e uma biblioteca com 13 mil volumes, dos quais dois mil contam a história das ferrovias brasileiras. Inclusive da Estrada de Ferro Sorocabana, que foi inaugurada há 107 anos e há 44 usa essa estação.

Estação da
Buz
23

A Prefeitura e a Júlio Prestes

A reurbanização da praça Júlio Prestes, onde funcionou até pouco mais de um ano a estação rodoviária do Município de São Paulo, depois transferida para o terminal rodoviário Tietê, do metrô, não foi sequer iniciada, apesar das muitas promessas do ex-prefeito Antônio Salim Curiati.

Diz-se que há uma dificuldade jurídica a ser vencida antes de que se inicie qualquer trabalho de reurbanização daquela área do bairro dos Campos Eliseos. Seria um impedimento para a derrubada das marquises de acrílico e concreto, existentes no local. Ora, é evidente que se o impasse jurídico existe é porque o órgão do Poder Judiciário que deverá dirimi-lo não foi, certamente, bem esclarecido quanto ao aspecto econômico e social da reurbanização daquela praça.

Evidentemente, restituindo-se à praça Júlio Prestes todas as características próprias de um verdadeiro logradouro público, destinado a servir à população do bairro e não, simplesmente, a dar lucro a um empreendimento particular, em boa hora desativado, a repercussão econômica desse fato será imediata, uma vez que os imóveis da redondeza se valorizarão, o bairro inteiro poderá readquirir, a médio prazo, sua antiga importância e certos grupos sociais que lá vivem serão forçados a mudar, contribuindo para melhorar o seu aspecto social.

Então, se alguma dificuldade ju-

rdica existe, precisa logo ser superada e, para tanto, deverá haver um maior esforço da Secretaria dos Negócios Jurídicos da Prefeitura. Enquanto tal não ocorre, as obras deveriam ter prosseguimento, sucedendo-se por etapas.

E o prefeito Altino Lima, que ao assumir a Prefeitura de São Paulo encontrou um orçamento praticamente comprometido em sua totalidade, poderia ter remanejado algumas verbas e dado início ao trabalho de reurbanização da praça Júlio Prestes, deixando as obras em um ponto de irreversibilidade, que ao seu sucessor seria bem mais difícil pará-las do que determinar o seu prosseguimento.

A recuperação da praça Júlio Prestes não é importante apenas, para a área por ela representada. A sua reurbanização significa, também, a revalorização de um bairro inteiro e, o que é fundamental, não de um bairro qualquer, mas do bairro dos Campos Eliseos, onde se desenvolveu cerca ou mais de meio século de história política de São Paulo.

Lá está, ainda aguardando sua inscrição no livro do Tombo, o antigo Palácio do Governo, e ao seu lado e à sua frente, devidamente preservados, antigos e lindos solares representativos de uma época áurea da economia paulista. Que se não descuide, pois, o Município da praça Júlio Prestes e do bairro dos Campos Eliseos.

Estação Júlio Prestes vive 90 minutos de terror

TOMARA DE S. PAULO
19/04/84

A estação Júlio Prestes da Fepasa foi cenário de 90 minutos de terror no final da tarde. Enfurecidos com o atraso provocado pela queda de energia que atingiu toda a cidade, cerca de três mil usuários atiraram pedras, invadiram a estação, saquearam estabelecimentos comerciais e atearam fogo em diversos locais.

Tudo começou às 17h40, quando caiu a eletricidade. A partir deste horário, em condições normais, embarcam na estação Júlio Prestes de 30 a 35 mil passageiros, a maioria dos quais utilizando o serviço de subúrbio que atende os moradores da Barra Funda, Lapa, Osasco, Carapicuíba, Baureri, Jandira e Itapevi.

Como não havia previsão do horário de retorno às condições normais de operação, a direção da Fepasa resolveu evacuar a estação às 18 horas e suspender o transporte por trem. A evacuação foi realizada pelo próprio serviço de segurança da empresa, auxiliado por alguns policiais da PM.

Havia sérios problemas de comunicação com a multidão que se aglomerava em frente à estação. Nenhum megafone ou alto-falante foi acionado, o que ajudou a criar um clima de insegurança entre as pessoas, que não conseguiam informações seguras sobre como poderiam chegar às suas casas.

Os ônibus não chegavam e a impaciência crescia. Ulisses Franzel, chefe da estação, já previa incidentes e solicitou a presença de um pelotão de choque da PM.

As 18h40 chegou o único ônibus da CMTC que apareceu para atender à multidão. Momentos antes, as primeiras pedras haviam sido atiradas contra os escritórios da chefia da estação. O coletivo da CMTC foi tomado por dezenas de pessoas, que arrancaram suas esquadrias, e partiu em alta velocidade.

A partir daí, a destruição começou. As primeiras pedradas mais fortes foram saudadas com gritos de entusiasmo e aplausos. A multidão se dividiu: metade afastou-se para dentro da antiga rodoviária da praça Júlio Prestes. A outra metade permaneceu na frente da estação, quebrando vidros e luminárias e gritando "queremos condução, queremos condução". Algumas centenas de usuários invadiram a estação e saquearam os estabelecimentos comerciais ali existentes.

O apedrejamento prosseguiu das 18h45 às 19 horas. O policiamento era insuficiente: três viaturas de rádio patrulha e cerca de doze homens a pé. Pouco depois, chegavam outras viaturas e alguns homens armados de escudos e cassetetes longos. Às 19h05 chegaram dois caminhões da tropa de choque e os soldados

conseguiram dispersar as pessoas, que correram em direção da avenida Duque de Caxias. Momentos depois, a multidão voltou. A tropa de choque, aglutinada no interior da estação, não conseguiu detê-la. Punhos levantados, sem nada nas mãos, as pessoas gritavam "queremos condução" e desafiavam os policiais. Entraram mais uma vez na estação e voltaram a sair, perseguidos pela tropa de choque.

Do lado de fora, os manifestantes viraram e incendiaram bancas de jornais e frutas e uma barraquinha da CMTC, e o fogo acabou atingindo um abrigo de acrílico defronte à estação. Cinco carros dos bombeiros entraram em ação, apagando o fogo e atirando água sobre os manifestantes.

Várias viaturas da Garra também compareceram ao local. Uma delas atropelou um dos manifestantes, que sofreu fratura exposta na perna direita. Com exceção desta pessoa, todos os demais feridos sofreram apenas contusões leves, provocadas por pedradas, tombos ou cacetadas dos policiais.

Enquanto as coisas se acalmavam, os comentários eram os mais desencontrados. Muitos culpavam o governo federal: "o Figueiredo quer levar o País ao abismo". Outros responsabilizavam o governo do Estado, como Agnaldo Guerreiro Pinheiro, dono de uma lanchonete saqueada.

Entre os policiais da Garra, que foram saudados com vaias e xingamentos quando chegaram, havia calma e até um espírito de compreensão.

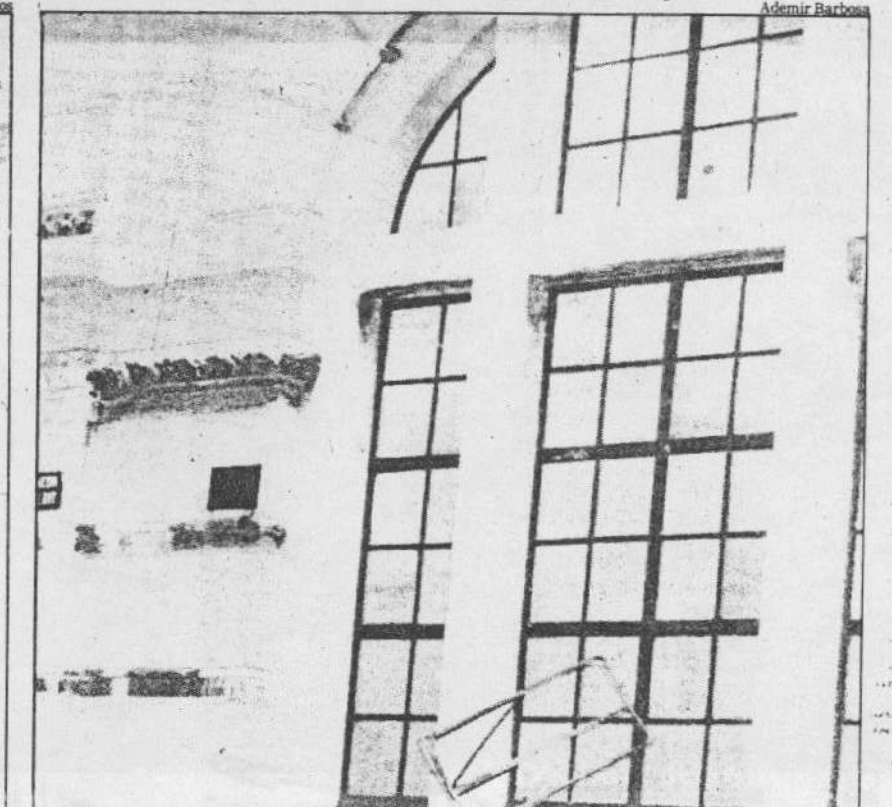
As 20 horas, quando a situação parecia controlada, novo momento de tensão. Algumas viaturas chegaram à estação e os passageiros que desembarcavam eram pegos de surpresa pelo estado de destruição da Júlio Prestes que, a essa altura, estava sitiada pela tropa de choque. Levou alguns minutos até que um corredor fosse formado para permitir a saída dos passageiros.

Dez minutos depois, o fogo já estava controlado em todos os focos. Na Duque de Caxias, algumas escaramuças ainda ocorriam entre policiais e manifestantes. Mas às 20h20, o alto falante da Júlio Prestes voltava a funcionar normalmente, anunciando a saída das composições. Os usuários entraram, como se nada houvesse acontecido.

O relógio interno já não servia para nada, totalmente quebrado. Os antigos vitrais do topo da porta da entrada mostravam vários buracos provocados pelas pedras. As viaturas da Garra atendiam a um novo chamado: havia quebra quebra na Santa Ifigênia.



Após o tumulto, a estação, ainda cheia de fumaça, mostrava sinais de destruição: vidros quebrados, restos de roupa, sangue e garrafas pelo chão



Saqueadores aproveitam a confusão e quebram lojas

As 20h15, na esquina da rua dos Andradas com a praça Júlio Prestes,

Depois de destruir o quiosque de Pedro Rui, os saqueadores avançam

Estação Júlio Prestes vive 90 minutos de terror

A estação Júlio Prestes da Fepasa foi cenário de 90 minutos de terror no final da tarde. Enfurecidos com o atraso provocado pela queda de energia que atingiu toda a cidade, cerca de três mil usuários atiraram pedras, invadiram a estação, saquearam estabelecimentos comerciais e atearam fogo em diversos locais.

Tudo começou às 17h40, quando caiu a eletricidade. A partir deste horário, em condições normais, embarcam na estação Júlio Prestes de 30 a 35 mil passageiros, a maioria dos quais utilizando o serviço de subúrbio que atende os moradores da Barra Funda, Lapa, Osasco, Carapicuíba, Barueri, Jandira e Itapevi.

Como não havia previsão do horário de retorno às condições normais de operação, a direção da Fepasa resolveu evacuar a estação às 18 horas e suspender o transporte por trem. A evacuação foi realizada pelo próprio serviço de segurança da empresa, auxiliado por alguns policiais da PM.

Havia sérios problemas de comunicação com a multidão que se aglomerava em frente à estação. Nenhum megafone ou alto-falante foi acionado, o que ajudou a criar um clima de insegurança entre as pessoas, que não conseguiam informações seguras sobre como poderiam chegar às suas casas.

Os ônibus não chegavam e a impaciência crescia. Ulisses Franzel, chefe da estação, já previa incidentes e solicitou a presença de um pelotão de choque da PM.

Às 18h40 chegou o único ônibus da CMTC que apareceu para atender à multidão. Momentos antes, as primeiras pedras haviam sido atiradas contra os escritórios da chefia da estação. O coletivo da CMTC foi tomado por dezenas de pessoas, que arrancaram suas esquadrias, e partiu em alta velocidade.

A partir daí, a destruição começou. As primeiras pedras mais fortes foram saudadas com gritos de entusiasmo e aplausos. A multidão se dividiu: metade afastou-se para dentro da antiga rodoviária da praça Júlio Prestes. A outra metade permaneceu na frente da estação, quebrando vidros e luminárias e gritando "queremos condução, queremos condução". Algumas centenas de usuários invadiram a estação e saquearam os estabelecimentos comerciais ali existentes.

O apedrejamento prosseguiu das 18h45 às 19 horas. O policiamento era insuficiente: três viaturas de rádio patrulha e cerca de doze homens a pé. Pouco depois, chegavam outras viaturas e alguns homens armados de escudos e cassetetes longos. Às 19h05 chegaram dois caminhões da tropa de choque e os soldados

conseguiram dispersar as pessoas, que correram em direção da avenida Duque de Caxias. Momentos depois, a multidão voltou. A tropa de choque, aglutinada no interior da estação, não conseguiu detê-la. Punhos levantados, sem nada nas mãos, as pessoas gritavam "queremos condução" e desafiavam os policiais. Entraram mais uma vez na estação e voltaram a sair, perseguidos pela tropa de choque.

Do lado de fora, os manifestantes viraram e incendiaram bancas de jornais e frutas e uma barracquinha da CMTC, e o fogo acabou atingindo um abrigo de acrílico defronte à estação. Cinco carros dos bombeiros entraram em ação, apagando o fogo e atirando água sobre os manifestantes.

Várias viaturas da Garra também compareceram ao local. Uma delas atropelou um dos manifestantes, que sofreu fratura exposta na perna direita. Com exceção desta pessoa, todos os demais feridos sofreram apenas contusões leves, provocadas por pedradas, tombos ou cacetadas dos policiais.

Enquanto as coisas se acalmavam, os comentários eram os mais desencontrados. Muitos culpavam o governo federal: "o Figueiredo quer levar o País ao abismo". Outros responsabilizavam o governo do Estado, como Agnaldo Guerreiro Pinheiro, dono de uma lanchonete saqueada.

Entre os policiais da Garra, que foram saudados com vaias e xingamentos quando chegaram, havia calma e até um espírito de compreensão.

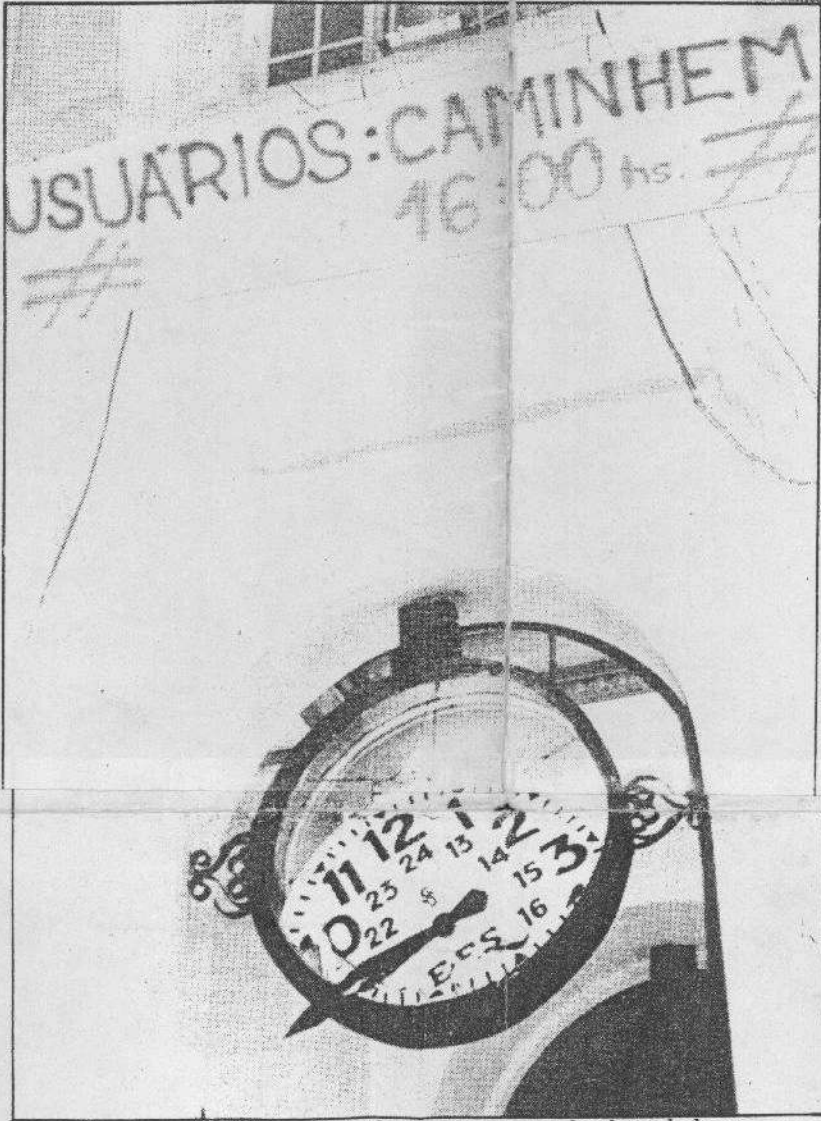
Às 20 horas, quando a situação parecia controlada, novo momento de tensão. Algumas viaturas chegaram à estação e os passageiros que desembarcavam eram pegos de surpresa pelo estado de destruição da Júlio Prestes, pela, a essa altura, estava sitiada pela tropa de choque. Levou alguns minutos até que um corredor fosse formado para permitir a saída dos passageiros.

Dez minutos depois, o fogo já estava controlado em todos os focos. Na Duque de Caxias, algumas escaramuças ainda ocorriam entre policiais e manifestantes. Mas às 20h20, o alto falante da Júlio Prestes voltava a funcionar normalmente, anunciando a saída das composições. Os usuários entraram, como se nada houvesse acontecido.

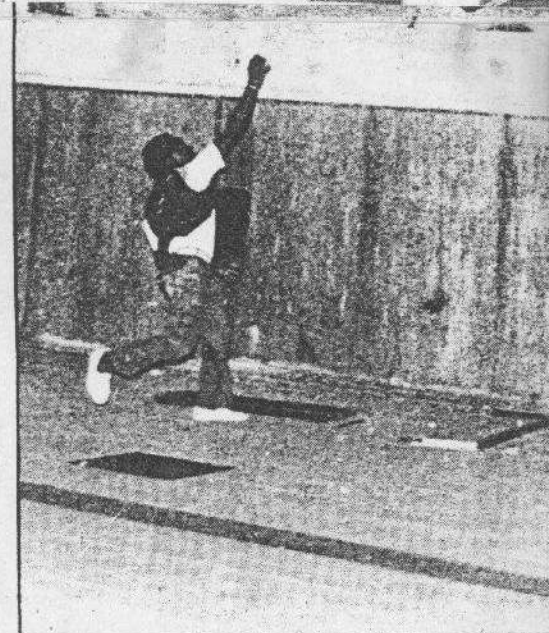
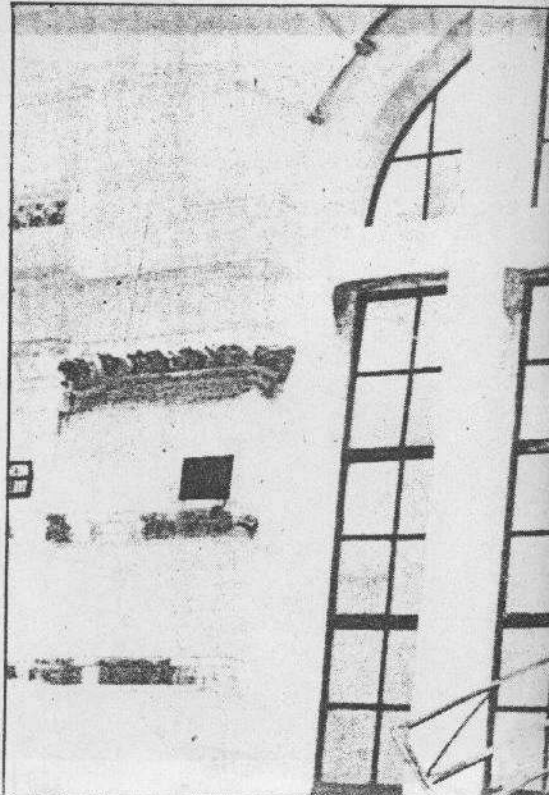
O relógio interno já não servia para nada, totalmente quebrado. Os antigos vitrais do topo da porta da entrada mostravam vários buracos provocados pelas pedras. As viaturas da Garra atendiam a um novo chamado: havia quebra quebra na Santa Ifigênia.



Após o tumulto, a estação, ainda cheia de fumaça, mostrava sinais de destruição: vidros quebrados, restos de roupa, sangue e...



Nem mesmo o antigo relógio da estação escapou dos depredadores



Como sempre, os vidros foram os alvos principais

Saqueadores aproveitam a confusão e quebram lojas

As 20h15, na esquina da rua dos Andradas com a praça Júlio Prestes, sob clima de extrema confusão devido aos tumultos na estação Júlio Prestes, grupos de saqueadores começaram a gritar e bater contra bancas de jornais, até alguém alertar para um quiosque de venda de relógios colocado na parede de um restaurante. Imediatamente cerca de 50 pessoas, jovens na maioria, começaram a arrancar as placas de latão que protegiam as vitrinas. A tropa de choque da Polícia Militar, postada na frente da estação Júlio Prestes, olha o saque à distância, sem interferir.

Pedro Rui Ferreira Lobo, proprietário do quiosque, faz um apelo dramático a um soldado: "Por favor, vão lá. Eles estão levando tudo". A resposta do policial: "Vai você". Pedro Rui responde que tem gente armada. Só aí a tropa de choque faz sua primeira investida. Atira bombas de gás lacrimogêneo. Mas o saque continua. A tropa de choque não chega até os saqueadores. Pedro Rui, distante cerca de 50 metros do que fora sua loja, ainda grita: "São ladrões; são bandidos; não são pessoas necessitadas." Seus gritos se perdem na confusão geral.

Depois de destruir o quiosque de Pedro Rui, os saqueadores avançam pela rua, os Andradas em direção ao largo Santa Ifigênia. Antes, tentam saquear outros quiosques. Só aí a tropa de choque resolve agir pra valer. Conseguem alcançar alguns saqueadores, que recebem pancadas com cassetetes. Mas ninguém é preso. Até então a Polícia Civil não tinha chegado. Só aparece às 20h40, quando as pessoas recebem a informação de que os trens da Júlio Prestes começaram a circular. Duas viaturas da Polícia Civil, com o delegado-chefe da Seccional Centro, Mário Prudente Cruz, fica na esquina da rua dos Andradas com Júlio Prestes. Os policiais estão fortemente armados: revólveres e carabinas. Mas ninguém é preso. Uma equipe da TV Globo é hostilizada pelos grupos de pessoas que gritam: "Rede Globo f... d... p...". Outros gritam: "Cadê Figueiredo".

As 21h15 já há calma na praça. Na esquina com a Andradas há sinais de sangue no chão, e os saqueadores viraram e saquearam vitrinas do que fora um quiosque de venda de relógios baratos.

Tiros e sete feridos na estação Roosevelt

Foram quase duas horas de terror. Houve até tiros, não se sabe disparados por quem, sete pessoas baleadas, três atingidas por socos ou coronhadas e uma gestante que, devido ao empurra-empurra, sofreu um aborto, no tumulto que explodiu ontem, às 17h45, na Estação Roosevelt; da Rede Ferroviária Federal, no Brás, quando havia cerca de 30 mil pessoas na plataforma, segundo o gerente especial da estação Silvano Soares da Silva Neto.

Inconformados com a demora dos trens em partir da estação — pois as composições estavam paradas desde 16h30 devido à falta de energia

Guardas acusados de fazer disparos

Os disparos que atingiram sete pessoas durante a depredação na Estação Roosevelt foram feitos pelos guardas ferroviários da Rede Ferroviária Federal. Além disto, eles teriam roubado dinheiro e um relógio enquanto espancavam as pessoas. As acusações foram feitas por oito vítimas em depoimento no 8º Distrito Policial, logo após serem medicadas no Hospital Nossa Senhora da Con-

Falta de energia coincide com Emergência e gera pânico

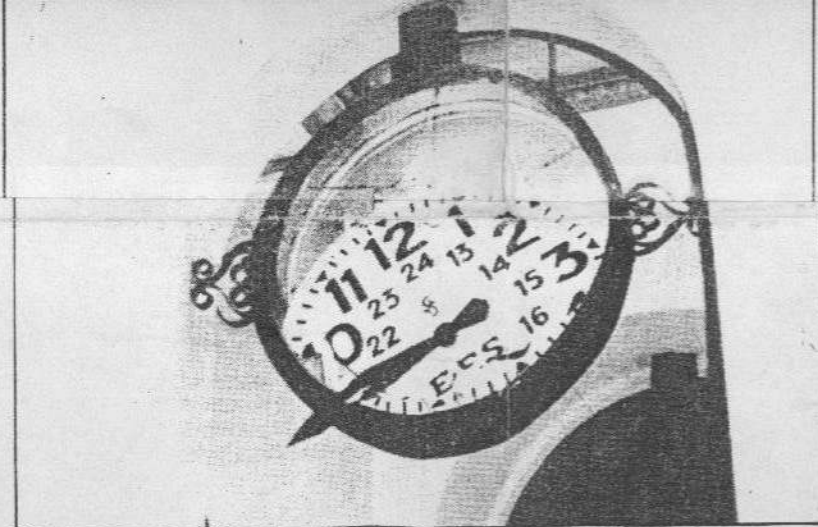
Saqueadores apodiam-se da confusão e quebram lojas

As 20h15, na esquina da rua dos Andradas com a praça Júlio Prestes, sob clima de extrema confusão devido aos tumultos na estação Júlio Prestes, grupos de saqueadores começaram a gritar e bater contra bancas de jornais, até alguém alertar para um quiosque de venda de relógios colocado na parede de um restaurante. Imediatamente cerca de 50 pessoas, jovens na maioria, começaram a arrancar as placas de latão que protegiam as vitrinas. A tropa de choque da Polícia Militar, postada na frente da estação Júlio Prestes, olha o saque à distância, sem interferir.

Pedro Rui Ferreira Lobo, proprietário do quiosque, faz um apelo dramático a um soldado: "Por favor, vão lá. Eles estão levando tudo". A resposta do policial: "Vai você". Pedro Rui responde que tem gente armada. Só aí a tropa de choque faz sua primeira investida. Atira bombas de gás lacrimogêneo. Mas o saque continua. A tropa de choque não chega até os saqueadores. Pedro Rui, distante cerca de 50 metros do que fora sua loja, ainda grita: "São ladrões; são bandidos; não são pessoas necessitadas." Seus gritos se perdem na confusão geral.

Depois de destruir o quiosque de Pedro Rui, os saqueadores avançam pela rua dos Andradas em direção ao largo Santa Ifigênia. Antes, tentam saquear outros quiosques. Só aí a tropa de choque resolve agir pra valer. Consegue alcançar alguns saqueadores, que recebem pancadas com cassetetes. Mas ninguém é preso. Até então a Polícia Civil não tinha chegado. Só aparece às 20h40, quando as pessoas recebem a informação de que os trens da Júlio Prestes começaram a circular. Duas viaturas da Polícia Civil, com o delegado-chefe da Seccional Centro, Mário Prudente Cruz, fica na esquina da rua dos Andradas com Júlio Prestes. Os policiais estão fortemente armados: revólveres e carabinas. Mas ninguém é preso. Uma equipe da TV Globo é hostilizada pelos grupos de pessoas que gritam: "Rede Globo f... d... p...". Outros gritam: "Cadê Figueiredo".

As 21h15 já há calma na praça. Na esquina com a Andradas há sinais de sangue no chão, dos saqueadores que cortaram mãos e braços nas vitrinas do que fora um quiosque de venda de relógios baratos.



Nem mesmo o antigo relógio da estação escapou dos depredadores

Tiros e sete feridos na estação Roosevelt

Foram quase duas horas de terror. Houve até tiros, não se sabe disparados por quem, sete pessoas baleadas, três atingidas por socos ou coronhadas e uma gestante que, devido ao empurra-empurra, sofreu um aborto, no tumulto que explodiu ontem, às 17h45, na Estação Roosevelt, da Rede Ferroviária Federal, no Brás, quando havia cerca de 30 mil pessoas na plataforma, segundo o gerente especial da estação Silvano Soares da Silva Neto.

Inconformados com a demora dos trens em partir da estação — pois as composições estavam paradas desde 16h30, devido à falta de energia elétrica na cidade — alguns usuários começaram a apedrejar os vagões e a estação, aos gritos de "quebra, quebra", sendo seguidos por grupos cada vez maiores. A violenta manifestação prosseguiu até 19h30, com a plataforma mergulhada em completa escuridão. Os intervalos de calmaria eram logo interrompidos por súbitas gritarias e novos quebra-quebras, que deixaram aturridos e com medo até mesmo os experientes integrantes do posto da Polícia Ferroviária Federal da estação.

"Você precisava estar aqui para ver como foi feio", disse um dos policiais. "Chovia pedras para todo lado, no escuro, imagine! Foi um corre-corre geral na estação. Muita gente fugiu para o nosso posto, tentando se proteger. Então abrimos os portões laterais para evacuar aquelas pessoas."

Segundo o mesmo policial, "as pessoas catavam pedras do leito da ferrovia para jogar. A Polícia não disparou um só tiro e nem apanhou o autor ou autores dos disparos". Segundo ele, "com lanternas, a gente se aproximava das aglomerações e sempre encontrava um ferido, a bala ou a pedrada, conduzindo todos em nossas viaturas para o Hospital Nossa Senhora da Conceição, aqui no Brás".

"PM não veio"

De acordo com o gerente especial da estação, Silvano Soares, "a situação só voltou ao normal quando a energia

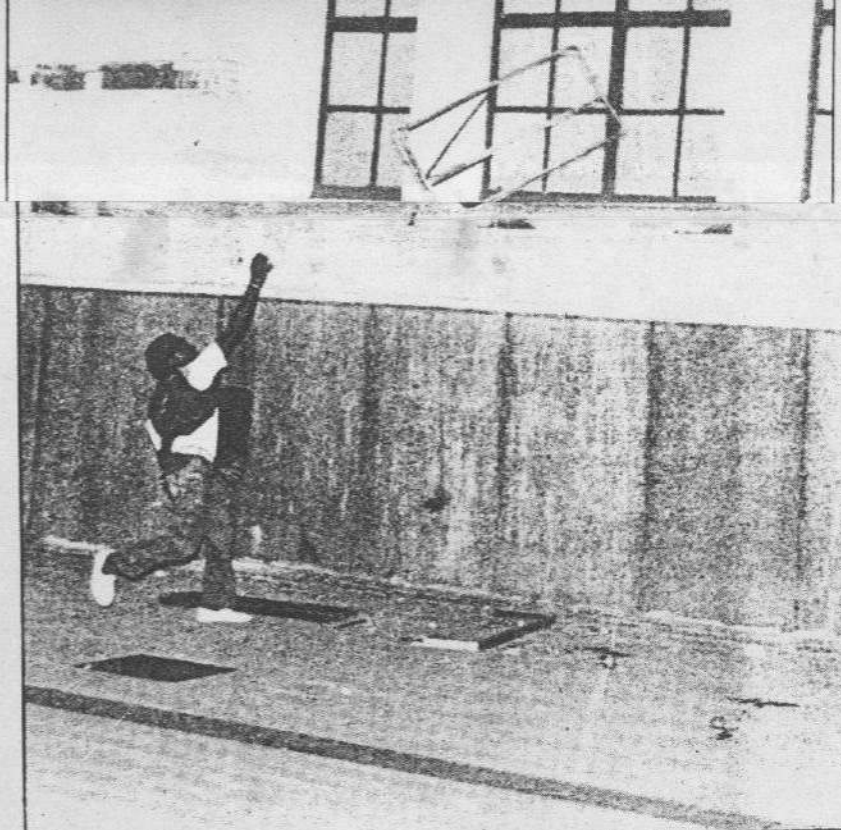
Guardas acusados de fazer disparos

Os disparos que atingiram sete pessoas durante a depredação na Estação Roosevelt foram feitos pelos guardas ferroviários da Rede Ferroviária Federal. Além disso, eles teriam roubado dinheiro e um relógio enquanto espancavam as pessoas. As acusações foram feitas por oito vítimas em depoimento no 8º Distrito Policial, logo após serem medicadas no Hospital Nossa Senhora da Conceição.

O escrivão João Carlos, do 8º DP, afirmou que José Orlando Herculano acusa, no depoimento, um guarda ferroviário de lhe ter desferido um tiro na perna e, em seguida, roubado os Cr\$ 5 mil que trazia no bolso. Eduardo Alves dos Santos responsabilizou um guarda por uma coronhada na cabeça e pelo roubo de seu relógio de pulso. Os dois, e as demais 6 vítimas que depuseram no 8º DP, foram unânimes em responsabilizar a guarda ferroviária pelo disparo dos tiros.

som, explicando o que tinha acontecido." Silvano disse que, felizmente, nenhum funcionário ficou ferido, "mas várias composições foram depredadas e muitas luminárias foram apedrejadas". Ele só tem uma reclamação: contra a Polícia Militar que "infelizmente não veio. Quem teve de aguentar o repuxo foram os agentes da Polícia Ferroviária Federal".

Esta deteve cinco pessoas — o gráfico Gilberto Lopes da Silva, 19 anos, os menores JMS, LMS e AAL, todos com 17 anos, e o operário Lindoardo Gomes, que se queixou de ter levado três coronhadas na cabeça. Chorando e dizendo ser inocente, ele pediu para passar por um hospital, para examinar a cabeça que doía muito. Quando a Polícia se ofereceu para levá-lo de ambulância, não quis, preferindo ir embora com os demais detidos, todos liberados quando a



Como sempre, os vidros foram os alvos principais na hora do quebra-quebra

Renata Falzon



A tropa de choque não conseguiu evitar saques nos bares e outros estabelecimentos

Duas das vítimas ainda estão hospitalizadas, em observação

Dez pessoas feridas, sendo sete a tiros. Este é o saldo da depredação na estação Roosevelt, da Rede Ferroviária Federal. Até às 22 horas, apenas duas vítimas permaneciam em observação no Hospital Nossa Senhora da Conceição: Edmilson Alexandre Silva, ferido à bala na barriga, e Mauro Francisco da Silva, 16 anos, vítima de pancada na cabeça. Ele sentia tonturas. Nenhum dos dois estava em estado grave. José Arimatéia Lima de Oliveira foi transferido para o Hospital Tatuapé, onde os médicos ainda não haviam decidido se ele seria submetido à cirurgia para extração de uma bala da perna.

As sete vítimas restantes foram medicadas no Hospital Nossa Senhora da Conceição e liberadas para

Policial, Brás. Eduardo Alves dos Santos levou uma coronhada na cabeça, Domingos Tobias foi empurrado e sofreu várias contusões; os demais foram feridos à bala: Cicero Bezerra da Rocha (no tornozelo, de raspão), Cláudio da Silva e Souza (na perna), Gelson Fontes de Oliveira (no braço), José Orlando Herculano e Antônio Pereira dos Santos (o hospital não informou em que parte do corpo foram atingidos).

A depredação na estação Júlio Prestes, da Fepasa, provocou ferimentos em seis pessoas. Foram atendidas na Santa Casa e liberadas por ter sofrido escoriações leves, com exceção de Cláudio dos Santos Machado. Ele sofreu fratura exposta na tíbia e foi operado no PS da Santa

Falta de energia coincide com Emergência e gera pânico

CLÓVIS ROSSI

Do nosso equipe de reportagem

Quase nenhum dos doze milhões de brasileiros afetados pelo súbito blecaute da tarde/noite de ontem aceitou o fato como um mero acidente na Central de Furnas, que é a explicação oficial. Imediatamente, nas cabeças cada vez mais confusas dos brasileiros, associou-se o blecaute às medidas de emergência que, viva a coincidência, foram decretadas no exato momento em que a boa parte do País estava às escuras.

Houve quem falasse em golpe; houve quem temesse uma revolução. E não foi apenas em meio às camadas populares que se fizeram tais associações: nos corredores da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo, tomou-se o blecaute como elemento associado às medidas de emergência, raciocínio que se estendeu aos amplos espaços do Anhembi, em São Paulo, onde se realiza a UD.

Os telefonemas da Redação não pararam de tocar, acionados pelos que não foram afetados por interrupções também do serviço telefônico, o que aconteceu em vários pontos da cidade. "O que está acontecendo?" foi a pergunta mais ouvida ontem na "Folha" — reflexo fiel de um clima de tensão que se apossa do País à medida em que se constata o fosso sempre apontado por Ulisses Guimarães entre o povo e o Poder.

explicações técnicas, nessas oca-

mentos de hipersensibilidade social elas são recebidas com desconfiança, para dizer o mínimo. Na cabeça de boa parte das vítimas do blecaute, ele está associado inexoravelmente ao quadro político geral do País.

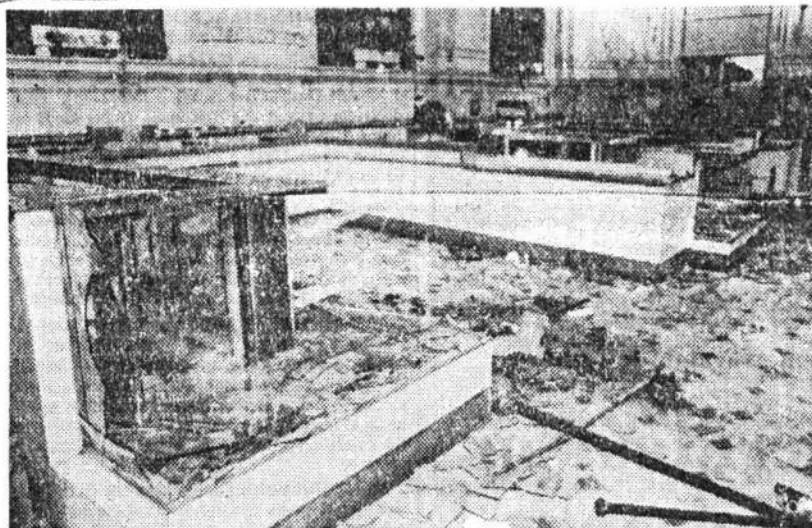
É sintomático que a confusão se imponha apesar dos limites geográficos que estabelecem as medidas de emergência, restritas a Brasília e adjacências. Não importa: a percepção popular é a de que o País está mergulhado numa crise institucional tão profunda que todos os rumores, por mais fantásticos que sejam, são recebidos com alguma dose de credibilidade.

O mesmo fenômeno ocorre com a censura às emissoras de rádio e televisão: embora ela não se aplique universalmente, muitos dos que telefonaram para a Redação da "Folha" já enxergavam o dedo da censura nas notícias (ou falta delas) que pareceram nos vídeos a partir do instante em que cessou o blecaute.

Pior ainda: mesmo técnicos de alta responsabilidade e confiabilidade, preservados pelo anonimato, levantaram a hipótese de uma sabotagem no sistema de Furnas. Se isso acontece na área técnica, é fácil imaginar o que não terá pensado o cidadão comum em meio à escuridão. E o mais grave é que as medidas do governo vão acabar por gerar esse mesmo clima de incerteza — terreno fértil para a boataria — durante os próximos e decisivos dias. Parece

Y Estado de - lãno
20 de abril 1984

Estação
de
Júlio
Prestes



Arquivo

Na lanchonete "Plataforma 6" da Estação Júlio Prestes, o...

Depredada, Júlio Prestes ainda não foi recuperada

A estação Júlio Prestes funcionou normalmente durante o dia de ontem, apesar dos danos sofridos durante o tumulto. Bastava olhar ao redor para avaliar o tumulto ocasionado pela falta de energia elétrica, que escureceu toda cidade no fim da tarde de quarta-feira.

As pessoas paravam ao deparar com os estragos, como se não acreditassem no que viam. No hall de entrada de serviço da estação, na Alameda Cleveland, estavam amontoados os restos das duas bancas de frutas e uma de jornal que foram incendiadas. Seus proprietários estiveram lá pela manhã, mas logo foram embora "desolados com o prejuízo", que foi total.

Na praça Júlio Prestes, entre a antiga estação rodoviária e a estação da Fepasa, um abrigo de ônibus foi completamente destruído e os marreteiros vendiam suas mercadorias no meio dos destroços ainda não retirados.

Dentro da estação, o rescaldo do tumulto também foi grande: cerca de 300 vidros quebrados, inclusive um vitral colorido, de grande valor histórico; os acrílicos utilizados para comunicação visual dos bloqueios e um relógio muito antigo foram destruídos; a lanchonete "Plataforma 6" praticamente desapareceu, e a banca de jornal foi saqueada. Trinta objetos de uma exposição indígena, da Secretaria Municipal de Cultura, foram roubados.

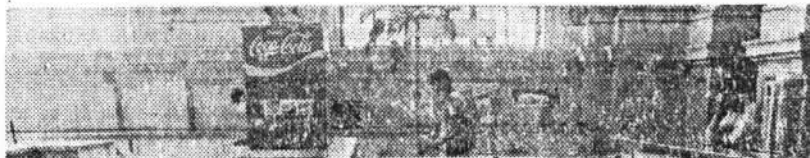
Segundo o dono da lanchonete "Plataforma 6", Aguinaldo Guerreiro Pinheiro, seu prejuízo está avaliado em mais de Cr\$ 70 milhões entre mercadorias, maquinário e o lucro do dia. Disse que ainda está assustado, porque cerca de 600 pessoas começaram a quebrar e levar tudo na sua frente, "sem que pudesse fazer nada". Aguinaldo garante que, só ali, seis pessoas foram feridas e socorridas pela segurança da estação.

A diretoria da Fepasa ainda não tem idéia do valor dos prejuízos e do número de feridos, mas garante que mais de 20 pessoas foram socorridas dentro da estação e levadas para os hospitais da área.

Devido ao feriado, a Fepasa colocou 33 carros extras para servir os que iriam para o interior de São Paulo e Sul de Minas. Mas, com o tumulto, esse esquema foi reforçado para que os passageiros com bilhetes comprados no dia anterior pudessem viajar.

ESTAÇÃO ROOSEVELT

Pelos menos dez pessoas ficaram feridas durante o tumulto ocorrido na estação Roosevelt, onde se encontravam cerca de 30 mil passageiros. Entre eles, uma senhora que foi espremida pela população, abortou. Todos foram encaminhados ao Pronto Socorro Nossa Senhora da Conceição.



ALUZ

É ZA YURI HATTORI
e
VERA LÚCIA COSTA

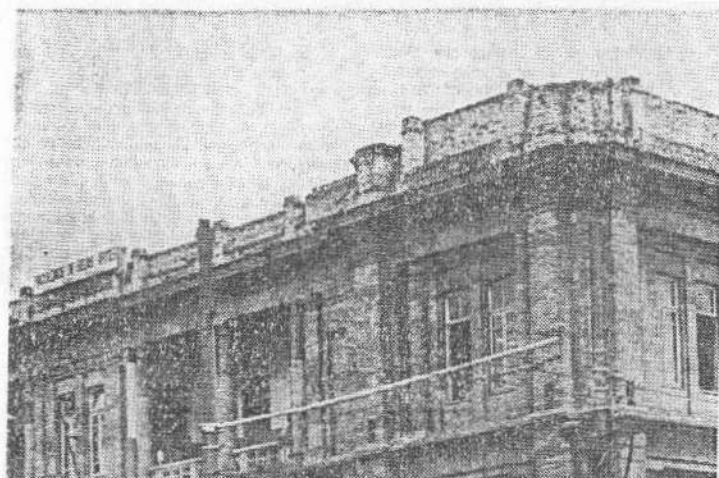
Fotos:
WILSON FONSECA



A Igreja Nossa Senhora da Luz que deu origem ao bairro abriga hoje um dos mais valiosos monumentos históricos do Estado.



Ascensão e queda. E novamente o Parque da Luz é devolvido ao povo



está se apagando

O bairro dos contrastes. De um lado, a presença física dos tempos passados, com seus prédios antigos; de outro, um mundo a todo vapor, movimentado, poluído e com problemas comuns a outros bairros que vão desde a má conservação à falta de segurança. De ponto turístico transformado em "boca do luxo".

Possui o mais antigo jardim paulistano — o Parque da Luz — inaugurado e entregue à visitação pública em 1825. O "Jardim Público" como era denominado, ganhou notória popularidade, transformando-se logo no ponto de encontro da aristocracia paulistana, e servindo de local de meditação aos grandes poetas como Álvares de Azevedo e Raul Pompéia. O Jardim era do povo. Ali se realizou a primeira quermesse havida em São Paulo, entre 1882 e 1884, patrocinada pela colônia francesa aqui residente.

O Parque porém, passou por três fases distintas. Da aristocracia do século XIX, a marginalização do século XX e finalmente de volta ao povo há quatro meses, quando foi cercado por grades de ferro e passou a ter policiamento ostensivo. Para os atuais frequentadores a segurança não é mais problema no interior do Parque. Tanto é que Terezinha Barbosa de Souza se desloca de Carapicuíba todos os fins-de-semana para levar seus filhos para brincar e se sente segura.

"PONTO CHIC"

Parece que desta vez será mesmo devolvido ao povo. Es-

O bairro tem História e monumentos.

Mas é só.
O resto é sujeira,
destruição e violência

Com relação à estação da Luz que aparentemente conservada, depende de verba do Ministério dos Transportes para lavagem geral, pintura externa de esquadrias e restauração em alguns pontos, apesar da sua grande importância na história do Estado.

Lá as estações Júlio Prestes e da Luz, que abrigam uma população flutuante em torno de 1,5 milhão de pessoas, enfrentam o problema do vendedor ambulante, combatido ferrenhamente pelo administrador da AR-Sé, além da falta de segurança.

Segundo ele, para o próximo ano a meta da AR-Sé será evacuar o grande número de vendedores ambulantes e dar uma solução para os indigentes também em número considerado na região. "A falta de creches também me preocupa muito pois, um bairro antigo como a Luz não poderia ter esse tipo de problema".

PROBLEMAS

Mas apesar de bem provida de infra-estrutura, a Luz sofre em alguns pontos com problemas até comuns à periferia. Nas ruas Polidônio Inácio e rua: Don Lino, localizadas próxima à movimentada rua São Caetano, há ausência de galerias pluviais e capeamento do asfalto. "Quando chove fica impossível passar no local, pois a água invadem os estabelecimentos comerciais e residências. Já fizemos abaixo-assinados pedindo providências e não obtivemos





Ascensão e queda. E novamente o Parque da Luz é devolvido ao povo



O pouco que ainda resta do antigo Campo do Guaré

do a todo vapor, movimentado, poluído e com problemas comuns a outros bairros que vão desde a má conservação à falta de segurança. De ponto turístico transformado em "boca do luxo".

Possui o mais antigo jardim paulistano — o Parque da Luz — inaugurado e entregue à visitação pública em 1825. O "Jardim Público" como era denominado, ganhou notória popularidade, transformando-se logo no ponto de encontro da aristocracia paulistana, e servindo de local de meditação aos grandes poetas como Álvares de Azevedo e Raul Pompéia. O Jardim era do povo. Ali se realizou a primeira quermesse havida em São Paulo, entre 1882 e 1884, patrocinada pela colônia francesa aqui residente.

O Parque porém, passou por três fases distintas. Da aristocracia do século XIX, a marginalização do século XX e finalmente de volta ao povo há quatro meses, quando foi cercado por grades de ferro e passou a ter policiamento ostensivo. Para os atuais frequentadores a segurança não é mais problema no interior do Parque. Tanto é que Terezinha Barbosa de Souza se desloca de Carapicuíba todos os fins-de-semana para levar seus filhos para brincar e se sente segura.

"PONTO CHIC"

Parece que desta vez será mesmo devolvido ao povo. Está previsto para este mês a inauguração de um atelier de pintura, onde o artista será o povo. Um restaurante desativado — o "Ponto Chic" — está sendo restaurado e segundo Luís Carlos Rosa, da administração do Parque, a princípio o atelier ficará aberto ao público aos sábados, mas poderá funcionar diariamente. "Teremos todo o material necessário à disposição de quem queira pintar e pretendemos muito em breve fazer exposições desses trabalhos populares".

e monumentos.

Mas é só. O resto é sujeira, destruição e violência

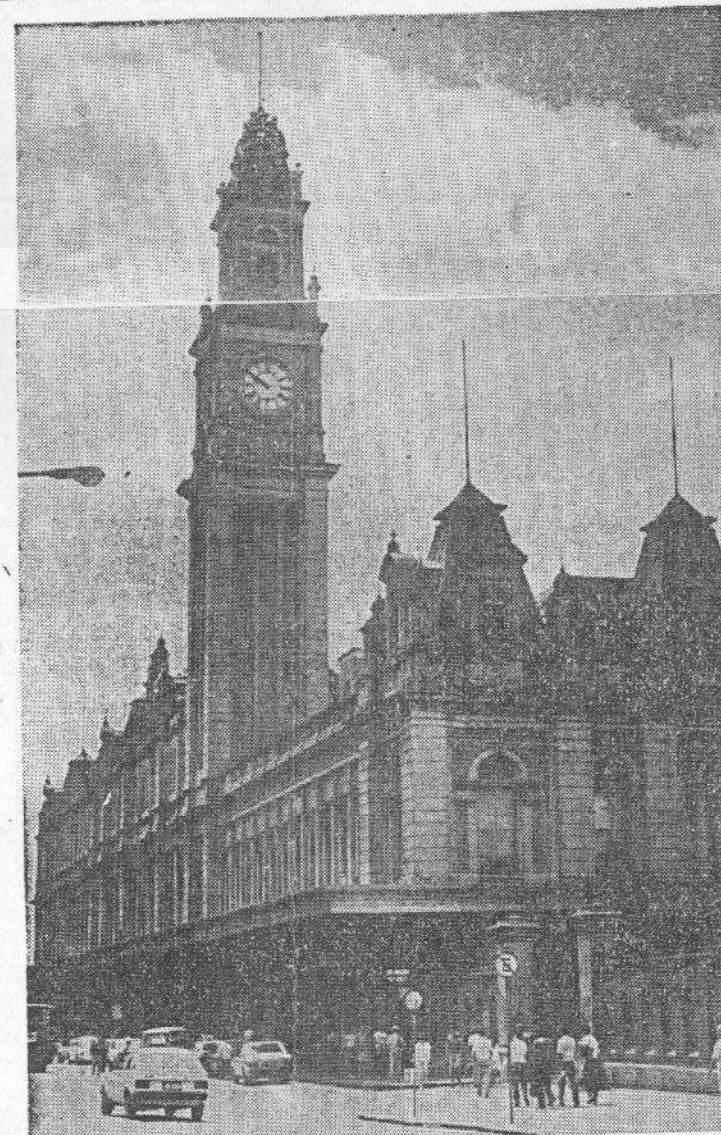
Lá as estações Júlio Prestes e da Luz, que abrigam uma população flutuante em torno de 1,5 milhão de pessoas, enfrentam o problema do vendedor ambulante, combatido ferrenhamente pelo administrador da AR-Sé, além da falta de segurança.

Segundo ele, para o próximo ano a meta da AR-Sé será evacuar o grande número de vendedores ambulantes e dar uma solução para os indigentes também em número considerado na região. "A falta de creches também me preocupa muito pois, um bairro antigo como a Luz não poderia ter esse tipo de problema".

PROBLEMAS

Mas apesar de bem provido de infra-estrutura, a Luz sofre em alguns pontos com problemas até comuns à periferia. Nas ruas Polidônio Inácio e rua Don Lino, localizadas próxima à movimentada rua São Caetano, há ausência de galerias pluviais e capeamento do asfalto. "Quando chove fica impossível passar no local, pois as águas invadem os estabelecimentos comerciais e residências. Já fizemos abaixo-assinados pedindo providências e não obtivemos nenhuma resposta até o momento", reclamou o comerciante Joaquim Monteiro, que há 1 ano enfrenta o problema.

O bairro da Luz tem tudo para representar o passado e o presente de São Paulo. Infelizmente apresenta elevado grau de deterioração, apagando todo o passado que poderia ser valorizado e protegido. O que se vê hoje no bairro é violência, má conservação dos prédios antigos, que aos poucos foram transformando em cortiços.



Apesar das reformas a Estação da Luz ainda conserva a imponente construção que revolucionou a época

Como se fez a Luz

Isolado e solitário, descampado e temido, assim era, a princípio, o bairro da Luz conhecido, então, como Campo do Guaré ou Guarope.

Bairro dos mais antigos de São Paulo, a história da Luz, se desenvolve em torno da ermida construída em 1599, onde se cultuava a Virgem de Olhos

de Mulheres na cidade de São Paulo".

As suas expensas, o Morgado autoriza a construção de pequenos cômodos junto à capela para abrigar as futuras recolhidas. A obra é concluída nove anos depois e veio a se tornar o "Convento da Luz" que até hoje abriga religiosas no regime

Senhora da Luz, têm a frente voltada para a avenida Tiradentes, enquanto que as velhas edificações eram voltadas para a rua Rodrigo de Barros. Nessa época, o local já era chamado de bairro da Luz pelo povo.

MONUMENTO

O edifício, em seu conjunto,

Sabe-se que pertence à zona norte, que se distingue em dois grupos de bairros: "aquém Tietê", como Santa Ifigênia, Campos Elísios, Bom Retiro e Luz e "além Tietê" como Santana, Tucuruvi, Casa Verde e Freguesia do Ó.

Nos dias de hoje, o bairro extrapolou os "Campos do Gua-

conhecidas ruas 25 de Março e São Caetano, liderando a parada e até residencial embora grande parte das moradias atualmente estejam locadas para hotéis e escritórios.

PROGRESSO

O progresso chegou à Luz com os trilhos da ferrovia São Paulo Railway, hoje subsidiária

cente. "Em 1900 foi demolida para construção de uma nova estação, adornada por um grande relógio que por um bom tempo marcou a hora oficial da cidade. A estação ocupa uma área de 7.520 metros quadrados e com ela o bairro da Luz entrou em ritmo acelerado de desenvolvimento.

Folha de Tarde
18-02-85

28 28
Seo Arthur
São Paulo



Fotos de U. Lertmar



A Prefeitura tem planos de recuperação do triângulo Bom Retiro, Campos Elíseos e Luz

Luz Cultural para minorar a degradação de São Paulo

Fernando Pessoa Ferreira
Agência Folhas

"Entre 1920 e 1980, a cidade de São Paulo se autodestruíu numa proporção equivalente a duas bombas de Hiroxima" — esta comparação, aparentemente exagerada, reflete a empolgação com que o secretário de Cultura do Estado, Jorge Cunha Lima, 51, vive o início da implantação do seu projeto para tornar atraente uma das áreas mais deterioradas do centro da cidade, a que abrange o bairro do Bom Retiro e as regiões de Campos Elíseos e Luz. Aliás, o projeto recebeu o nome de "Luz Cultural". A aparência de exagero nas palavras de Cunha Lima se reduz quando se sabe que, em 1920, São Paulo tinha apenas 580 mil habitantes. Era menor, portanto, do que hoje é — por exemplo — Campinas (que em 1980 já tinha 665 mil habitantes). Assim, duas bombas de Hiroxima seriam mais do que suficientes para acabar, em poucos instantes, com tudo aquilo que o descaso, a ignorância e o abandono conseguiram destruir ao longo de 60 anos.

"Infelizmente, a cultura só tem conseguido intervir no que sobra dessa destruição" — comenta o urbanista Ruy Ohtake. Mas ele admite que intervenção "é importante, porque é feita nas áreas mais antigas, aquelas que guardam a História da cidade". Ohtake, 46, é autor de um projeto para recuperar a varzea do rio Tietê. Denominado "Parque Ecológico do Tietê", ele se encontra há nove anos nas gavetas do Departamento de Águas e Energia Elétrica. "Seus objetivos, além de ecológicos, eram sociais".

o risco de implantar um projeto de cima para baixo".

A VOLTA DO VERDE

Uma parte dessa conjugação de forças recomendada por Ohtake parece estar sendo obtida pelo secretário Jorge Cunha Lima: o prefeito Mario Covas se mostra interessado em integrar a administração municipal a um plano mais amplo de recuperação do triângulo Bom Retiro — Campos Elíseos — Luz, no qual o projeto "Luz Cultural" seria um dos itens. "O prefeito pensa até em criar uma forma qualquer de incentivo fiscal, para estimular a população da região a mantê-la limpa", informa Cunha Lima. Segunda-feira, ele terá uma reunião com os secretários municipais do Planejamento, Jorge Wilhelm; e da Cultura, Gianfrancesco Guarnieri, para discutir uma ação conjunta.

Nessa reunião, Cunha Lima informará que convidará o paisagista Roberto Burle Marx para projetar os jardins no Centro Cultural Três Rios, na rua do mesmo nome, cujas obras já foram iniciadas. E sugerirá o possível aproveitamento do paisagista em outras iniciativas para recuperar aquela velha região paulistana. O novo Centro Cultural será instalado no antigo prédio da Faculdade de Odontologia, em frente ao Colégio de Santa Inês, fundado em 1907, quando aquela área ainda era uma chácara.

Jorge Wilhelm, 57, considera dramática a analogia entre a deterioração de São Paulo e a destruição atômica em Hiroxima. Mas admite que houve excessos: "São Paulo é uma cidade que constrói sobre o que acabou de destruir. O que é, em parte, inevitá-

pos Elíseos, Bom Retiro, Liberdade, Bela Vista e trechos das avenidas Consolação e Brigadeiro Luiz Antônio. A preocupação do prefeito é eliminar a ociosidade dessas áreas, aproveitar melhor o equipamento urbano instalado e dar-lhe melhor qualidade de vida".

O projeto da Secretaria Estadual de Cultura inclui, além da instalação do Centro Cultural Três Rios, que formará técnicos e monitores em diversos setores culturais, a recuperação e conservação da Pinacoteca do Estado, do Museu de Arte Sacra e do Liceu de Artes e Ofícios.

AUXÍLIO DO EXTERIOR

Para torná-lo realidade, Jorge Cunha Lima vem procurando obter ajuda até no estrangeiro. Já conseguiu, por exemplo, que a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Florença, na Itália, adotasse como tema de seu curso de pós-graduação o projeto "Luz Cultural". E, na França, os ministérios da Cultura e das Relações Exteriores prometeram a instalação de um centro audio-visual no "Três Rios".

Há cerca de dois anos, a Assessoria de Comunicações do Departamento de Águas e Energia Elétrica elaborou um projeto para tornar mais atraente o visual do Vale do Anhangabau, através do plantio de árvores, arbusto e hera, em canteiros e jardineiras nos seus edifícios e viadutos. Um dos autores da idéia, o jornalista Enio Squeff, 37, acha perfeitamente possível aproveitá-la em outras áreas da cidade, como a Luz e o Bom Retiro. A maior dificuldade para viabilizar tal projeto seria, como observa o urbanista Ruy Ohtake, a manutenção

Ofício do Estado de S. Paulo
19-07-85

11.00 Luz
Sec. Cultura
21/28

Até novembro, novo espaço cultural em SP: bairro da Luz

CÉLIA ROMANO

Após vários planos e tentativas de recuperação do deteriorado bairro da Luz, a Secretaria de Estado da Cultura acredita ter encontrado um meio de salvar uma das regiões historicamente mais ricas da cidade: através de sua revitalização cultural, valorizando, dinamizando e ordenando o uso de 20 imóveis relativos à formação da Luz e da própria cidade. Com o "Projeto Luz Cultural", o secretário Jorge da Cunha Lima tem certeza de que haverá uma "natural reabilitação" urbana do bairro.

Não é apenas o secretário que acredita e está investindo nessa possibilidade. Mas também secretários e técnicos do Estado e do município que ontem participaram da primeira grande reunião de apresentação do projeto. Até novembro, haverá um esforço conjunto para entregar a São Paulo não só um novo e amplo espaço cultural, mas, também, devolver-lhe um pouco de sua história. Na Luz, numa primeira etapa, e, depois, nos bairros do Bom Retiro, Campos Elíseos, Barra Funda e Santa Cecília, espera-se ainda que seja recuperada sua função residencial. "Sem que se expulse a população que ali vive", alerta Cunha Lima.

A nova Luz deverá ser muito diferente da atual, se o "Projeto Luz Cultural" realmente atingir seus objetivos. Hoje, o número de moradores do bairro é pequeno e, predominantemente, de baixa renda. Onde no passado viveram a elite paulista-

pria. Alguns serão abertos ao público, como o quartel da Polícia Militar "Tobias Aguiar", na avenida Tiradentes. Nele, há inclusive um auditório para cerca de 600 pessoas.

A idéia é promover apresentações musicais no próprio espaço do quartel contando com a participação da corporação: banda, maestros e compositores. Ao lado do prédio — uma construção em estilo colonial, do início deste século —, encontra-se a chaminé da primeira usina geradora de luz de São Paulo. Poucos sabem disto e mesmo a conhecem. Com o projeto, ela receberá um lugar de destaque no quarteirão da rua João Theodoro, através de uma pequena mudança viária.

"Queremos dar a esses prédios um sentido de conjunto, com uma programação cultural conjugada, potencializando esses espaços", explica a arquiteta Regina Meyer, coordenadora do "Luz Cultural". A região ganhará novos locais para estudo e visita, também. Um deles faz parte do "Projeto Três Rios" e já se encontra em obras de restauração: a antiga Faculdade de Farmácia e Odontologia que, no final do ano, estará funcionando como centro de formação de profissionais da área de cultura. O outro será o Museu da Saúde, no antigo desinfetório da cidade. De lá, rua Tenente Pena nº 100, saíam as ambulâncias para combater as endemias.

Com acesso fácil e uma ampla rede de transportes — trem, metrô e ônibus —, a região da Luz tem todas

as condições para se tornar um importante

1096 53-2011 - Av. Magalhães - 18
anos - 16 - 18 - 20 e 22 horas.
LINS
anos - As 20 hs.
CINE LINS - R. Fioriano Peixoto, 559
anos - As 20 hs.
MAIRIPORÁ - R. 15 de Novembro -
anos - As 20 e 22 horas.
MAIRIPORÁ
anos - As 20 e 22 horas.
AUDITÓRIO AUGUSTA - R. Augusta,
anos - As 20 e 22 horas.
ARTHUR AZEVEDO - Av. Paes de Bar-
anos - 11 e 13:30 hs.
MARIA DELA COSTA - Rua Palm, 72
anos - 18 e 21 hs.
BRIGADEIRO - Av. Brig. Luiz Antonio
anos - 20 e 22 hs.
MOGI DAS CRUZES
anos - As 20 e 22 horas.
AVANIDA - Av. Vol. Fernando P. Fran-
anos - As 20 e 22 horas.
ODÉON - R. Dr. Ricardo Viêla, 65 -
anos - 20 e 22 horas.
URUPEMA - Pça. Dona Firmiana Santa-
anos - 20 e 22 horas.
BRIGADEIRO - Av. Brig. Luiz Antonio
anos - 20 e 22 hs.

1096 53-2011 - Av. Magalhães - 18
anos - 16 - 18 - 20 e 22 horas.
LINS
anos - As 20 hs.
CINE LINS - R. Fioriano Peixoto, 559
anos - As 20 hs.
MAIRIPORÁ - R. 15 de Novembro -
anos - As 20 e 22 horas.
MAIRIPORÁ
anos - As 20 e 22 horas.
AUDITÓRIO AUGUSTA - R. Augusta,
anos - As 20 e 22 horas.
ARTHUR AZEVEDO - Av. Paes de Bar-
anos - 11 e 13:30 hs.
MARIA DELA COSTA - Rua Palm, 72
anos - 18 e 21 hs.
BRIGADEIRO - Av. Brig. Luiz Antonio
anos - 20 e 22 hs.
MOGI DAS CRUZES
anos - As 20 e 22 horas.
AVANIDA - Av. Vol. Fernando P. Fran-
anos - As 20 e 22 horas.
ODÉON - R. Dr. Ricardo Viêla, 65 -
anos - 20 e 22 horas.
URUPEMA - Pça. Dona Firmiana Santa-
anos - 20 e 22 horas.
BRIGADEIRO - Av. Brig. Luiz Antonio
anos - 20 e 22 hs.

Folha da Tarde
08-10-85

Buz
28 29

Bairro da Luz será um espaço cultural



Silvio Ferreira

Jorge Cunha Lima está entusiasmado



Banco de Dadois

Bandas do Interior já se apresentam, aos sábados, no Jardim da Luz

"O bairro da Luz será o coração da cidade". Este antigo sonho do frei Antônio Santana Galvão, autor do projeto do Convento da Luz, construído no começo do século passado, no bairro do mesmo nome, pode, agora, tornar-se realidade. Assim acredita o secretário da Cultura do Estado, Jorge Cunha Lima, que está desenvolvendo o projeto "Luz Cultural". O objetivo é a recuperação do bairro, hoje decadente, mas desenvolvido graças à aristocracia rural do passado, que ali se instalou por causa da ferrovia. Cunha Lima pretende a reabilitação da Luz com a "revitalização dos espaços culturais pré-existentis". Segundo ele, "o desenvolvimento urbano se dá mais pela ativação cultural do que pelas obras de infra-estrutura".

Entre os equipamentos pré-existentis no bairro, adequados para essa recuperação, Cunha Lima cita: a Pinacoteca do Estado; o Museu de Arte Sacra; o Liceu de Artes e Ofícios; os quartéis da Polícia Militar; o prédio da Faculdade de Farmácia e Odontologia (que será transformado em oficinas culturais); o Desin-

fectório (futuro Museu da Saúde); o prédio da Politécnica; o Jardim da Luz; as Vilas Economizadora e dos Ingleses.

O projeto "Luz Cultural" surgiu no ano passado, mas só agora, depois de reuniões com os organismos públicos, instituições culturais e a sociedade civil da própria região (incluindo associações comerciais, partidos políticos e outras entidades), Cunha Lima pôde iniciar algumas reformas de prédios e algumas atividades culturais.

No Jardim da Luz, aos sábados, já se apresentam bandas de todo o Estado, o que, posteriormente, é exibido pela Televisão Cultural. Lá funciona, também aos sábados, um ateliê de pintura livre. Foi formado um coral com as moças das casas que vendem enxoval de noiva da rua São Caetano. E a PM, segundo o secretário, "também já entrou no samba". Quarenta e dois militares começaram um curso que vai capacitá-los como guias culturais do projeto.

Outros dois itens do projeto "Luz Cultural" estão em andamento: na praça

Fernando Prestes, foi iniciada a construção de um calçadão em estilo renascentista, onde acontecerão atividades artísticas. "O povo é que vai decidir sobre as atividades", diz Cunha Lima. O prédio da Faculdade de Farmácia e Odontologia, em estilo "Belle Époque", também entrou em reforma.

Cunha Lima prefere não falar de verbas para o projeto total, mas só o calçadão custará Cr\$ 500 milhões e a reforma da Faculdade de Farmácia, Cr\$ 4 bilhões. Para a execução de todo o projeto, ele conta com a participação da empresa privada. Todos os grandes prédios da Luz, por exemplo, receberão iluminação nova, da Philips. A IBM patrocinará a biblioteca de informações e o projeto de divulgação das oficinas culturais do prédio da Faculdade de Farmácia. Nada tem data certa para ser inaugurado. O projeto pode levar quinze anos para ser completamente desenvolvido. Mas ele garante que, até o final do ano, muitas das atividades previstas estarão funcionando.

Condephaat pode aprovar demolição do prédio

A Secretaria de Vias Públicas do Município enviou ontem ao Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Artístico, Arqueológico e Turístico do Estado (Condephaat) o pedido de autorização para efetuar a demolição de um prédio, no bairro da Luz, construído na década de 30. A demolição, executada por funcionários da Prefeitura, começou há cerca de vinte dias e foi embargada pelo Condephaat. Embora não fosse tombado, o prédio incluía-se na área que envolve o quartel do Batalhão de Choque Tobias de Aguiar — este sim, tombado — e não podia sofrer qualquer alteração. O presidente

Públicas apresente o projeto de modificação da área, que exigiu a demolição.

"Atendemos a uma consulta do próprio secretário da Cultura, Jorge Cunha Lima, que desejava um projeto que destacasse os monumentos do bairro da Luz", diz o assessor da Secretaria de Vias Públicas, José Aurélio Brentari. "Alargaremos a rua João Teodoro, o que trará certa melhora para o trânsito". José Aurélio destaca que a parte mais importante da construção — uma chaminé, com cerca de trinta metros de altura, erguida em 1902 e integrante da primeira usina de energia elétrica da cidade — será

Carvalho. O que ele não compreende é o fato de o secretário da Cultura ter solicitado o projeto de demolição sem uma consulta prévia ao Condephaat.

"Consultei os órgãos competentes e recebi aprovação", disse Jorge Cunha Lima. O fato é que as discussões começaram quinze dias após o início da demolição e o Condephaat conseguiu embargar apenas algumas paredes. Modesto Carvalho, antes de reconhecer oficialmente que a demolição será aprovada, disse que o projeto prevê mesmo as obras de restauração das paredes laterais do quartel, que podem ser vistas da rua João Teodoro —

Folha da Tarde
09-10-85

luz

29
30A

47
PROJETO LUZ

Maioria dos moradores quer que o bairro vire espaço cultural



Muitos esperam que o projeto traga melhorias para o bairro

Com exceção dos camelôs, marreteiros e comerciantes do bairro da Luz, centro da cidade, a maioria das pessoas que ali mora ou dirige entidades culturais está de acordo com o projeto Luz Cultural, elaborado pela Secretaria da Cultura do Estado. O projeto tem como objetivo revitalizar o bairro e transformá-lo, brevemente, num grande espaço cultural. Maurício Bastos, 26, segurança da estação ferroviária Júlio Prestes, diz que o bairro tem melhorado nos últimos anos. "Mas é preciso tirar os camelôs e marreteiros do pedaço porque eles prejudicam a estética. Por causa deles, dos assaltos e das brigas nas ruas, o bairro tornou-se decadente", diz Maurício.

Maria Cecília França Lourenço, 40, diretora técnica da Pinacoteca do Estado, na avenida Tiradentes, diz que o projeto Luz Cultural só tem pontos a favor. "A cultura, normalmente, se dedica à elite cultural e um projeto desses, com uma afluência enorme de pessoas, é para se admirar". Muitos dos eventos culturais da Pinacoteca, diz Maria Cecília, estão dentro do projeto.

A Faculdade de Belas Artes, ao lado do Jardim da Luz, tem cerca de dois mil alunos que frequentam sete cursos de artes. Seu diretor, Paulo Antônio Gomes Cardim, 37, diz que ainda não avaliou bem o projeto. Mas acredita que é interessante para a comunidade da Luz. Sente, apenas, que a Secretaria ainda não tenha convocado a todos moradores

para uma participação maior. "O projeto virá iluminar as atividades que já existem aqui", diz.

O tenente-coronel Ubiratan Guimarães, 52, do quartel Tobias de Aguiar, na avenida Tiradentes, que tem ao lado uma chaminé construída em 1892, projeto do então arquiteto Alvares de Azevedo e que servirá de símbolo para o Luz Cultural, "acha ótimo" o Luz Cultural: "É importante que o povo conheça o que temos de tradição". O mesmo diz Esmeraldo Nunes dos Santos, 35, ex-chefe da Estação da Luz, há dezesseis anos trabalhando no bairro "que tem melhorado muito e agora, então, com essas idéias novas, vai melhorar muito mais".

Se o projeto trouxesse os bons tempos de antigamente, seria melhor ainda. É o que diz o escritor e historiador, além de morador de um velho casarão entre os bairros da Luz e Campos Elíseos, Yan de Almeida Prado, 87. "Tudo na Luz já está destruído com o comércio barato que tomou conta. Nem os velhos edifícios têm valor artístico. É uma pena, mas o projeto chegou tarde demais", diz.

Para o arquiteto Maurício Nogueira Lima, 55, que vê o bairro decadente porque está dominado por um comércio de baixo nível, é preciso avaliar o Luz Cultural com cuidado: "O sucesso do projeto dependerá do programa e dos eventos culturais que forem programados".



O Jardim da Luz, criado em 1825 nos moldes do Bois de Boulogne, de Paris, é a principal área verde do bairro

Bairro da Luz pode ganhar novo perfil com o projeto 'Luz Cultural'

Da Reportagem Local

O velho centro de São Paulo está na moda. Depois da anunciada intenção do secretário municipal do Planejamento, Marco Antônio Mastrobuono, de verticalizar e adensar o bairro central de Santa Ifigênia, com o auxílio da iniciativa privada, agora chegou a vez do bairro vizinho da Luz, que o secretário da Cultura do Estado, Jorge da Cunha Lima, 56, deseja ver transformado no Greenwich Village (bairro nova-iorquino onde vivem artistas e boêmios) paulistano. Cunha e equipe trabalham neste projeto, batizado de "Luz Cultural", desde 1983. "O 'Luz Cultural' é meu filho dileto. A reforma urbana é hoje o núcleo do grande debate cultural brasileiro" afirma Cunha Lima.

A escolha da Luz não foi por acaso: além de ser um bairro central, de fácil acesso por ônibus, trem e metrô, ali estão instalados importantes edifícios para a vida cultural da cidade, como a Pinacoteca do Estado (num prédio neoclássico projetado por Ramos de Azevedo em 1895) e o Museu de Arte Sacra, antigo Convento da Luz, com um dos mais completos acervos de arte sacra do país, além do próprio Jardim da Luz, antigo Jardim Botânico, inaugurado em 1825 e inspirado no Bois de Boulogne parisiense. Outras sessenta construções estão incluídas na lista da Secretaria de Cultura para integrar o projeto.

Novo uso

O bairro da Luz nasceu no século 16, na Ermida do Carvoeiro, modesta capela onde os poucos habitantes da cidade se reuniam para rezar e que mais tarde deu origem ao Convento da Luz, construído entre 1774 e 1822, único exemplar de arquitetura em taipa que restou na cidade. Se tudo correr como imagina Cunha Lima,



PMs treinam a ginástica rítmica que poderá ser atração no 'Luz Cultural'

uma antiga tradição da PM na cidade seria exibida ao público: a ginástica rítmica aprendida com a missão militar francesa no início do século, espécie de dança preparatória para a guerra ensinada ainda hoje na Academia de Ginástica da PM.

Sobre como viabilizar este sonho, Cunha Lima diz que a novidade do Luz Cultural reside no fato de ser um estilo novo de revitalização urbana, "um projeto indutor e não financeiro". Ou seja: aproveita-se ao máximo os instrumentos culturais já instalados no bairro e com verba própria e faz-se uma ampla divulgação, com a sinalização das estações do metrô e por intermédio de um folheto distribuído há quinze dias para os meios de comunicação de massa e entidades culturais e institucionais. Os folhetos e demais materiais de divulgação custaram Cz\$ 55 mil. Falta agora a Prefeitura responder ao pedido da secretaria para iluminar a fachada dos edifícios de valor cultural.

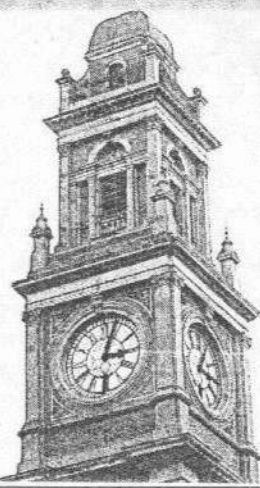
O "coração do projeto", segundo Cunha Lima, estará nas Oficinas

cultural", diz a arquiteta Regina Prospero Meyer, coordenadora do projeto.

Museu ao ar livre

"A pior coisa que pode acontecer a uma cidade é a massificação e esse projeto resgata a particularidade. Com ele teremos pela primeira vez em São Paulo um ecomuseu" diz o arquiteto Benedito Lima de Toledo, 45, professor de História da Arquitetura da USP. Toledo participou de uma equipe que elaborou em 1974, para o escritório Rino Levi, um estudo sobre a evolução histórica e o uso dos imóveis da Luz. "Num espaço de dois quarteirões você tem três eras da arquitetura em São Paulo."

Outro ponto que Toledo considera interessante no projeto é o fato de preservar os habitantes que vivem na área e não expulsá-los para bairros distantes. O bairro da Luz é habitado e frequentado por vários grupos de imigrantes. Misturam-se por suas ruas representantes das comunidades italiana, judaica, grega, coreana



P A S S E I O

De moto, pela cidade de antigamente.

Pegue sua moto, reúna os amigos e conheça a região da Luz, onde a cidade parece ter parado.

Um ar de começo de século paira sobre a região da Estação da Luz. Apesar do progresso e do rápido crescimento da cidade, que neste sábado completa 138 anos, essa área ainda mantém uma cara da São Paulo de antigamente. Museus, igrejas, teatros, construções históricas, áreas de lazer. Tudo isso se concentra nesse ponto central da cidade, acessível através de várias ruas e avenidas. O bairro da Luz, tão tumultuado durante a semana, transforma-se num lugar calmo e atraente nos finais de semana, ideal para um passeio de moto. É uma forma de prestar homenagem à cidade neste aniversário.

Uma das coisas mais comuns na cidade de São Paulo são os turistas de plantão que não conhecem a história e as atrações de sua própria cidade. A região da Luz é um exemplo disso.

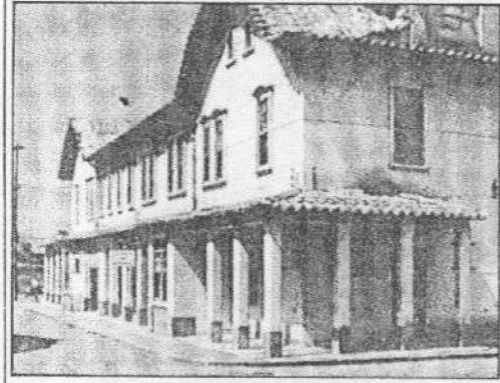
Quando a Estação da Luz foi inaugurada, no dia 1º de maio de 1901, parecia encarnar todo o progresso que o café e a rede ferroviária traziam a São Paulo. Sua construção, em estilo vitoriano, foi feita com materiais importados da Inglaterra pela companhia "São Paulo Railway Co.". Sua função era escoar a produção de café do interior para o porto de Santos. A partir daí, toda uma infra-estrutura foi criada na região ao redor da estação, que não parava de crescer. Indústrias, escolas, igrejas, casas, estabelecimentos comerciais. Pela estação chegavam centenas de colonos (sobretudo judeus e italianos) que se estabeleciam pelas redondezas, cada um deixando a sua marca.

Por tudo isso, vale a pena co-

nhecer a região da Luz. A parte mais interessante do passeio são as belíssimas construções históricas que se espalham pela região, a começar pela estação. Além dela, podem ser vistos prédios como o do antigo Hospital Militar, com suas torres que lembram antigas fortalezas. Isso sem falar da Estação Julio Prestes (da Fepasa), do Colégio Santa Inês, do Arco do antigo Presídio Tiradentes, da grande chaminé da Usina de Eletricidade, das Oficinas Culturais Três Rios, do Instituto de Eletrotécnica, do Quartel da Luz... Um prato cheio para quem aprecia arquitetura ou para aqueles simplesmente gostam de contemplar construções antigas.

Fora isso, o bairro da Luz tem uma série de casas, igrejas e sinagogas que preservam o estilo do início do século. O passeio também tem o seu lado cultural, devido à grande quantidade de museus que se concentram na região (*confira alguns destaques ao lado*). O Parque da Luz, uma imensa área verde que dá de frente para a Estação da Luz, é uma oportunidade para o motociclista fazer uma pausa para descanso durante o passeio.

Conhecer a região da Luz é quase como uma descoberta. No final do passeio, a sensação que fica é a de que você não conhecia nada sobre São Paulo. Por isso, num fim de semana que você não puder viajar, aproveite para fazer um passeio por esse ponto histórico da cidade. Além das belas construções e das opções culturais e de lazer, existe uma grande vantagem para os motociclistas: em um dos lugares menos frequentados por



Quem for de moto à região da Luz não deve deixar de visitar a Vila Inglesa, localizada numa pequena travessa da rua Mauá. Trata-se de um conjunto de 28 casas construídas no começo do século para abrigar engenheiros ingleses que trabalhavam na estação ferroviária. Combina os estilos vitoriano e colonial.



O Museu da Polícia Militar ocupa o edifício do antigo Hospital da Brigada Policial, que lembra uma fortaleza do norte da África. O Museu testemunha momentos históricos da corporação, como a Campanha de Canudos e a revolução de 1932. Funciona de 3ª a domingo, das 8 à 17 horas, mas está fechado por dois meses para reforma.



O edifício que abriga a Pinacoteca do Estado desde 1905 é um raro exemplo de construção neoclássica na arquitetura de São Paulo, projetado por Ramos de Azevedo em 1895. Possui um acervo de 4 mil obras de pintores, artistas plásticos, escultores e desenhistas nacionais e estrangeiros, do século XIX até os dias de hoje. Oferece também biblioteca e livreria especializadas em arte, além de promover cursos e exposições temporárias. A Pinacoteca funciona de terça a domingo, das 13 às 18 horas. Possui um estacionamento



Salão da antiga Sorocabana é recuperado

MÁRCIA GUERREIRO

Os primeiros passos do Banco de Boston para fazer do prédio da Estação Júlio Prestes um centro de eventos culturais, e assim colaborar na revitalização do Centro, já foram dados. Na manhã de ontem, o presidente do banco, Henrique de Campos Meirelles, apresentou o resultado dos trabalhos de restauração da argamassa e do revestimento da alvenaria do Salão dos Arcos, a área mais nobre do prédio que serviu de sede da empresa ferroviária Sorocabana e hoje é ocupado pela administração da Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa).

Ele já tem planos de inaugurar o local com um grande evento ainda neste ano. "Faremos a reunião anual dos dirigentes do mercado financeiro em plena estação." O Banco de Boston investiu Cr\$ 600 milhões nessa primeira fase do projeto de recuperação da Estação Júlio Prestes e vai financiar ainda as reformas do pátio central que custarão mais de Cr\$ 1 bilhão e deverão ser entregues ainda na primeira quinzena do mês.

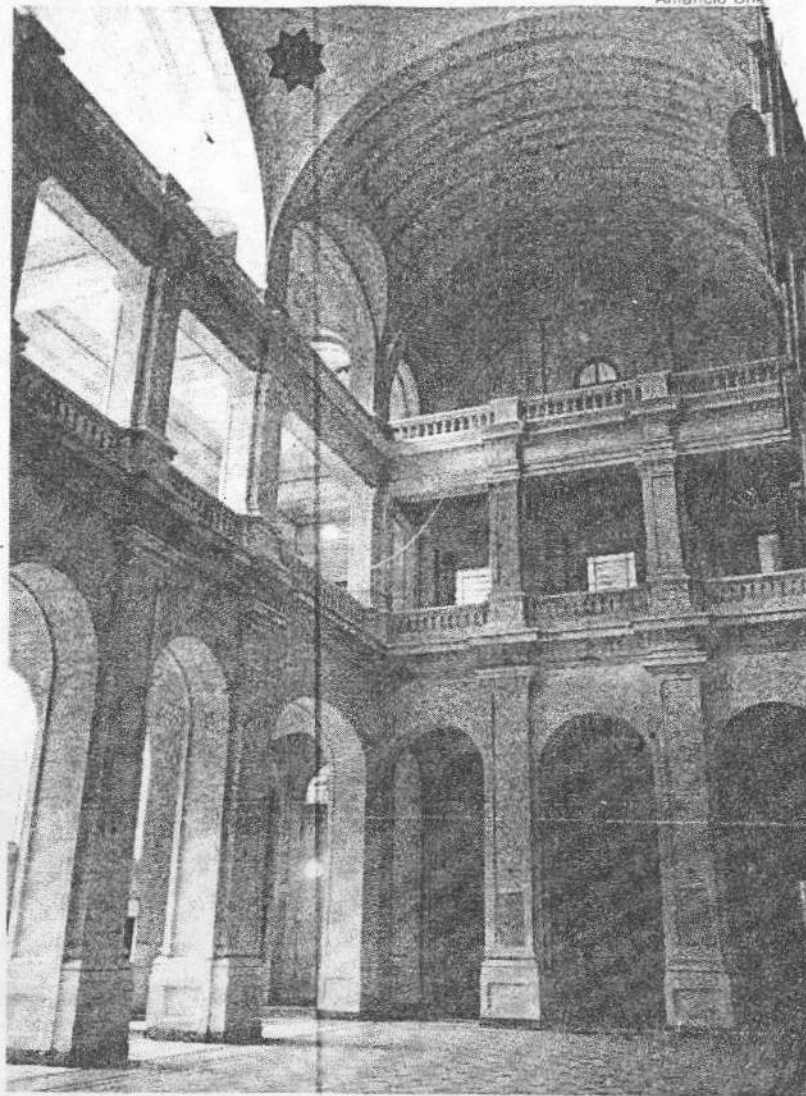
Meirelles afirmou que o dinheiro foi destinado a trabalhos de restauração e não de renovação. "Respeitamos todos os detalhes", garantiu. Tanto que os responsáveis pela reforma buscaram na cidade mineira de Ouro Preto a areia utilizada durante a construção do prédio na década de 20. Ainda para recuperar a área de 600 metros quadrados em estilo Luís

XVI modernizado, os técnicos usaram até equipamento odontológico, como espátulas e bisturis, para a raspagem e preenchimento de fissuras com argamassa.

Segundo o arquiteto Cid Rodrigues, da Assessoria Especial de Recuperação do Patrimônio Histórico da Fepasa, os trabalhos começaram há dois meses. Para devolver a cor original das colunas e arcos, eles fizeram uma semana de testes para detectar 150 manchas diferentes na estrutura desde cola e grafite até sujeiras provocada pela quebra dos ovos das pombas que vivem no lugar. Tiveram então de encontrar um solvente especial em forma de gel para não agredir a estrutura original das paredes.

Identidade — O presidente do Banco de Boston, Henrique de Campos Meirelles, que também preside a Associação Viva o Centro, considera a medida importante para a construção da identidade da Capital. "Se houver o abandono do Centro, São Paulo deixa de ser uma cidade para ser um aglomerado", explica. "Paris não seria a mesma sem o Champs-Élysées."

O complexo arquitetônico Júlio Prestes foi inaugurado em outubro de 1938, depois de 12 anos de construção. O projeto é do arquiteto Christiano Stocker das Neves, foi premiado no 3º Congresso Panamericano de Arquitetura, em 1927, e marca o fim das grandes obras da República Velha, resultado da grande crise de 29.



Revitalização

Salão da Estação Júlio Prestes, no Centro: Banco de Boston investiu Cr\$ 600 milhões

Reforma da Júlio Prestes continuará em 93

As obras de restauração da Estação Júlio Prestes, na região central, não deverão se limitar ao salão nobre da velha instalação ferroviária, concluídas no último dia 1.º de dezembro. Segundo o arquiteto Antonio Soukief Jr., do Setor de Recuperação do Patrimônio Histórico da Fepasa, a companhia pretende restaurar, no ano que vem, o saguão de embarque e desembarque de passageiros, que está em péssimo estado de conservação. Diversos pontos do teto podem perder a cobertura decorativa de gesso devido à infiltração da água de chuva. Uma parte do saguão foi interditada por causa da ameaça de desabamento.

Como no caso da restauração do salão nobre — cujo nome oficial é "Salão dos Arcos" — a Fepasa irá procurar o apoio da iniciativa privada antes de iniciar os trabalhos. Soukief acredita que não faltarão candidatos. "O interesse pelo patrimônio histórico da área central vem crescendo a cada dia", diz o arquiteto. Ele cita que, além da restauração do salão nobre, financiada pelo Banco de Boston, um pequeno saguão localizado junto à área de embarque também vem sendo reformado com verbas da iniciativa privada, no caso a General Motors do Brasil. As obras devem estar concluídas até março. A sala será transformada numa galeria de arte.

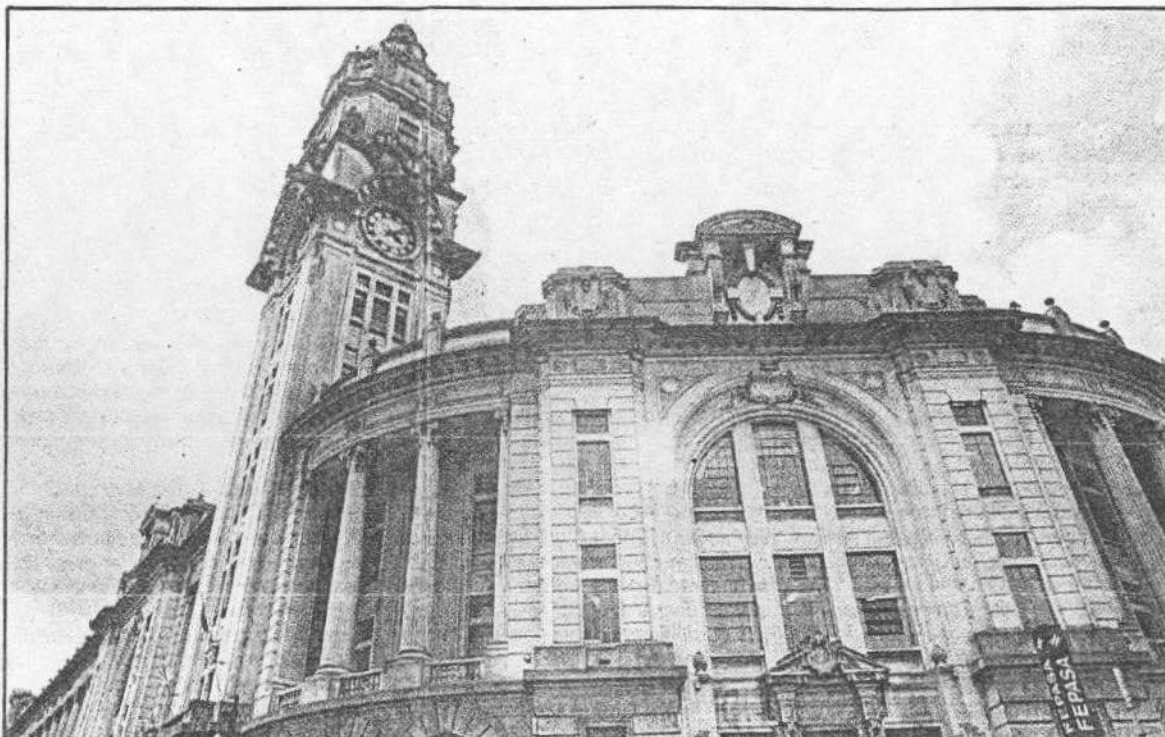
A intenção da Fepasa é de, aos poucos, restaurar todo o complexo arquitetônico da

estação, que sofre os efeitos do tempo, e ainda tem contra si o fato de jamais ter sido restaurada antes. As paredes perderam a cor original e os apliques decorativos estão em visível mau estado. Embora arquitetonicamente não tenha sido desfigurada, a estação tem muitos equipamentos de serviços, como orelhões e bancas de jornais, em desacordo estilístico e fora do lugar.

Interesse — A restauração do Salão dos Arcos fez crescer o interesse dos paulistanos pela Júlio Prestes. Soukief conta que o número de visitantes aumentou e eles geralmente se surpreendem com a beleza da instalação. "Os paulistanos, na verdade, sempre tiveram mais contato com a Estação da Luz e não têm idéia do quanto a Júlio Prestes é bonita."

Construída entre 1926 e 37, a Estação Júlio Prestes foi concebida como estação inicial da Estrada de Ferro Sorocabana, a primeira a cruzar o território paulista. A ferrovia, além de transportar passageiros, funcionava como pólo de escoamento da produção de café.

O prédio — que teve como modelos as estações ferroviárias americanas "Pennsylvania" e "Grand Central" — sofreu a influência da Escola de Belas Artes de Paris, e seu estilo é marcadamente francês. Vale a pena comparar seu estilo repleto de pilares torneados, de aplicações em gesso e sua alvenaria especialíssima com o da vizinha Estação da Luz, construída em estilo britânico e similar à esta-



Associação pretende revalorizar o Centro

A restauração do salão nobre da Estação Júlio Prestes custou Cr\$ 300 milhões, verba inteiramente cedida pelo Banco de Boston, uma das 50 empresas que compõem a associação "Viva o Centro", cujo objetivo é recuperar arquitetonicamente o centro da cidade. A opção do Banco de Boston pelo Salão dos Arcos residiu no fato de a área ser uma das mais nobres da estação e de ter no passado, sediado eventos culturais e institucionais. Esses eventos já voltaram a acontecer e devem despertar maior interesse pela estação, ajudando a Fepasa a atrair investimentos da iniciativa privada para as outras fases de restauração.

O trabalho na Júlio Prestes é o primeiro de restauração concluído por um associado do "Viva o Centro". A associação tem planos de colaborar, a curto prazo, com a reforma da Praça do Patriarca e do Viaduto do Chá.

A restauração do Salão dos Arcos foi uma operação delicada. Construído em uma área de 600 metros quadrados em estilo Art Deco, modernizado, o salão estava com sua estrutura de alvenaria carcomida e com cerca de 150 tipos diferentes de manchas. Foi preciso

Estação recupera o charme



Reformas trazem de volta os áureos tempos da Júlio Prestes, projetada em 1925

ALESSANDRA PEREIRA

Quando o apito do trem soava ao longe, mulheres elegantes corriam para a estação. No hall de entrada, o barbeiro e o engraxate caprichavam no visual dos rapazes, enquanto a florista vendia mais um ramalhete de rosas para o cavalheiro de chapéu. Alheios à proximidade da Segunda Guerra Mundial, os paulistanos do final da década de 30 queriam mesmo era aproveitar todo o charme do presente recebido: o monumental prédio do marco zero da Estrada de Ferro Sorocabana,

inaugurado em 1938 — atualmente sede da Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa) e estação Júlio Prestes.

Naquela época, ninguém poderia imaginar que o progresso mudaria toda a paisagem ao redor da estação, localizada na praça de mesmo nome, no Centro, e acabaria privilegiando o transporte rodoviário no País. Apesar de tudo isso, a construção desafiou o tempo e hoje, mais de meio século depois, deixa de ser apenas um dos cartões-postais da metrópole para se transformar num patrimônio histórico-cultural dinâmico, acessível a todas as classes sociais. Um espaço onde passado e presente se fundem com absoluta precisão.

O sonho começou a ganhar força em 1992, quando foi criada a Assessoria Especial para Recuperação do Patrimônio Histórico e

Ambiental da Fepasa — equipe formada por arquitetos, museólogos, historiadores e até mesmo um marceneiro. Da necessidade de restaurar todas as estruturas da construção, apesar da falta de recursos disponíveis, surgiu a idéia: ceder os salões da estação para exposições, lançamentos de produtos ou festas, em troca de patrocínio para as obras.

“Não fosse a sensibilidade de empresários preocupados com arte e preservação, não poderíamos fazer quase nada”, conta o coordenador-geral da assessoria, o arquiteto Cid Dutra Rodrigues, hoje otimista diante dos resultados das reformas já financiadas por grupos privados nestes últimos dois anos. Pelos seus cálculos, toda a reforma da Júlio Prestes custaria aos cofres públicos aproximadamente US\$ 1,2 milhão (aproximadamente CR\$

540,1 milhões). Isso porque a estação é um dos principais conjuntos arquitetônicos brasileiros, foi projetada em 1925 e ocupa uma área de 19.200 metros quadrados de pura arte.

GENIALIDADE

A arquitetura do prédio tem elementos que misturam o estilo francês de Luiz XVI modernizado à renascença italiana e às mais ecléticas escolas neoclássicas. Das abóbadas de gesso às colunas de argamassa ou às escadarias de diferentes mármore importados, tudo transpira genialidade no prédio tombado pelo patrimônio histórico estadual. Mas, como nunca havia passado por restauração completa até 1992, a Júlio Prestes ainda possui várias instalações à espera de reparos e, para devolvê-

la perfeita à cidade, será preciso firmar novos acordos de parceria.

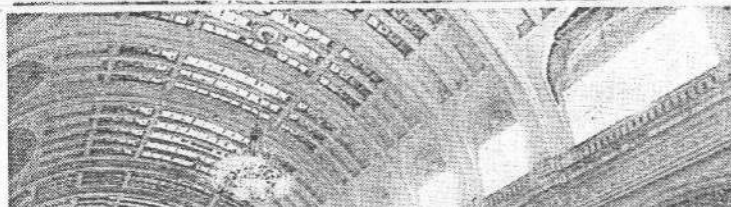
No momento, é nessa tarefa que Rodrigues tem depositado parte de suas energias. Paralelamente, ele acompanha o início das obras de recuperação de emergência do Concourse — o hall da estação, conhecido também como Sala dos Passos Perdidos. Se tudo der certo, até o final de 1995 São Paulo recebe o grande presente: todo o charme da estação Júlio Prestes original que, pronta, trará de volta até mesmo banca de jornal, lanchonete e postos telefônicos remodelados em madeira — como antigamente. O melhor de tudo é que, em harmonia com o toque nostálgico, haverá muita música, exposições e festas, nesse que poderá ser um dos espaços culturais mais modernos da cidade, em pleno final de século.



Cid Dutra Rodrigues

Empresas pagam para usar o prédio

O interesse da classe empresarial pelo Programa de Recuperação e Revitalização da Estação Júlio Prestes...



Placas de gesso despencam

Apesar dos patrocínios e da criação de um fundo especial para pequenas obras, a Fepasa teve de recorrer a uma licitação de emer-

milhões. Até o final do ano, serão restaurados a cobertura, abóbadas de gesso, vitrais e o revestimento da fachada do prédio.

cal. Assim que as obras forem concluídas, Martins vai voltar à Júlio Prestes para trabalhar em uma banca nova e remodelada em ma-

Reformas trazem de volta os áureos tempos da Júlio Prestes, projetada em 1925

ALESSANDRA PEREIRA

Quando o apito do trem soava ao longe, mulheres elegantes corriam para a estação. No hall de entrada, o barbeiro e o engraxate caprichavam no visual dos rapazes, enquanto a florista vendia mais um ramallete de rosas para o cavalheiro de chapéu. Alheios à proximidade da Segunda Guerra Mundial, os paulistanos do final da década de 30 queriam mesmo era aproveitar todo o charme do presente recebido: o monumental prédio do marco zero da Estrada de Ferro Sorocabana,

inaugurado em 1938 — atualmente sede da Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa) e estação Júlio Prestes.

Naquela época, ninguém poderia imaginar que o progresso mudaria toda a paisagem ao redor da estação, localizada na praça de mesmo nome, no Centro, e acabaria privilegiando o transporte rodoviário no País. Apesar de tudo isso, a construção desafiou o tempo e hoje, mais de meio século depois, deixa de ser apenas um dos cartões-postais da metrópole para se transformar num patrimônio histórico-cultural dinâmico, acessível a todas as classes sociais. Um espaço onde passado e presente se fundem com absoluta precisão.

O sonho começou a ganhar força em 1992, quando foi criada a Assessoria Especial para Recuperação do Patrimônio Histórico e

Ambiental da Fepasa — equipe formada por arquitetos, museólogos, historiadores e até mesmo um marceneiro. Da necessidade de restaurar todas as estruturas da construção, apesar da falta de recursos disponíveis, surgiu a idéia: ceder os salões da estação para exposições, lançamentos de produtos ou festas, em troca de patrocínio para as obras.

"Não fosse a sensibilidade de empresários preocupados com arte e preservação, não poderíamos fazer quase nada", conta o coordenador-geral da assessoria, o arquiteto Cid Dutra Rodrigues, hoje otimista diante dos resultados das reformas já financiadas por grupos privados nestes últimos dois anos. Pelos seus cálculos, toda a reforma da Júlio Prestes custaria aos cofres públicos aproximadamente US\$ 1,2 milhão (aproximadamente CR\$

540,1 milhões). Isso porque a estação é um dos principais conjuntos arquitetônicos brasileiros, foi projetada em 1925 e ocupa uma área de 19.200 metros quadrados de pura arte.

GENIALIDADE

A arquitetura do prédio tem elementos que misturam o estilo francês de Luiz XVI modernizado à renascença italiana e às mais ecléticas escolas neoclássicas. Das abóbadas de gesso às colunas de argamassa ou às escadarias de diferentes mármore importados, tudo transpira genialidade no prédio tombado pelo patrimônio histórico estadual. Mas, como nunca havia passado por restauração completa até 1992, a Júlio Prestes ainda possui várias instalações à espera de reparos e, para devolvê-

la perfeita à cidade, será preciso firmar novos acordos de parceria.

No momento, é nessa tarefa que Rodrigues tem depositado parte de suas energias. Paralelamente, ele acompanha o início das obras de recuperação de emergência do Concourse — o hall da estação, conhecido também como Sala dos Passos Perdidos. Se tudo der certo, até o final de 1995 São Paulo recebe o grande presente: todo o charme da estação Júlio Prestes original que, pronta, trará de volta até mesmo banca de jornal, lanchonete e postos telefônicos remodelados em madeira — como antigamente. O melhor de tudo é que, em harmonia com o toque nostálgico, haverá muita música, exposições e festas, nesse que poderá ser um dos espaços culturais mais modernos da cidade, em pleno final de século.



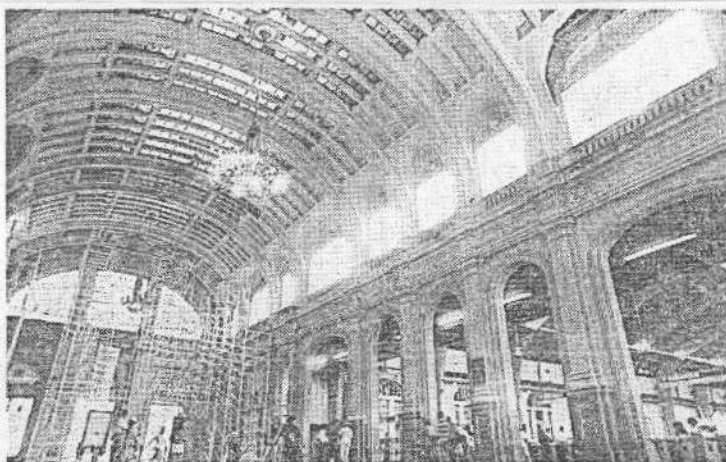
Cid Dutra Rodrigues

Empresas pagam para usar o prédio

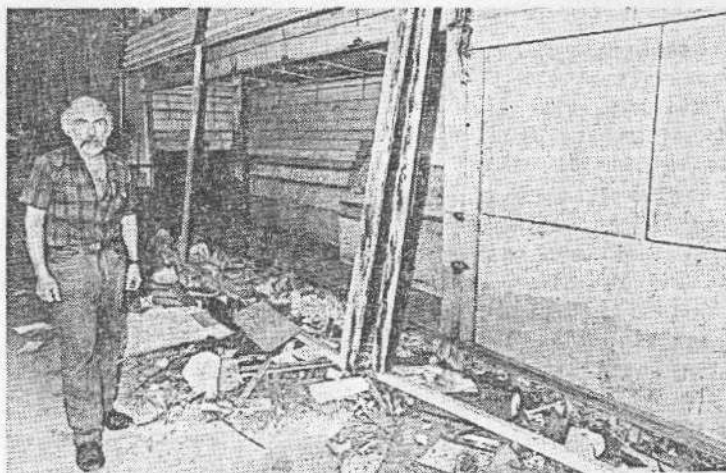
O interesse da classe empresarial pelo Programa de Recuperação e Revitalização da Estação Júlio Prestes começou a crescer depois de o Banco de Boston ter financiado, em 1992, a restauração das alvenarias do Salão dos Arcos — um dos mais nobres do edifício. Em troca, a entidade pôde realizar no espaço o jantar anual da Federação Brasileira das Associações de Bancos (Febraban). Com o sucesso do evento, em pouco tempo apareceram outros patrocinadores, como a General Motors, o Banco Itamaraty, que restaurou 80% dos vitrais artísticos do prédio, e a M. Officer. Para promover o final do concurso M. Officer Fases de 1993 no local, o grupo reformou a creche e recuperou luminárias da estação.

O Senac está concluindo os trabalhos de restauração e limpeza das alvenarias do saguão de entrada. A reforma das salas culturais é a cargo da Mercedes-Benz, que devolve agora à Fepasa os restos da festa realizada no prédio no ano passado, para relançar os carros. Com o apoio de empresas, este ano a equipe de Cid Rodrigues pretende restaurar o salão da companhia, abóbada do Salão dos Arcos e vitrais que contam a história do ferrovia.

As atividades programadas para o mês de dezembro estão também a cargo dos estabelecimentos comerciais e o incremento de atividades culturais no edifício e



O Concourse passa por reformas de emergência



A banca do jornalista Martins será remodelada



Placas de gesso despencam

Apesar dos patrocínios e da criação de um fundo especial para pequenas obras, a Fepasa teve de recorrer a uma licitação de emergência para salvar o Concourse da Estação Júlio Prestes — salão que liga o edifício às plataformas —, cuja cobertura corria o risco de desabar a qualquer momento. A reforma do espaço, iniciada na semana passada, está sendo feita pela Concrejato Serviços Técnicos de Engenharia, vencedora de uma concorrência envolvendo CR\$ 45

milhões. Até o final do ano, serão restaurados a cobertura, abóbadas de gesso, vitrais e o revestimento da fachada do prédio.

"Chegaram a cair várias placas de gesso, mas demos sorte e ninguém saiu machucado", conta o arquiteto Rodrigues. Em função do risco iminente, foi preciso transferir os postos telefônicos e a lanchonete para outros pontos da estação e retirar temporariamente do prédio a banca do jornalista Geraldo Martins, há 19 anos no lo-

cal. Assim que as obras forem concluídas, Martins vai voltar à Júlio Prestes para trabalhar em uma banca nova e remodelada em madeira.

Para não atrapalhar o movimento normal da estação, foram colocados tapumes de isolamento. Quando a reforma acabar, andar pelo Concourse será como passear pelo tempo: até mesmo detalhes como os letreiros das bilheterias serão semelhantes aos usados originalmente.

Edifício era sala de estar

São Paulo ainda vivia sob os efeitos da polêmica Semana de Arte Moderna e o final da República Velha se aproximava. Os anos dourados da economia agrário-exportadora já haviam cedido espaço a um crescente processo de industrialização — mudança que acabou favorecendo o desenvolvimento do transporte rodoviário. Alguns anos depois, viriam momentos piores com a quebra da Bolsa de Nova Iorque, em 1929, e a Revolução de 1930.

Foi dentro desse contexto histórico que, em 1925, o arquiteto Christiano Stockler das Neves projetou o que hoje é o edifício Júlio Prestes. Filho de um construtor baiano, ele estudou nos Estados Unidos, teve seu trabalho influenciado pela Escola de Belas Artes de Paris e foi um dos artistas que se opuseram ao movimento mo-

O projeto foi encomendado porque a Estrada de Ferro Sorocabana — que cruzava todo o território paulista — precisava de uma estação inicial. As idéias de Christiano saíram do papel em 1926, mas somente 12 anos depois a construção do prédio foi concluída, no lugar onde antes ficavam os antigos armazéns de mercadoria da ferrovia.

Embora o Concourse tenha sido inaugurado em 1930, a crise econômica mundial atrasou obras e simplificou o caríssimo projeto. Em 15 de outubro de 1938, o edifício foi inaugurado — menos de um ano antes do início da Segunda Guerra. Ao redor dele, foram surgindo dezenas de pontos comerciais (hoje bairros como Brás, Luz e Bom Retiro).

Para a população, mesmo com a

Sonho do criador vai ser realizado

Um grande farol iluminando a cidade e atraindo os olhares para a estação Júlio Prestes. O sonho, que pertencia a Christiano das Neves, poderá ser realizado dentro do projeto de revitalização do prédio. O arquiteto Cid Rodrigues conta que já está mantendo contatos para tentar conseguir a peça, que seria instalada no alto da torre de 75 metros de altura, onde fica o relógio da estação. "É uma idéia fantástica, sugere Rodrigues.

PRACA

Em conjunto com o Departamento de Parques e Áreas Verdes da Prefeitura, Secretaria das Administrações Regionais e Regional da Sé (AR-Sé), a equipe de Rodrigues estuda ainda a possibilidade de desenvolver um projeto para re-



RECUPERAÇÃO DO CENTRO Construções degradadas devem ser restauradas este ano na região central de SP

Prédio em ruínas vira pólo cultural

ANDRÉ LOZANO
da Reportagem Local

São Paulo viverá este ano a transformação de importantes prédios históricos degradados ou subaproveitados do centro da cidade em novos espaços culturais.

Teatro do início do século voltará a funcionar, estação de trem se tornará centro cultural, pinacoteca vai ser modernizada e até o símbolo do regime militar em São Paulo, o antigo prédio do Dops (Departamento de Ordem Política e Social), se transformará em universidade livre de música.

Também este ano será iniciada a reforma da agência central dos Correios, no vale do Anhangabau.

Governo e arquitetos consultados pela Folha acham que essas transformações podem contribuir para a melhoria do entorno dos novos espaços, uma vez que a rede de comércio e de serviços próxima aos novos edifícios deve se adaptar ao novo público, mais exigente.

As transformações têm início em março, com o término da restauração do teatro São Pedro, na Bar-

ra Funda (centro expandido), e a entrega da Pinacoteca do Estado, que, entre outras novidades, terá um auditório que se transforma em cinema.

As outras inaugurações ocorrerão no final do ano. A estação Júlio Prestes, na Luz, vai virar centro cultural. O Complexo Cultural Júlio Prestes oferecerá uma sala para concertos com 1.500 lugares.

Também para o final do ano está prevista a inauguração de uma escola de estudos superiores de música, no antigo prédio do Dops, atual Decon (Departamento Estadual de Polícia do Consumidor), ao lado da Júlio Prestes.

Arquitetos

O arquiteto Ismael Solé, coordenador dos projetos da estação Júlio Prestes e do teatro São Pedro, diz que os novos espaços funcionarão como "ilhas de excelência".

Segundo ele, os novos espaços devem atrair um público que vai exigir melhores serviços.

"O novo público vai precisar de restaurante. Se tiver um bom restaurante ali, a pessoa não vai preci-

sar se deslocar 10 km para almoçar. Todo o comércio de serviço, de suporte, é melhorado. Esses novos serviços vão reciclando o entorno", afirma Solé.

Para Pedro Cury, presidente do Instituto dos Arquitetos do Brasil, "esses investimentos públicos atraem os privados, que acabam melhorando a região."

Já o arquiteto Roberto Loeb acha que as reformas pontuais são importantes, mas devem ser acompanhadas de plano de ocupação.

"Não adianta só reciclar um prédio, é preciso um plano de ocupação para todo o centro", diz Loeb, que defende a instalação de universidades na região central.

O secretário estadual da Cultura, Marcos Mendonça, afirma que a transformação de prédios históricos em centros culturais na região central "praticamente obriga a pessoa que gosta de atividade cultural a se dirigir para o centro". "Com isso, você vai mudando o perfil da frequência na região."

Ao todo, a secretaria está investindo R\$ 65 milhões na reforma de prédios em São Paulo.

Os novos espaços no centro de São Paulo

- Pinacoteca do Estado
Previsão de inauguração: março de 98
- Complexo Cultural Júlio Prestes
Previsão de inauguração: dezembro de 98
- Universidade Livre de Música (antigo Dops, atual Decon)
Previsão de inauguração: dezembro de 98
- Espaço Cultural dos Correios
Previsão de inauguração: 1999
- Teatro São Pedro
Previsão de inauguração: março de 98

Map labels: Av. Ipiranga, R. Mauá, Av. Prestes Maia, Av. Rio Branco, R. Barra Funda, Elevado Costa e Silva, R. Albuquerque Lins, Av. Duque de Caxias, Av. São João, Túnel do Vale do Anhangabau.

Pinacoteca e teatro inauguram em março

da Reportagem Local

O teatro São Pedro, o segundo mais antigo de São Paulo (só perde para o Municipal), vai consumir R\$ 7,5 milhões para sua restauração, que termina em março.

Além da restauração de suas características originais, o teatro será

entregue com modernos sistemas de iluminação e acústica. O espaço terá capacidade para 800 pessoas. O teatro foi inaugurado em 1917.

Pinacoteca

A Pinacoteca do Estado, que também será reinaugurada em março, terá uma oficina de restau-

ração de obras de arte. O espaço já havia sido reformado.

O diretor da Pinacoteca, Emanuel Araújo, disse que a adequação do museu vai facilitar a vinda de exposições internacionais.

"O curador internacional dá preferência a uma sala climatizada e com segurança eletrônica."

Júlio Prestes terá concertos

da Reportagem Local

O Complexo Cultural Júlio Prestes abrigará a maior sala para concertos da América Latina, segundo a Secretaria de Estado da Cultura.

O salão de 1.000 m², com capacidade para 1.500 lugares, contará com 22 camarotes, dois balcões e espaço para coral de até 200 vozes.

O complexo exigirá investimentos de R\$ 30 milhões. O local também terá nove salas de ensaio, salão para música de câmara com capacidade para 250 pessoas, estúdio de gravação e dois restaurantes.

O local será a nova sede da Or-

Dops dá lugar a escola de música

da Reportagem Local

O local que melhor caracterizou a violência do período autoritário brasileiro, em São Paulo, o prédio onde funcionou o Dops, dará lugar a uma escola de música.

No prédio do antigo Dops (Departamento de Ordem Política e Social), atual Decon (Delegacia do Consumidor), passará a funcionar a Universidade Livre de Música, uma escola de estudos musicais superiores.

Haverá reinstalação elétrica em todo o prédio. Os mezaninos, que haviam sido colocados para au-

Correio ganha teatro e cinema

da Reportagem Local

A agência central dos Correios de São Paulo começará a ser transformada este ano em um novo espaço cultural.

O projeto desenvolvido pela Una Arquitetura prevê dois cinemas, um teatro, biblioteca, livraria, restaurantes, cafés, salas de exposição e centro de convenções.

No primeiro piso, continuará funcionando a agência.

O projeto também prevê a construção de um teatro com três possibilidades de estrutura, com avanço de palco.

Novo Ready Pop Pipoca Pronta Yoki Caramelo

DOMINGO, 01/02, LEIA O FOLHÃO COM PIPOCA DOCE PRONTA.



Neste domingo, dia 01/02, você compra o Folhão em qualquer banca do litoral paulista e leva grátis um pacote de pipoca doce Yoki.

E tem mais, se alguma de nossas promotoras pegar você lendo a Folha na praia você pode ganhar na hora um saquinho da Folha com produtos de verão da Davene, Blowtex, Sulfabril, lenços de papel Softy's, Dove, Caladryl, Sul América e Phytoervas.

Reserve já com seu jornaleiro.

somente para os exemplares vendidos nas bancas do Litoral Paulista

Projeto de revitalização para a região da Luz (bairro do Bom Retiro) é baseado na criação de um novo pólo de cultura; ação já tem financiamento de R\$ 16 milhões do BID e vai unir governos federal, estadual e municipal

PATRICIA DECIA
da Reportagem Local

A Luz, uma das regiões mais deterioradas de São Paulo, é o foco principal dos projetos de preservação do patrimônio histórico na cidade. E a estratégia escolhida pelas administrações públicas para pôr em prática a revitalização da área é investir no nascimento de um novo pólo de cultura.

A criação de uma Luz como centro de cultura já tem, em termos concretos, ações políticas do Estado e da Prefeitura e pelo menos R\$ 16 milhões a serem investidos pelo BID (Banco Mundial).

O financiamento foi conseguido pelo Programa de Reabilitação do Patrimônio Cultural Urbano, do Ministério da Cultura, que realizará intervenções do tipo em sete cidades brasileiras.

Em São Paulo, o projeto está sendo desenvolvido pelo Departamento de Patrimônio Histórico (DPH), da prefeitura, e inclui a restauração de imóveis, mudanças viárias, criação de estacionamentos e recuperação paisagística, além da recuperação e modernização da Estação da Luz.

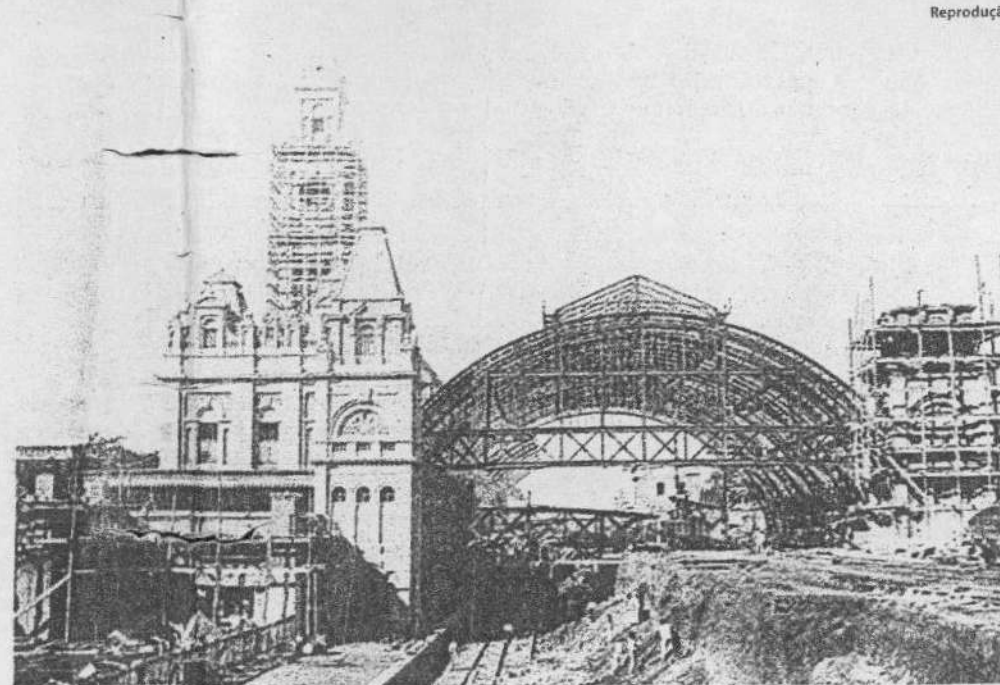
Para isso, é necessário uma ação conjunta das três instâncias de governo, a realização de outros projetos em curso e o envolvimento de várias secretarias municipais.

“O financiamento acaba de ser aprovado e nós esperamos poder começar efetivamente a implantar o projeto já em 98”, diz Maria Aparecida Lomônaco, diretora do DPH, à frente do projeto.

A empreitada, no entanto, não é a única na área. O Governo do Estado já anunciou que transformará a estação Júlio Prestes numa sala de concertos e sede da orquestra de São Paulo. Além disso, o prédio do



Cléo Velleda/Folha Imagem



Reprodução

A Estação da Luz hoje (à esquerda) e durante sua construção (acima). Na foto maior, vista do bairro em 1903, tendo em primeiro plano o Jardim da Luz, seguido pela Cadeia Pública e pela Escola Politécnica; do outro lado da avenida estão o Quartel e o Mosteiro da Luz

Vocação

Local de construções do século 18, como o Mosteiro da Luz, o bairro teve sua cara determinada pelos diversos tipos de ocupação pelas quais passou. Foi área militar, religiosa, universitária (lá funcionava a Escola Politécnica, da USP) e

disso, mistura a cultura dos italianos, judeus e, mais recentemente, coreanos.

Mas o principal motivo para a que a Luz fosse eleita prioridade é a grande concentração de imóveis com vocação cultural. Afinal de contas, a região reúne 17 edificações tombadas entre as Estações

Há ainda cerca de 60 com possibilidade de abrigar espaços culturais. Estão ali, por exemplo, a Pinacoteca do Estado, o Museu de Arte Sacra e a Oficina Cultural Oswald de Andrade.

Há cerca de um mês, o próprio DPH foi transferido para a área, na Casa do Memória (edifício Ramos

seu da cidade além de receber eventos, como leitura de poesia, em um auditório.

Outros fatores importantes, segundo Lomônaco, são a existência de uma grande área verde, o Jardim da Luz, e ótimas condições de acesso (trens, metrô e ônibus).

“Mas só isso não adianta porque

rias. Também pensamos em fazer passarelas por sobre a avenida Tiradentes, que corta o bairro”, afirma Lomônaco.

A avenida, aliás, é considerada uma das vilãs que contribuíram para o processo de deterioração da área. Ampliada como parte do plano de avenidas de Prestes Maia, a Tiradentes acabou por descaracterizar a região.

Deterioração

Mas a barreira da circulação não é o principal obstáculo ao sucesso do projeto. Cortiços, vendedores ambulantes, prostituição e criminalidade formam, junto com as dezenas de lojas, o perfil da área.

Segundo dados da Sempla (Secretaria Municipal de Planejamento), o Bom Retiro tem ocupação predominantemente comercial. São lojas de malas, roupas, calçados, discos, pequenos artigos importados, cinemas pornográficos e hotéis de alta rotatividade.

Sem problemas de infra-estrutura como falta de água, luz ou pavimentação de ruas, a região da Luz abriga uma população com renda média de 10,2 salários mínimos. Mas, de acordo com a secretaria, proliferam cortiços e moradores de rua.

O uso da Estação da Luz, por onde passam cerca de 100 mil pessoas diariamente, também está em decadência, segundo a Sempla. Sua renovação, com custo estimado em R\$ 18 milhões, faz parte do projeto “Integração Centro”, de melhorias do sistema de transporte ferroviário.

“Queremos trazer outras populações para a área, mas sem expulsar quem está aqui. Está sendo estudada, inclusive, a abertura de linhas de crédito para que os proprietários dos imóveis façam melhorias”, afirma Lomônaco.

FOLHA ilustrada

5º caderno ★ Página 1 ★ São Paulo, segunda-feira, 12 de maio de 1997

Pág. 5-3

Banda Midnight Oil faz shows no Olympia

Australianos voltam a se apresentar no Brasil depois de quatro anos

Folha Informações Ilustrada

0900-78-0311

Dicas de restaurantes e os melhores filmes nas TVs pagas, cinema e vídeo

O custo é de R\$ 2,00 por minuto em todo o país
Sugestões ou reclamações (011) 224-3317

O melhor da TV

"Turma do Arrepio"
Estreia do infantil
Manchete, 17h30

"Roda Viva"
Entrevista com Fernando Gabeira
Cultura, 22h30

Indiôlha
Estação tem mais recursos
Do projeto, em R\$ milhões

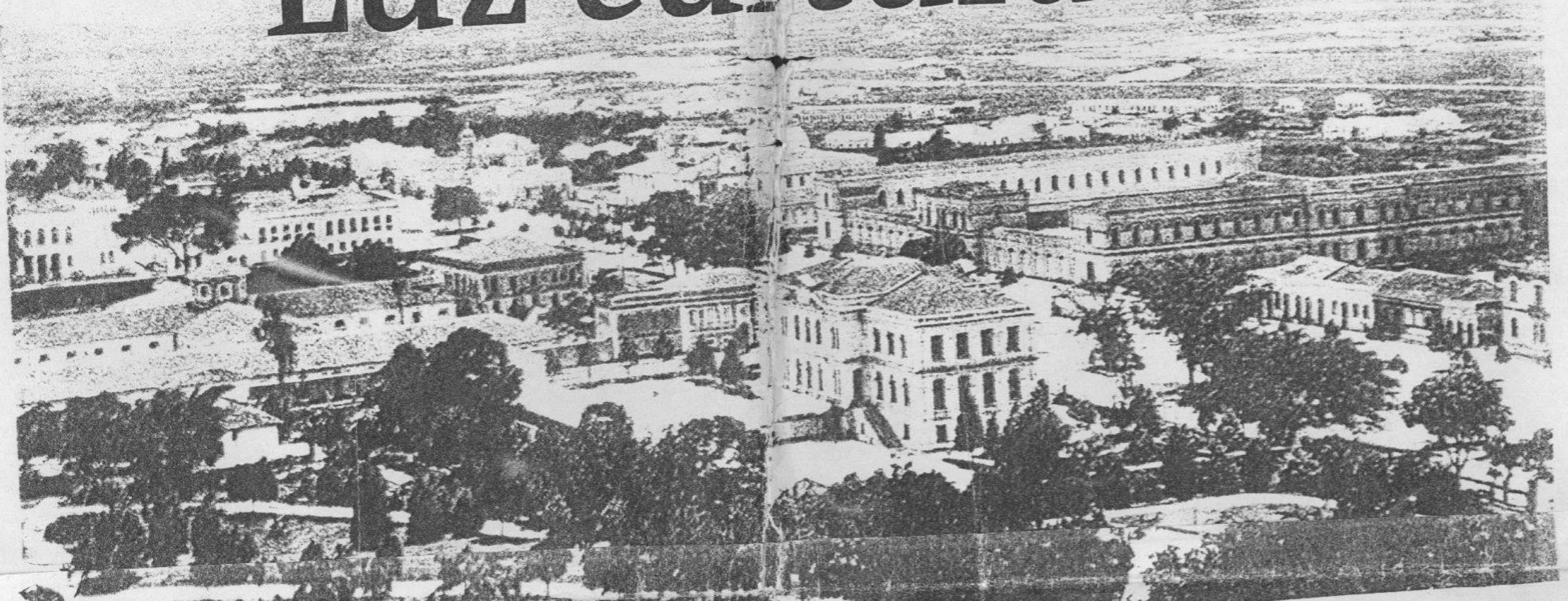
18	Estação da Luz
3	Jardim da Luz
1,6	Edifício Ramos de Azevedo

Fonte: IPI



Índios guaranis podem invadir, na quarta, a Câmara de Ubatuba, em apoio ao filme "Hans Staden" (na foto, set das filmagens). Pág. 4-5

Luz cultural



410 30 12/5/97

PATRIMÔNIO HISTÓRICO Projeto de revitalização da Luz quer que empresas invistam em espaços subutilizados na região

Próximo passo é atrair iniciativa privada

da Reportagem Local

Um dos pontos principais para que a revitalização da Luz dê certo é a participação da iniciativa privada no processo, diz Maria Aparecida Lomônaco, diretora do DPH (Departamento de Patrimônio Histórico).

Na primeira fase do projeto, no entanto, as parcerias ainda não estão definidas. "É preciso primeiro mostrar que existe um plano grande, abrangente, em que a administração aposta. Estamos detalhando as ações e esperamos a vinda da iniciativa privada", afirma.

Na região, segundo ela, há várias possibilidades para o investimento de empresas. Não se trata de novas edificações, já que a maior parte da região é Z-8, que não permite maior adensamento.

Mas sim da ocupação de espaços subutilizados, como a antiga Garagem Municipal, atualmente desativada e sem função. Lomônaco dá outro exemplo. Dentro do parque da Luz havia um restaurante Ponto Chic, que poderia voltar a funcionar. "Seria muito interessante, até do ponto de vista de recuperação de uma tradição. Acredito que vá haver interesse", diz.

Por enquanto, aconteceram reuniões apenas com associações de moradores e associações comerciais. "É fundamental esse engajamento da comunidade".

Além disso, ela busca apoio de instituições como o Senac, Senai e o Liceu de Artes e Ofícios, a Associação Viva o Centro e da Cúria Metropolitana. O diretor-regional do Sesc, Danilo Santos de Miranda, também ressalta a importância da participação do setor privado. E dá como exemplo, o centro Georges Pompidou, na França, que provocou a revitalização comercial de toda uma área.

"A cidade de São Paulo peca por sua pouca monumentalidade. É muito prática, funcional. Na Luz,

verter isso, fortalecer áreas que tenham valor do ponto de vista cultural", afirma Miranda

Lomônaco afirma que a ação pública se dará em áreas mais infra-estruturais. As todo, nove intervenções estão previstas. A maior delas será na estação da Luz, que terá recuperação física, funcional e operacional e será integrada ao Jardim da Luz e ao metrô.

O Jardim da Luz também sofrerá recuperação paisagística e arquitetônica e seu entorno terá recuperação urbanística.

As obras de restauração acontecerão na Casa da Memória (que já teve uma parte concluída), no Seminário e na Igreja de São Cristóvão e no Quartel da Luz.

A praça Coronel Fernando Prestes, que hoje funciona como estacionamento para os alunos da Fatec, terá recomposição paisagística. E as ruas Casper Líbero e Mauá terão alterações viárias. Também será feito estudo para propor novos usos da Garagem Municipal.

(PATRICIA DECIA)

Editoria de Arte/Folha Imagem

Conheça a área e as principais edificações



Cléo Velleda/Folha Imagem

Interior da Oficina Cultural Oswald de Andrade, na rua Três Rios, um dos espaços dedicados à cultura na região da Luz; à esquerda, o mapa

CRONOLOGIA

1774 - Começa a construção do Mosteiro da Luz, conjunto formado pelo Convento da Luz, a Igreja Nossa Senhora da Luz e o Museu de Arte Sacra.

1852 - É construído o Presídio Tiradentes (demolido em 1972 e do qual só resta o arco de entrada, tombado pelo Patrimônio Histórico).

1879 - O monge capuchinho Germano d'Ancecy implantou na fachada do Seminário o primeiro ponto de luz elétrica do bairro com gerador e lâmpadas com eletrodos de carvão.

1895 - É construído o edifício Paula Souza, o primeiro do conjunto ocupado pela Escola Politécnica.

1905 - A Pinacoteca é instalada no antigo edifício do Liceu de Artes e Ofícios.

1908 - Fica pronto o edifício Ramos de Azevedo.

1946 - Inicia-se a construção do Instituto de Cultura Israelita Brasileiro.

1984 - O Governo do Estado inicia o projeto "Luz Cultural".

1985 - Prédio do Desinfectorio Central, construído em 1893, é tombado e vira o Museu da Saúde Pública Emílio Ribas.

1997 - É aprovado o projeto de revitalização da área com participação da prefeitura, governo do Estado e MinC.

dá como exemplo, o centro Georges Pompidou, na França, que provocou a revitalização comercial de toda uma área.

“A cidade de São Paulo peca por sua pouca monumentalidade. É muito prática, funcional. Na Luz, estão aliadas a deterioração e a de-

- 6 Quilômetro da Luz
- 7 Oficina Cultural Oswald de Andrade
- 8 Conjunto antiga Politécnica
- 9 Vila Inglesa
- 10 Conjunto r. Mauá
- 11 Estação Júlio Prestes
- 12 Estação Carmo Municipal

Reforma da Estação Júlio Prestes traz principal ação estadual

da Reportagem Local

A Estação Júlio Prestes vai virar uma das melhores salas de concerto do mundo. Essa é a promessa dos especialistas norte-americanos que propuseram a transformação do local em espaço cultural.

A obra, que se transformou num dos principais projetos da gestão Mário Covas para a cultura, teve origem quase por acidente. A intenção inicial do governo era promover melhorias do Memorial da América Latina, que seria a sede da Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo (Osesp).

Os técnicos contratados para a reforma, no entanto, visitaram a Estação Júlio Prestes e reconheceram condições acústicas no local comparáveis às melhores salas de concerto do mundo.

A obra deve consumir R\$ 25 milhões e dois anos de trabalho e a Osesp terá ali sua sede. A parte acústica ficará a cargo da empresa americana Artec. A intervenção será no hall de 3.000 m², com capacidade para 1.600 pessoas.

Mas o governo do Estado também está investindo em mais duas salas para espetáculos de música erudita. Dentro do projeto, está ainda o término da reforma do Teatro São Pedro, na Barra Funda, além da reforma da sala de concertos Simon Bolívar, no Memorial da América Latina.

Após a decisão de reforma da Estação Júlio Prestes, o Governo do Estado também decidiu que outro edifício da área deveria passar para a Secretaria da Cultura. Trata-se do prédio do Dops (Departamento de Ordem Política e Social), onde funciona atualmente o Decon (Delegacia do Consumidor).

“Isso simboliza a mudança de um local historicamente repressor para um ambiente artístico”, afirmou o secretário de Estado da Cultura, Marcos Mendonça.



Interior da Estação Júlio Prestes, na região central de São Paulo

Interior da Oficina Cultural Oswald de Andrade, na rua Três Rios, um dos espaços dedicados à cultura na região da Luz; à esquerda, o mapa com os principais pontos de interesse histórico e cultural na área



A fachada da Pinacoteca, na av. Tiradentes, junto ao Jardim da Luz

‘Hora é de consolidar’, diz Cunha Lima

da Reportagem Local

Jorge da Cunha Lima, atual presidente da Fundação Padre Anchieta, é um entusiasta da revitalização da Luz. Ex-secretário de Estado da Cultura, Lima foi um dos primeiros a preparar um projeto para a área.

“Sou positivamente suspeito para falar desse assunto. Tive contatos íntimos com a região, tanto como Secretário da Cultura, quanto na Associação Viva o Centro”.

Em 1984, durante o governo Montoro, deu início à Luz Cultural, cujo objetivo estimular e am-

instituições culturais sem qualquer ligação entre si. Nossa idéia era fazer esse universo renascer e se entrosar. Achemos então um ponto focal: a criação de oficinas culturais”, afirma.

Além disso, o projeto tentava se integrar à comunidade. Uma das experiências nesse sentido foi a união de universidade e Polícia Militar. “Fizemos cursos para cabos e sargentos sobre como deveriam lidar com o bairro. Tentamos transformar o policial em agente cultural. Isso em 83, quando o regime militar havia acabado a pouco. A USP deu aulas fantásticas.”

região. Com a mudança de governo, o projeto foi interrompido. “No meu projeto nós estávamos recomeçando a conversar com a sociedade. Agora, é hora de consolidar esse trabalho”, diz.

Para Lima, um dos pontos fundamentais para que o projeto funcione é investir na excelência de serviços público na região. “Você só decola a partir de projetos grandes. Mas também é preciso garantir limpeza absoluta da área, iluminação intensa, policiamento privilegiado e bom acesso”, afirma

Outro ponto importante, na visão de Lima, é a criação de estacio-

onde ocorreu a revitalização da Times Square. “O policiamento em Nova York foi um dos pontos fundamentais para melhorar a área e levar a iniciativa privada de volta.”

Ressalta que, para que a entrada do setor privado, também é fundamental a votação, na Câmara Municipal, do projeto de Operação Urbana. “Com mudanças previstas no plano seria mais fácil levar população fixa para a região.”

O grande obstáculo, na opinião de Lima, é político. “O mais difícil é o entrosamento das três instâncias. O poder público tem que detonar o processo e o capital imobili-

1997 - É aprovado o projeto de revitalização da área com participação da prefeitura, governo do Estado e MinC.

Pinacoteca exemplifica sucesso na região

da Reportagem Local

A Pinacoteca do Estado é hoje o maior exemplo de que é possível ter importantes espaços culturais funcionando a plena capacidade na área da Luz (região central de São Paulo).

O local é sede de grandes exposições, como a de esculturas do francês Auguste Rodin, que atraiu milhares de pessoas e provocou filas.

E mantém uma programação extensa continuamente. Em abril, por exemplo, sediou o Mês da Fotografia. “A Pinacoteca hoje é uma maravilha. Quando eu era secretário, aquilo não tinha expressividade. O andar superior era ocupado por uma escola particular. Nossa principal ação foi tirar a escola de lá”, conta Jorge da Cunha Lima, atual presidente da Fundação Padre Anchieta.

Maria Aparecida Lomônaco, diretora do Departamento de Patrimônio Histórico que está à frente do projeto de revitalização da Luz, também só tem elogios.

“É um trabalho muito bom que está sendo feito pelo Emanuel Araújo (atual diretor da entidade) e só nos deixa mais animados com as possibilidades da área”, diz.

O trabalho de recuperação da Pinacoteca começou em 93, com o projeto de “requalificação do espaço museológico da Pinacoteca”, da Secretaria Estadual da Cultura e do Ministério da Cultura.

A Pinacoteca funciona desde 1915 no edifício ocupado pelo Liceu de Artes e Ofícios, projetado pelo arquiteto Ramos de Azevedo e concluído em 1873.

Possui acervo próprio, além de biblioteca voltada principalmente para as artes plásticas.

O prédio foi construído em terreno pertencente ao Jardim da Luz e cedido pelo governo do Estado. Em 1946, mudou-se para lá a Faculdade de Belas Artes, que fun-

nova orquestra

A Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo é o resultado de um projeto de Governo, ambicioso e planejado, que dará à São Paulo um conjunto sinfônico de primeira linha e com qualidade internacional.

Proposta, que tem várias e significativas fases, com a contratação, em '97, do Maestro John Neschling, um dos mais promissores do mundo, como diretor artístico da nova orquestra que começava a ser formada por músicos, que passaram por concursos de nível nacional e internacional, recebem remuneração compatível com o mercado, comparável a de grandes orquestras do exterior e são, hoje, dedicados inteiramente a nova orquestra.

Este ano, após sua reestruturação, o sonho da Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo vai se tornar realidade. Hoje nossa orquestra já se prepara para uma série de concertos e se prepara para atuar no cenário internacional.



la

A Sinfônica do Estado de São Paulo
de São Bento

embro às 21 horas

embro às 21 horas

de Natal de Johann Sebastian Bach

júlio prestes: estação cultura

Ao verificar a inexistência, em São Paulo, de uma sala de concertos qualificada para apresentações sinfônicas e a situação de nossa orquestra, até hoje sem uma sede definitiva, tornou-se meta desta administração investir recursos e esforços para oferecer à São Paulo a mais moderna sala de concertos de toda a América Latina.

Criou-se, então, o Complexo Cultural Júlio Prestes. Com um investimento da ordem de R\$ 30 milhões, projeto já em execução pela Secretaria de Estado da Cultura e que deverá estar pronto em dezembro de 1998, envolve não apenas a construção da nova sala, reforma e restauro da Júlio Prestes, mas a revitalização da Orquestra Sinfônica do Estado.

Ao executar, em 1926, o projeto do que seria a estação da Estrada de Ferro Sorocabana, hoje Júlio Prestes, com certeza o arquiteto Cristiano das Neves previu o destino do espaço que planejara. Talvez por isso, o aspecto teatral da arquitetura do prédio, com um magnífico foyer de entrada, dois halls auxiliares e um grande salão central com as características e dimensões de uma sala de concertos.

O grande salão de mil metros quadrados, quando pronto, terá capacidade para 1.500 lugares, contará com 22 camarotes, dois grandes balcões, espaços para coral de até 200 vozes e palco compatível com uma orquestra de grande porte. Projetada dentro dos mais modernos parâmetros técnicos internacionais, pela empresa americana ARTEC, a Sala de Concertos terá um forro móvel, que poderá se ajustar aos sons emitidos pelos músicos em suas apresentações. Ao todo, o Complexo Júlio Prestes terá nove salas de ensaio, salão para música de câmara com capacidade para 250 pessoas, estúdio de gravação e dois restaurantes de nível internacional.

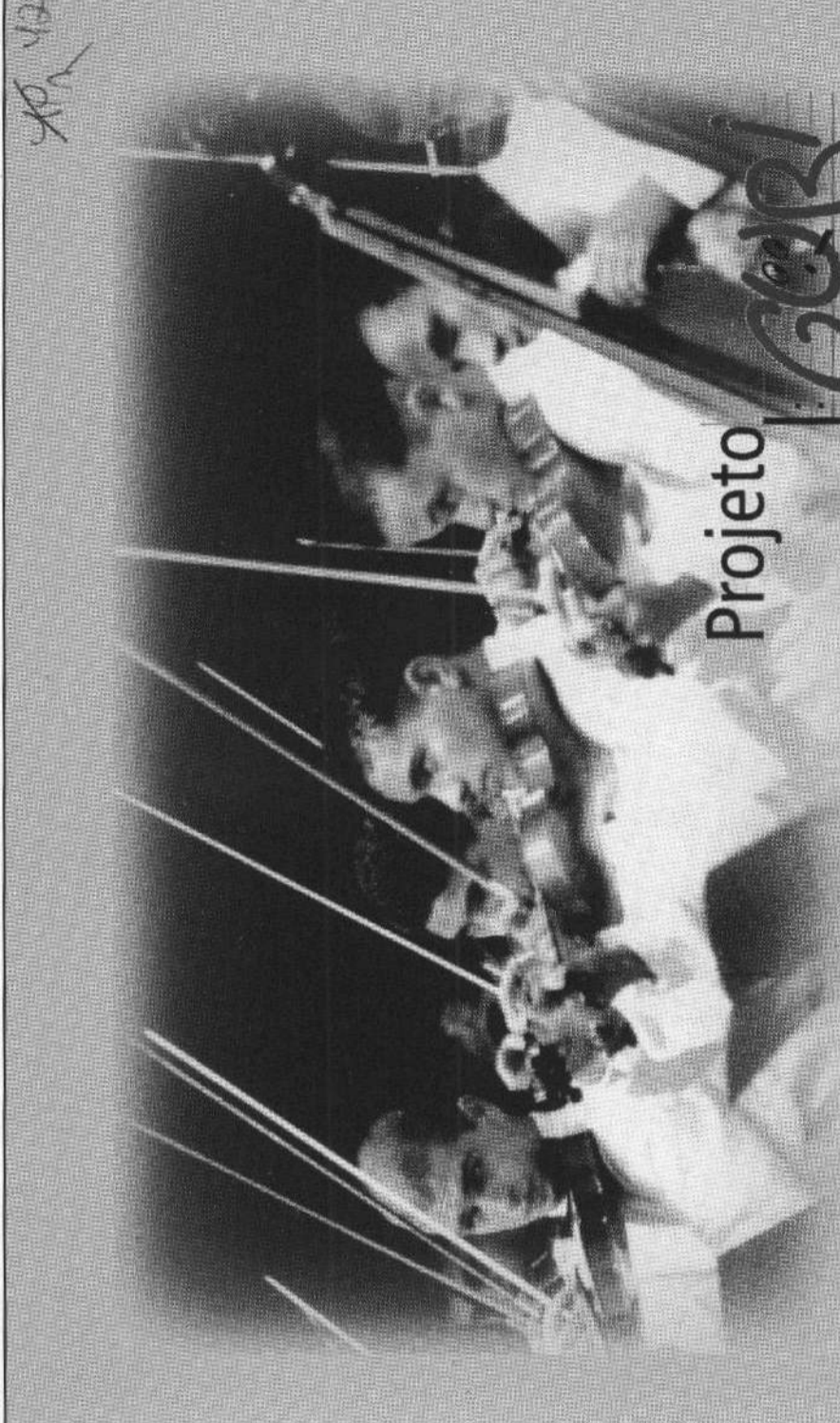
O espaço em torno da estação, com 7 mil metros, será ocupado por um estacionamento subterrâneo para 600 carros e, sobre ele, serão plantados jardins e projetadas áreas de convívio, abrindo à população mais um local para seu lazer.

Uma obra que mudará a face daquela região do centro velho de São Paulo.

estir na formação cultural dos permitindo-lhes o pleno de seu direito à cultura; os bens e equipamentos - museus, teatros, oficinas, e a preservação da memória Estado. Estas são as bases cultural que vem sendo ntada, nos últimos três anos, retaria de Estado da Cultura. a proposta que passa pela ão da sociedade civil, que e parcerias, vem assumindo sua o apoio ao processo cultural. xo central desta proposta, se im ações como a implantação lexo Cultural Júlio Prestes, a da Pinacoteca do Estado, do prédio do Deops e do ão Pedro, que exercitando o derno conceito de requalificação permitirão a mudança, hor, do centro velho de São ravés de sua transformação o de cultura e lazer.

Marcos Mendonça
Secretário de Estado da Cultura

projeto guri
orquestra sinfônica
estação cultura júlio prestes
resgate do deops
theatro são pedro
museus
hospedaria do imigrante
arquivo do estado
pavilhão das artes manoel da nóbrega
pinacoteca
projetos especiais
mapa cultural
revelando sp
teatro
festival de inverno de campos do jordão
cinema
oficinas culturais



Projeto GURI

O Projeto Guri representa, para a Secretaria de Estado da Cultura, a realização de uma de suas mais importantes propostas: a de ampliar o universo dos benefícios culturais a todos os segmentos da população e, assim, contribuir para a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos.

Implantado pelo Secretário Marcos Mendonça em 1995, com base em estudos que comprovam a diminuição da violência em jovens através da música, o Projeto Guri vem formando orquestras de meninos e meninas de 8 a 17 anos. Hoje já são mais de 3.000 jovens em seis pólos: Bixiga, Oficina Cultural Amácio Mazzaropi, Limeira, Bertioiga e na Febem.

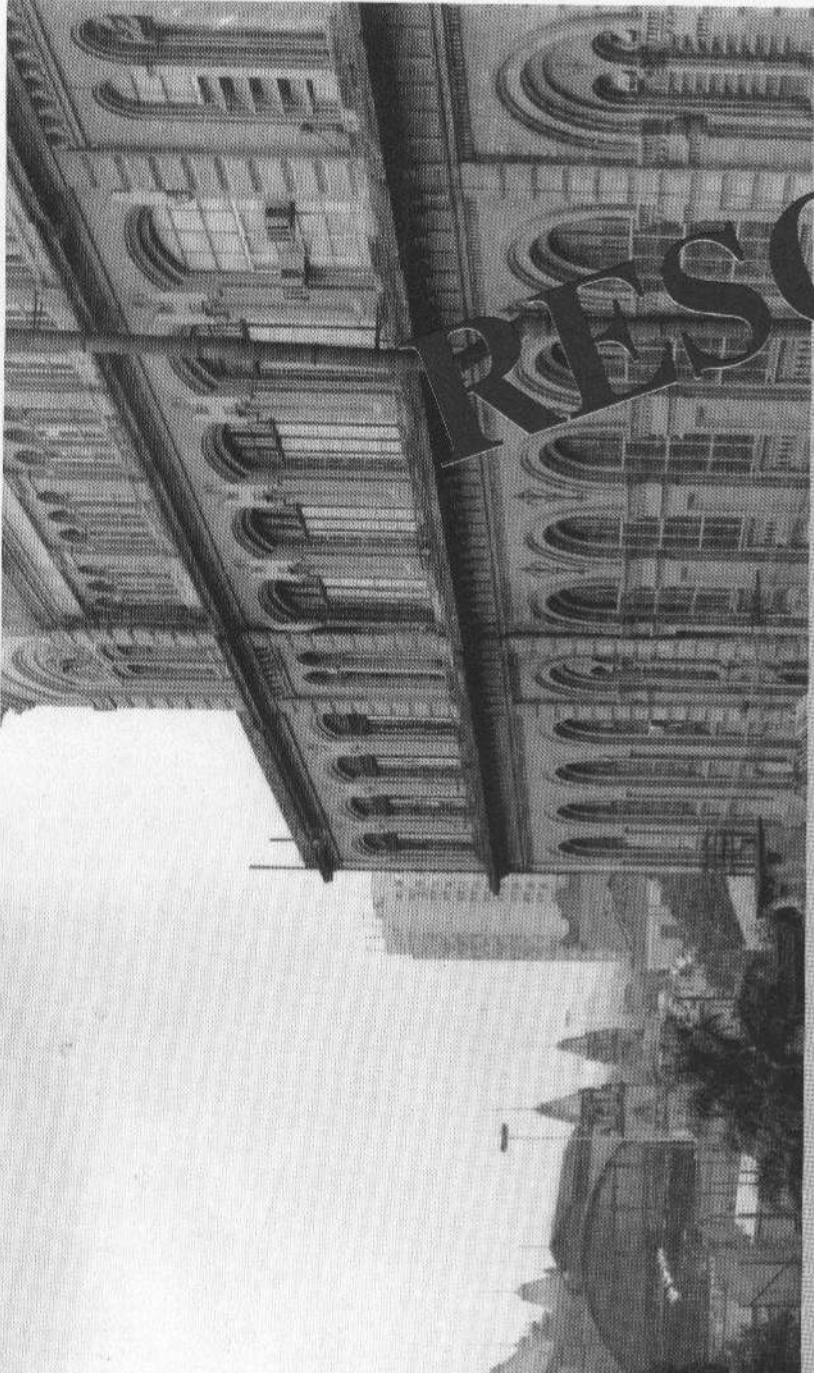
Esta orquestra, composta por internos da unidade do Tatuapé, tem comprovado o acerto da proposta, reduzindo em 40% o índice de fugas. Atualmente mais de 30 cidades do interior do Estado se preparam para a implantação de seus núcleos do Projeto Guri.

“Ao ser implantado na FEBEM, o PROJETO GURI reduziu em mais de 40% o índice de fugas. A maior prova de que esta proposta permite às crianças ver a vida de uma forma mágica, aprendendo a ter esperança num amanhã em que a cultura, a arte, a música podem tornar melhor”

Marcos Mendonça
Secretário de Estado da Cultura

agenda Natal do Guri

dia 13 de dezembro os 3000 meninos do PROJETO GURI se apresentam na Catedral da Sé às 19h00



DEOPS RESGATE

É possível transformar o antigo prédio do DEOPS, cuja história se confunde com uma das mais tristes da nossa vida política, num centro de cultura, numa escola de música de nível internacional? Pois o Governo acabou de aceitar este desafio e a Secretaria de Estado da Cultura já se prepara para começar as obras numa construção de Ramos de Azevedo - para instalar ali a Escola Superior de Música.

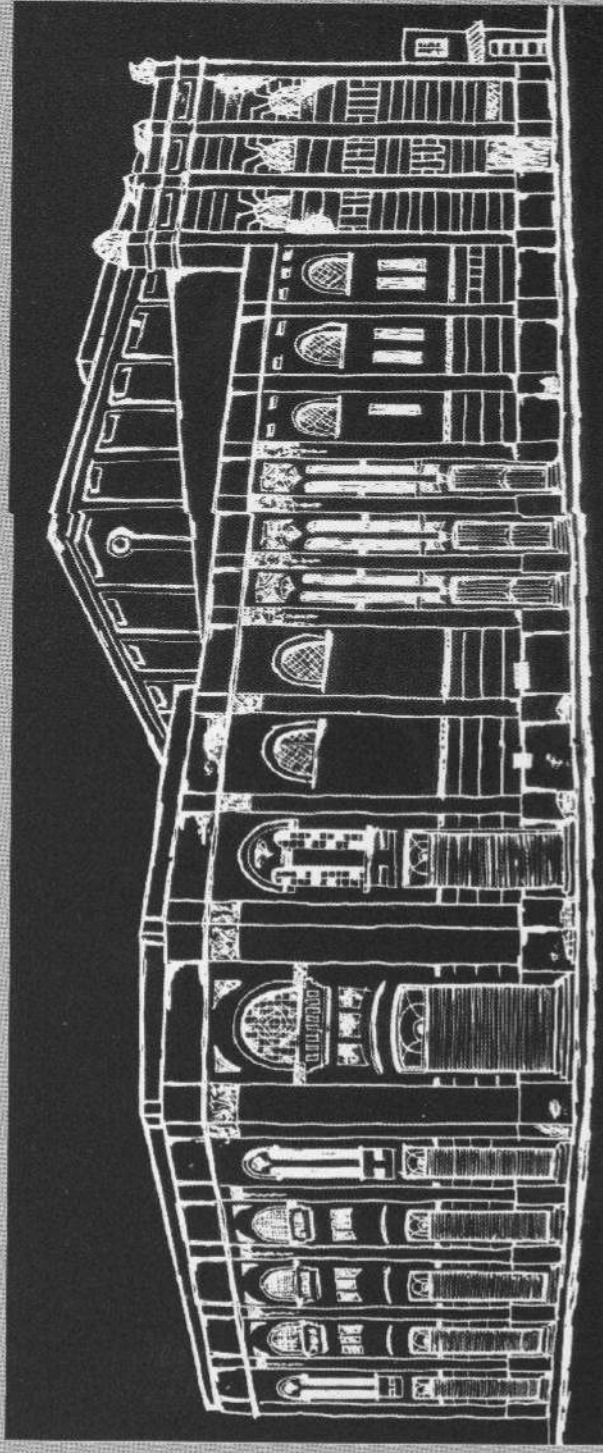
THEATRO SÃO PEDRO

A partir de março de 98, os paulistas e paulistanos vão receber de volta um dos mais tradicionais espaços culturais da cidade: o Teatro São Pedro, na Barra Funda. Com uma caprichada montagem da obra "A Cinderela" de Rossini, o Teatro será reaberto totalmente restaurado e modernizado, com os mais avançados recursos de iluminação e acústica. Ao terminarem os trabalhos, realizados pela Secretaria de Estado da Cultura, a um custo de R\$ 7 milhões, boa parte vindo de parcerias, como a realizada com a Telesp, o São Pedro terá capacidade para 800 espectadores e estacionamento para 350 carros.

O segundo mais antigo de São Paulo, o Teatro São Pedro foi construído em 1917 pelo português Manuel Francisco Lopes. Na década de 40 foi desativado e nos anos 60 estava em completa decadência. Em 78 foi reformado e recebeu o nome de Stúdio São Pedro até 1973, quando foi locado à Secretaria de Estado da Cultura.

Em 1984 o Teatro São Pedro foi tombado e desapropriado dois anos depois. Iniciou-se uma primeira reforma em 92, que foi paralisada em seguida.

Já no início de 95, o Secretário Marcos Mendonça resolveu resgatar este importante espaço cultural e recomeçou sua restauração.



museus

do acervo Crespi Prado, um dos mais ativos do mobiliário brasileiro ao Museu da Casa após 26 anos de negociações.

ação da Casa das

in a abertura do

museu virtual de São

posições de

reformas no Museu da

do Som, que permitiram

ção de moderna sala

aneste-espaço cultural,

reformas no Museu de

a, hoje com iluminação

ue passou a permitir a

noturna, nova pintura feita de acordo com

realizadas especialmente para descobrir a cor

aquele museu e a abertura de um novo espaço,

sa a funcionar à partir de dezembro o

Presépio.

as ações da Secretaria de Estado da

que aliadas a exposições internacionais

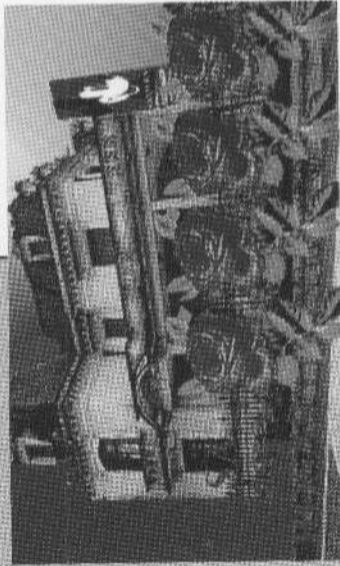
lin, Maillol e Camille Claudel, a reforma

teca e a abertura do Pavilhão das Artes

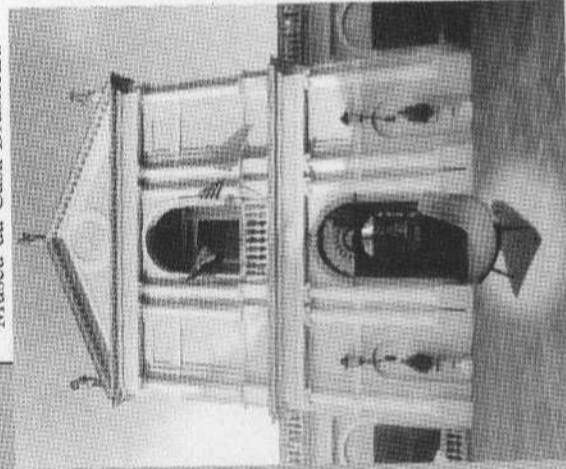
de Nóbrega, transformaram a face dos

de nosso estado, visitados hoje por

de pessoas de São Paulo e de todo

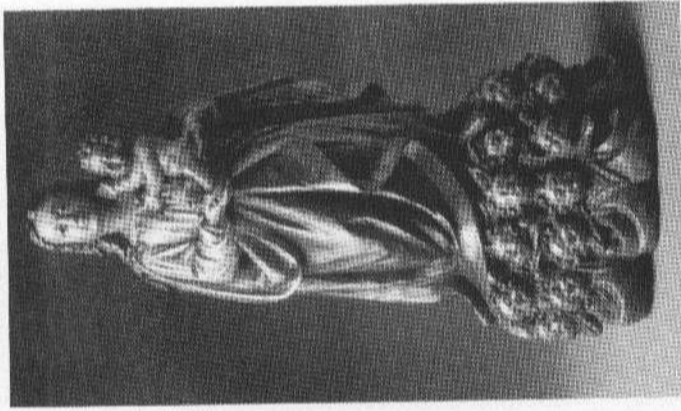


Museu da Casa Brasileira

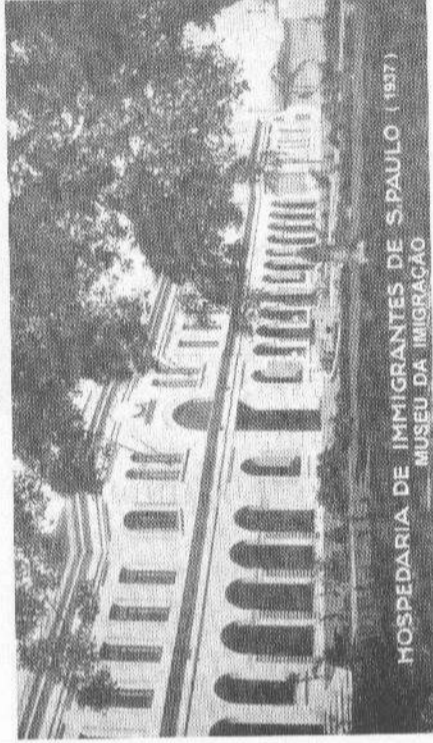


o enriquecimento dos acervos, reformas dos prédios e atividades diversificadas deram vida nova aos museus

Museu de Arte Sacra



hospedaria do imigrante



Construída em 1886, a Hospedaria abrigava os imigrantes que chegavam a São Paulo, vindos de todas as partes do mundo. Alí, italianos, árabes, espanhóis, japoneses e muitas outras colônias, ao longo de décadas, deixaram seus nomes, suas assinaturas e muito de sua história que recomeçava no novo país.

Hoje, recuperada, restaurada e em processo de informatização de suas mais de 3 milhões de informações, a Hospedaria abriga o Museu da Imigração, depositário de depoimentos, objetos e dados que poderão, já no ano de 1998, serem pesquisados e observados pelos visitantes.

Está previsto, ainda em janeiro, o início do funcionamento da locomotiva antiga, especialmente restaurada para ser instalada junto à Hospedaria, e a instalação de ambientes que reproduzirão o cotidiano de São Paulo à época da abertura da Hospedaria dos Imigrantes.

agenda "Tradições Natalinas no Museu da Imigração", uma exposição que, durante todo o mês de dezembro e até 6 de janeiro, mostrará os hábitos e costumes natalinos de várias nacionalidades.

arquivo do estado

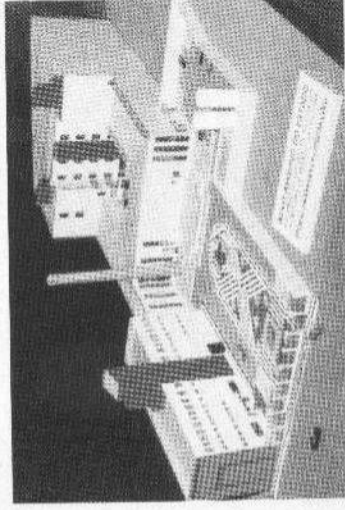
O Arquivo do Estado tem uma história digna de merecer um capítulo em seu próprio acervo. Foram precisos 272 anos para que ele passasse a contar com uma sede adequada às suas finalidades e importância, num prédio na R. Voluntários da Pátria, de 11 mil metros quadrados, junto à estação Tietê do Metrô.

Inaugurada em 22 de abril deste ano a nova sede do Arquivo é resultado da sensibilidade e da determinação política do Governo do Estado.

Alí, está guardado todo o arquivo do antigo DEOPS; mais de sete milhões de páginas de manuscritos; toda a documentação

produzida pelo Estado desde o século XVIII, além de arquivos pessoais de personalidades de nossa história, como as coleções de documentos do presidente Washington Luiz.

Em seu arquivo iconográfico destacam-se mais de um milhão de imagens, como as do arquivo fotográfico do jornal Última Hora.



agenda De 9 a 12 de dezembro o Arquivo do Estado estará realizando a V Conferência Nacional de Arquivos Públicos, com especialistas em arquivística, administração pública, história, tendo como tema "Estado e Sociedade: as dimensões do arquivo público"

pavilhão das artes manoel da nóbrega

O Pavilhão das Artes Manoel da Nóbrega, antigo Palácio das Nações, foi uma das edificações do Parque do Ibirapuera que a cidade ganhou quando das comemorações do IV Centenário de São Paulo.

O edifício se destinava a abrigar museus e exposições de grande porte e sediar atividades culturais.

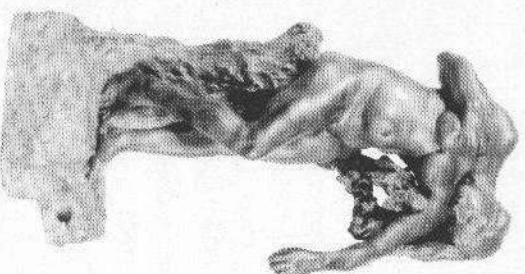
E foi este prédio de 12.800 metros quadrados, idealizado por Oscar Niemeyer, o escolhido, em 1953, para receber a obra "Guernica" de Picasso, oferecendo à São Paulo seu primeiro contato com o que havia de melhor na arte mundial e com o trabalho de nosso arquiteto maior, Niemeyer.

Embora concebido para sediar atividades culturais, menos de dois anos depois de sua inauguração, já em 1955, se transformou em sede da Prefeitura de São Paulo.

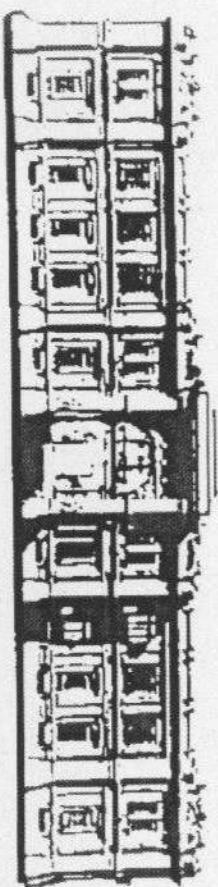
E assim permaneceu por 42 anos.

Somente agora, após passar por três anos de obras, reformado, modernizado e adequado a grandes exposições, o Pavilhão volta a cumprir sua vocação de sede da cultura.

A recuperação do Pavilhão das Artes Manoel da Nóbrega, reinaugurado com a magnífica mostra das esculturas de Camille Claudel, devolveu à São Paulo um de seus mais importantes espaços culturais.



Camille Claudel

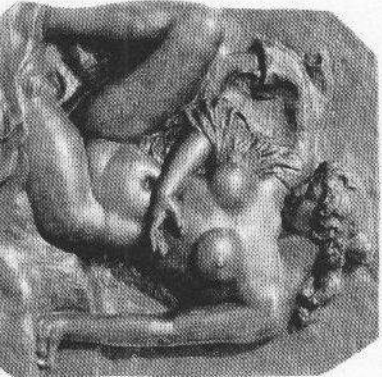


PINACOTECA

A Pinacoteca do Estado, que nos últimos três anos, levou milhares de visitantes às suas exposições de grandes mestres como Rodin e Maillol, está para se transformar no mais moderno e tecnicamente perfeito espaço mu das Américas.

Em seu prédio da Av. Tiradentes acontece a mais ampla reforma, desde sua criação em 1905.

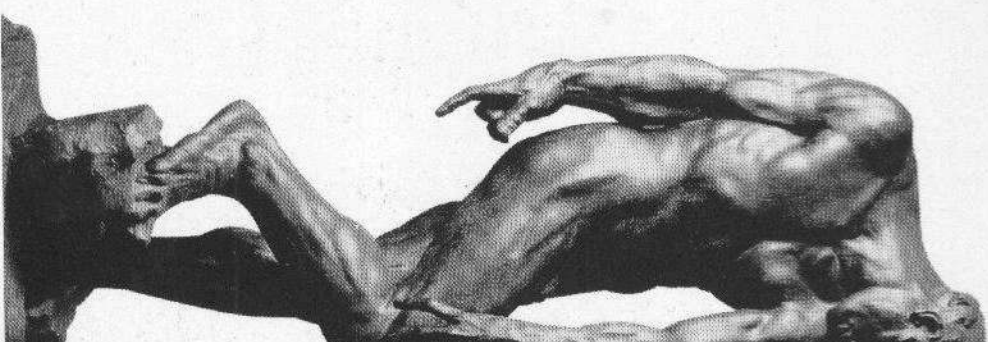
A nova Pinacoteca já deverá estar aberta ao público em fevereiro de 1998, após passar por obras que exigiram recursos da ordem de R\$ 7 milhões



Maillol

Entre as novidades, a Pinacoteca contará com um auditório que poderá transformar-se em sala de cinema para 140 pessoas, a cobertura de telha dos pátios laterais e do vão central dará lugar a três clarabóias de cristal e serão instalados dois elevadores com capacidade, cada um, para 40 pessoas.

Será implantada uma oficina de restauração de obras de arte e a primeira escola do país a treinar mão de obra especializada em museus.



Rodin

agenda Projeto Pinacoteca no Parque

Camille Claudel: até 4 de janeiro de 1998

De Fiori: até 14 de dezembro

Arte e Religiosidade no Brasil: até 14 de dezembro

projetos especiais

o caminho das artes

agenda

Final Canta SP 97

7 de dezembro

Pólo Cultural da

Zona Leste

19h00

traz estudantes do interior e

o pessoal da Terceira Idade para conhecer nossos museus



Com o projeto Adonirran,

às seis e meia no Teatro

Fernando Azevedo, antigo

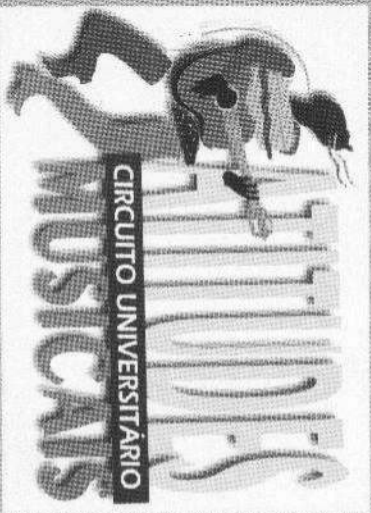
Caetano de Campos, grandes

artistas fazem shows trazendo

de volta, ao centro de SP, o

hábito da música no fim da

tarde.



A música brasileira e seus novos

valores, tem sido a marca dos projetos

ATTITUDES MUSICAIS e CANTA

SP. O primeiro, levando espetáculos às

universidades e o segundo, abrindo

caminhos aos novos compositores da

periferia da capital e do interior.

Com o Festival do Trabalhador a cultura chega aos sindicatos. A música, a pintura, a literatura são vividas pelos trabalhadores e suas famílias durante todo o ano, em workshops, encontros, exposições e numa grande final no Parque da Água Branca



A Semana Guiomar Novaes leva música à S. João da Boa Vista

mais de 5000 pessoas já participaram do projeto

Mapa Cultural Paulista 97

O Mapa Cultural permitiu à São Paulo conhecer e identificar seus talentos do interior, oferecendo-lhes a oportunidade de desenvolver e divulgar suas realizações culturais. Mais de 600 municípios participaram, a cada ano (95, 96, 97) deste festival de artes que premia revelações no campo das artes plásticas, canto coral, desenho humor, fotografia, literatura, teatro e vídeo

teatro

Um novo momento para o teatro paulista quando a Secretaria de Estado da Cultura do R\$ 2,4 milhões de seu orçamento para o se visando resgatar um universo que vinha definhando há 20 anos, devido à falta de estímulo. é trazer de volta aos palcos artistas de renome produções de qualidade, além de abrir portais para novos grupos de teatro amador.

Assim a Secretaria de Estado da Cultura iniciou o Projeto Ademar Guerra e os prêmios Carlos Miranda e Flávio Rangel.

O Projeto Ademar Guerra mobiliza 27 praças de teatro que dão suporte a grupos de amadores em 70 municípios. Já o Prêmio Carlos Miranda premia projetos inéditos nas categorias: teatro Amador e Infância Juvenil. Esta premiação é realizada conjuntamente com a Funarte.

O Prêmio Flávio Rangel em parceria com a Funarte, se destina a produções teatrais de q

revelando sp

Com o projeto Revelando SP, a Secretaria de Estado da Cultura se volta, pela primeira vez em sua história, de forma substancial e programática, para o folclore, a arte popular.

Muitas destas manifestações, conhecidas internacionalmente, não faziam parte da vida dos próprios paulistas e paulistanos, o que a partir do Revelando começou a acontecer. Foram exposições de artesanato, apresentações de grupos folclóricos e de festas rituais que permitiram aos que acompanharam o Revelando SP, a valorização de nossas riquezas culturais e a possibilidade de interagir com as demais regiões do estado.





**GOVERNO DO ESTADO
DE SÃO PAULO**

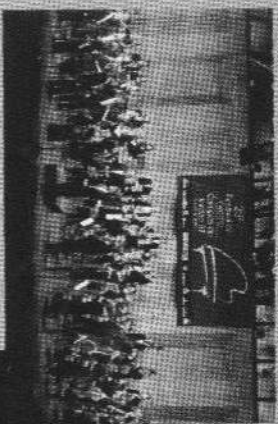
**GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
GOVERNADOR MÁRIO COVAS**

**SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
SECRETÁRIO MARCOS MENDONÇA**

97 agenda cultural 30

GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO • SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

festival de inverno de campos do Jordão



Roberta Alagna e Angela Cheorghiu

O Festival de Inverno de Campos do Jordão assumiu, em suas três últimas edições, a posição de mais importante festa da música erudita em nosso país, com público recorde em todas as suas apresentações, realizadas num Auditório Cláudio Santoro totalmente renovado, com shows de nomes da mais alta qualidade no cenário musical nacional e internacional, como Aprile Millo e Roberto Alagna. Um festival que passou a ter custo zero para o Estado, através de parcerias entre o Governo de São Paulo, a Secretária de Estado da Cultura e a iniciativa privada.

Pelo Festival de Inverno de Campos do Jordão passaram os melhores músicos. Não somente artistas já formados, mas estudantes, bolsistas, que vindos do Brasil e do exterior tiveram ali grandes professores. Foram de mais de 800 jovens músicos que transformaram Campos do Jordão na referência musical de nosso país.

cinema

Com o Projeto Integração Cinema TV, o cinema paulista reviveu e, hoje, 24 filmes estão sendo rodados ou em fase de finalização. Uma proposta que se completará com a recuperação dos estúdios da Vera Cruz

O Programa de Integração Cinema/TV (PIC) revolucionou o setor cinematográfico paulista, abrindo-lhe novos caminhos, numa proposta de dimensões jamais ousadas. São mais de R\$ 16 milhões, a maior verba já investida pelo Estado no cinema, destinados a co-produções de filmes de longa metragem e séries para a televisão.

Aktualmente já existem 24 filmes em diferentes etapas de produção.

Os objetivos do PIC são: estímulo à produção, promoção de sua exibição em cinemas, transmissão pela televisão e reprodução em vídeo; além da distribuição destas obras nos mercados interno e externo.

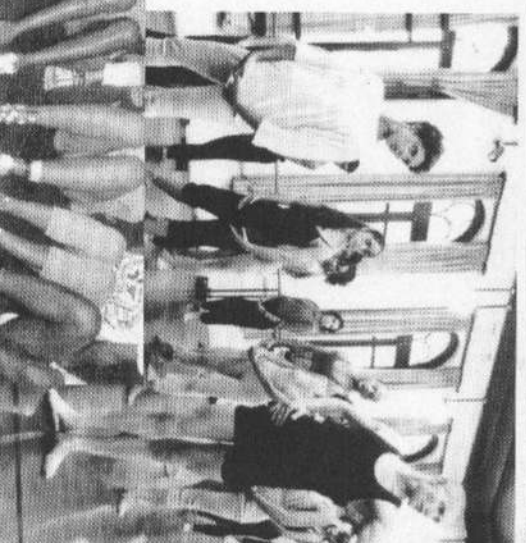
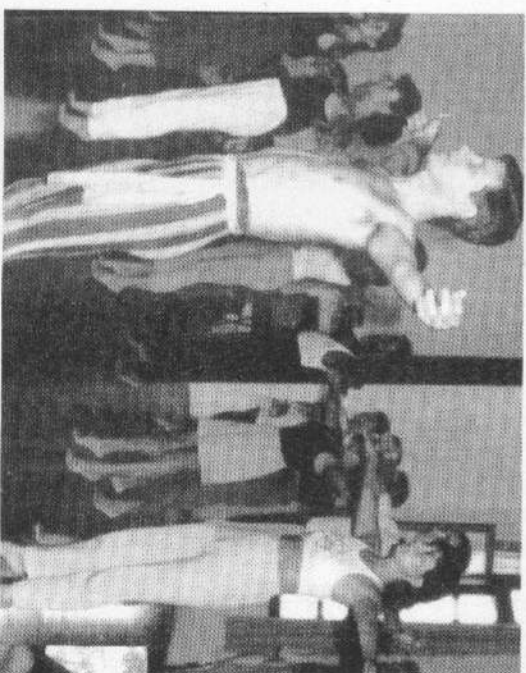
Com isto foram lançadas as bases para a implantação de uma nova política no mercado cinematográfico, uma proposta que se complementa com a recuperação dos estúdios da Vera Cruz, em São Bernardo do Campo, berço do cinema paulista.

oficinas

Em 1997, as Oficinas Culturais da Secretaria de Estado da Cultura ofereceram o maior número de vagas de toda a sua história: 60 mil vagas em 2.200 atividades, além de prestarem apoio a projetos nas mais diversas áreas, como festivais de teatro, de música, mostras de artes plásticas. Nos últimos três anos, pelas Oficinas Culturais passaram nomes como o do dramaturgo espanhol Fernando Arrabal e professores dos balés Bolshoi e Kirov. Foram abertos espaços para a terceira idade, para crianças com problemas de aprendizado, realizados workshops nos mais diversos setores, até mesmo ecologia.

Consideradas como um dos programas culturais mais importantes do Estado, estas oficinas são, sem dúvida, o principal caminho para o resgate da cidadania, através do fazer cultural.

Por elas passaram milhares de pessoas, num trabalho dinâmico, criativo, multiplicador, originando novas plateias, incentivando a formação profissional em setores culturais e, assim, abrindo as portas da cultura à população.



de janeiro de 95 a dezembro de 97 aumentaram em 196% as vagas nas oficinas culturais de São Paulo

Parcerias podem mudar cara de São Paulo

Projetos para transformar áreas abandonadas e deterioradas em novos espaços de lazer e cultura não faltam, mas só serão viáveis se a iniciativa privada se unir ao governo para executá-los

MARISA FOLGATO

Se o poder público conseguir ter acesso ao recheado bolso do alheio, a paisagem da Capital pode se tornar, em muitos pontos, irreconhecível para os próximos paulistanos. Fervilham projetos de novas áreas de lazer e cultura em locais nunca imaginados e até capazes, hoje, de causar arrepios mesmo aos mais aventureiros. Falta dinheiro aos cofres públicos. Mas idéias de revitalização podem passar rápido ao plano prático por meio de um recurso cada vez mais interessante para a recuperação de espaços deteriorados: as parcerias entre o governo, em qualquer instância, e a iniciativa privada.

A execução de programas de revitalização em países latino-americanos não tem servido apenas para salvar as finanças públicas. Os efeitos da venda de esta-

tais se espalham até mesmo pelo perfil de muitas cidades, como é o caso de Buenos Aires. Ali, a venda da companhia ferroviária e da empresa portuária fez com que áreas abandonadas fossem revitalizadas e recuperadas para a população.

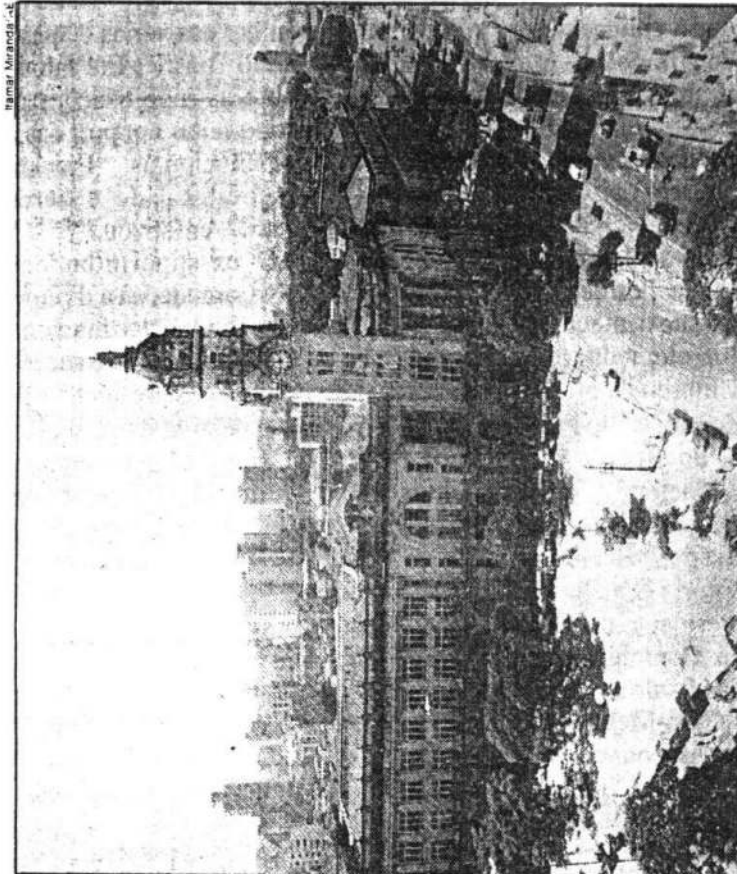
Amplios terrenos que margeiam ramais de trens próximos a bairros sofisticados abrigaram em breves projetos imobiliários. O mesmo já acontece com uma zona portuária, antes abandonada, localizada nos fundos da Casa Rosada e que hoje, vendida pelos novos donos do porto, se constitui em um dos mais apreciáveis locais da cidade. No local, antigos armazéns vêm sendo transformados em charmosos prédios de apartamentos para a alta classe média e já abrigam alguns bares e restaurantes. Tudo

isso à beira do Rio da Prata. Se a política de privatização for seguida a sério em São Paulo, algo muito semelhante poderá acontecer na cidade. O dinheiro dos empresários paulistanos pode transformar a Estação Júlio Prestes, da Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa), na região central, e um conjunto de prédios vizinhos tombados pelo patrimônio histórico, num imenso bulevar, com opções de lazer e cultura de alto nível. "Podemos fazer essas estações espaços cinco-estrelas, como na Europa, e gerar toda uma atividade comercial e de serviços, voltada para isso, melhorando o uso da região", garante o presidente da Fepasa, Renato Casali Pavan.

Na mesma linha, o vereador Aurélio Nomura (PL) levou à Câmara um plano que altera a "cara" da Liberdade, ocupando espaços aéreos entre quatro viadutos. O objetivo é atrair o turista para o bairro

típico japonês, renovado, revitalizado e ampliado. Sempre de olho nos recursos dos empresários, há planos inusitados para a Rua Roberto Simonsen, onde estão o Solar do Marquês e a Casa Número 1, no Centro. Pode virar local exclusivo de arquivos históricos.

O Complexo Penitenciário do Carandiru pode mudar de endereço e deixar em seu lugar um misto de conjunto residencial e comercial, com o bosque e prédios tombados abertos ao público, em mais uma opção de lazer. Na Zona Leste, uma área particular de 100 mil metros quadrados, onde há construções de 1696 com as duas únicas senzalas da cidade, já foi declarada de utilidade pública. Pode virar museu e área verde a mais para os paulistanos.



Estação Júlio Prestes: em troca do uso do local para eventos, clientes financiam parte da restauração

O ESTADO DE SÃO PAULO

14/05/95

36

36
37

Bulevar deve unir Estações da Luz e Júlio Prestes

Fepasa quer usar experiência européia e fazer de antigas estações espaços cinco-estrelas

Um enorme bulevar, ladeado de prédios tombados pelo patrimônio histórico e cheio de atrações culturais e comerciais — sem os camelôs que hoje dividem espaço com ladrões — deve unir as Estações Júlio Prestes e da Luz, na região central. “A experiência mostra que São Paulo pode seguir a tendência européia, onde as estações de trens, recuperadas, são espaços cinco-estrelas”, diz o presidente da Ferrovia Paulista S.A. (Fepasa), Renato Cassali Pavan. “Sem gastar dinheiro próprio porque governo não tem o que investir.”

A empresa criou até a Agência de Desenvolvimento Ferroviário (Adefer) só para estabelecer parcerias com a iniciativa privada. “A ferrovia tem um carisma especial e precisamos usar isso para, dentro da ideia de sustentabilidade, torná-la um negócio atraente”, diz Pavan. “As pessoas gastariam dinheiro em lojas de nível, além de frequentar exposições ou lançamentos de moda, de carros, restaurantes, enfim eventos que rendam recursos, além de prazer.”

Para Pavan, a população ganharia com a revitalização, assim como os empresários — o lucro é a única forma de atração — com o novo uso vip da região. “A Fepasa lucraria reparando seus prédios e reestruturando as estações.” A própria Estação Júlio Prestes está sendo restaurada com a realização de eventos. “Em troca do uso do espaço, cada cliente financia um pedaço da obra.” A Fepasa tem US\$ 9 bilhões de patrimônio.

A intenção é desatrelar o futuro uso comercial e cultural dos prédios — além das Estações da Luz e Júlio Prestes, há o do Decon (antiga sede da Estrada de Ferro Sorocabana) e o do INSS (onde funcionava a engenharia da Sorocabana) — do fluxo de passageiros interessados apenas em pegar o trem. Na área da Júlio Prestes, as linhas de trens passam abaixo do nível da rua. “A estação será subterrânea, com ligação da Praça Júlio Prestes à Estação da Luz

CONTINUAÇÃO



Empresários tomam iniciativa

São tantas as necessidades e tão escassas as verbas públicas que tanto Estado quanto Prefeitura já criaram até comissões especiais apenas para manter contatos e conquistar a simpatia da iniciativa privada.

Os próprios empresários também fazem o caminho inverso e vêm oferecer ideias e dinheiro, como representantes do Pensamento Nacional das Ba-

ses Empresariais (PNBE) que querem construir centros de convivência para a população de rua, mudando as características de lugares públicos deteriorados. Ou a Associação Viva o Centro, composta de empresários, banqueiros e comerciantes, que aos poucos começa a mudar o jeito abandonado do antigo coração de São Paulo, trazendo novo ânimo. (M.F.)



48
7
49

Do

Número

Ano

Rubrica

Processo: 36.990/97 - Estudo de tombamento da Estação Júlio Prestes

Interessado: Iphan

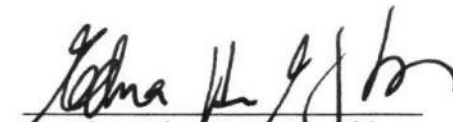
Assunto: Solicita documentação relativa à Estação Júlio Prestes

À Diretoria Técnica,

Atendendo ao ofício nº 661/97 - 9ª CR/IPHAN/SP que solicitou documentação relativa à Estação Júlio Prestes, para subsidiar a instrução do processo de tombamento aberto pela instituição a pedido do Condephaat, realizamos uma pesquisa na nossa hemeroteca e copiamos todos os artigos de jornais que diziam respeito à Estação (1978-1998). Anexamos também a Notificação do tombamento do Bairro dos Campos Elíseos, publicado no Diário Oficial do Estado de São Paulo em 27/03/86, que inclui o referido bem, mas que ainda não foi homologado pelo Secretário da Cultura.

STCR, 24 de março de 1998.


Arq. Tereza C. R. E. Epitácio


Hist. Edna H. M. Kamide



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA
CONDEPHAAT

49
50

Ofício STCR-111/98
P.Cond. 36.990/97

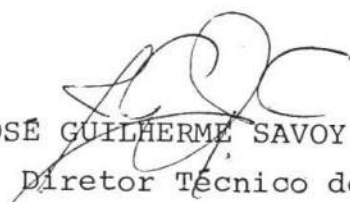
São Paulo, 02 de abril de 1998

Prezada Senhora

Estamos encaminhando, em anexo, cópia de documentos relativo à Estação Julio Prestes, em atendimento ao solicitado por Vossa Senhoria no ofício nº 661/97.

Retribuindo o apreço de Vossa Senhoria, subscrevemo-nos,

atenciosamente.


JOSE GUILHERME SAVOY DE CASTRO
Diretor Técnico do STCR

Senhora
Arqtª Cecilia H.G.Rodrigues dos Santos
Rua Baronesa de Itu nº 639
CAPITAL

01231.001

/srh

PO GP 2/
OFICIA GEM SQUIDN
n 20 2/ ANEXO
2/04 98

José Guilherme Savoy de Castro
Diretor Técnico do STOR
CREA n.º 17518/D-SP

A SA.

cliente.

Para guardar manifestação

SP. 14/04/98



Carlos H. Heck
Presidente
CONDEPHAAT



51

MINISTÉRIO DA CULTURA
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
9ª Coordenadoria Regional/São Paulo

Of. nº 102/98 - 9ª CR/IPHAN/SP

São Paulo, 14 de abril de 1998

Da: 9ª Coordenadoria Regional do IPHAN/SP
Ao: Presidente do CONDEPHAAT
arq. Carlos H. Heck

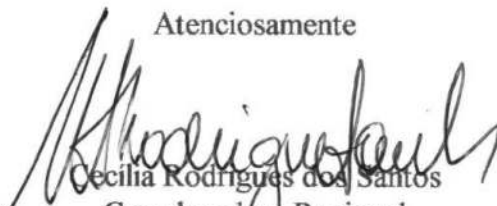
Senhor Presidente,

Em atenção ao of. STCR 111/98, de 02/04/98, assinado pelo arq. José Guilherme Savoy de Castro, cumpre-nos registrar o encaminhamento das 25 reproduções xerográficas de artigos publicados na imprensa sobre a Estação Júlio Prestes. Infelizmente, porém, essa documentação não é suficiente para a instrução de processo de tombamento pelo IPHAN.

Assim, reiteramos os termos do Of. nº 661/97 - 9ªCR/IPGAN/SP, de 16/10/97, relacionando os itens que devem necessariamente constar de um processo de tombamento, segundo orientação do Departamento de Proteção deste Instituto. Sublinhamos a necessidade de ser apresentado à 9ªCR o projeto de remodelação da estação, cujas obras já estão em curso, a fim de documentar no processo o nível das alterações que estão sendo introduzidas no momento que se aponta como merecedor da especial proteção deste IPHAN.

Certos de contar com a colaboração do CONDEPHAAT,

Atenciosamente


Cecília Rodrigues dos Santos

51
52



Arquivo

**MINISTÉRIO DA CULTURA
INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO NACIONAL
9ª Coordenadoria Regional/São Paulo**

Of. n.º 661/97 - 9ª CR/IPHAN/SP

São Paulo, 16 de outubro de 1997

Da: Coordenadoria Regional do IPHAN em São Paulo

**Ao: Presidente do CONDEPHAAT
arq. Carlos Heck**

Senhor Presidente

Em atenção ao ofício GP-1183/97, datado de 10 de julho de 1997 e entregue em mãos à 9ªCR no dia 15 de outubro próximo passado (protocolo n.º 570/9ªCR/IPHAN/SP), que solicita o tombamento federal da Estação Júlio Prestes, localizada no bairro dos Campos Elíseos, nesta Capital, cumpre-nos informar que estamos encaminhando o pedido em tela ao Departamento de Proteção do IPHAN, responsável pela instrução dos processos de tombamento da Instituição.

Com o intuito de colaborar com o estudo, sempre minucioso e bastante criterioso, a ser iniciado com vistas à instrução do processo, e para que o mesmo possa ser agilizado, adiantamos a seguir a solicitação de documentação de praxe, consultando V.Sa. sobre a possibilidade de colocá-la à disposição deste Instituto:

Apoie o iPatrimônio: <http://www.ipatrimonio.org/apoie>

53
53 ↑

- histórico completo da estação e documentação iconográfica
- cópia da resolução individual de tombamento da estação por parte do CONDEPHAAT e da homologação pelo Sr. Secretário da Cultura
- relação de bens móveis integrados
- poligonal de entorno adotada pelo CONDEPHAAT

Certos de contar com a colaboração de V.Sa. , aproveitamos o ensejo para renovar protestos de apreço e consideração,

Atenciosamente



Cecilia Rodrigues dos Santos
Coordenadora Regional



Do	Número	Ano	Rubrica
Ofício 102/98			

INT.: 9ª COORDENADORIA REGIONAL DO IPHAN

ASS.: Estação Júlio Prestes - Capital

1. À SA para juntar ao respectivo processo;
2. Ao STCR para ciência e providências.


GP/Condephaat, 30 de abril de 1998.


 CARLOS H. HECK
 Presidente

/emws.-

CONDEPHAAT
 Em 06/05/98
 Recebido por: SILVANA
 Horas: 10.05

O PRO. YERGES BITOCI - 6
 HIST. EDUA KAMIDE SANCITA-20
 PTE. DIMEN 0
 18/05/98


 José Guilherme Savoy de Castro
 Diretor Técnico do STCR
 017612/D-SP

54
55

Do

Número

Ano

Rubrica

Processo: 36990/97

Interessado: Condephaat

Assunto: Estudo de Tombamento da Estação Júlio Prestes - Capital

Resposta ao Ofício nº 102/98 - 9ª CR/IPHAN/SP, 14 de abril de abril de 1998.

À Diretoria Técnica,

Na medida do possível estamos tentando reunir a documentação solicitada pelo IPHAN, no ofício nº 661/97 e reiterada no ofício nº 102/98, porém antecipamos que nem todos os itens poderão ser atendidos, como descreveremos a seguir:

1- Projeto de transformação do edifício da Estação Júlio Prestes, amplamente divulgado pela imprensa e de iniciativa do Governo do Estado de São Paulo e cópia do relatório técnico sobre o mesmo elaborado pelo Condephaat e de aprovação do mesmo por esse egrégio Conselho.

- Esclarecemos que o Condephaat possui no processo 36.433/97 cópias do referido projeto, embora não possua as plantas originais, o que dificulta o atendimento a este item. Desta forma, sugerimos que o Iphan solicite diretamente à Secretaria da Cultura o anteprojeto arquitetônico da "Sala Júlio Prestes e da Garagem, do Centro Cultural Júlio Prestes", enviado ao Condephaat pelo escritório Dupré Arquitetura, em 14 de novembro de 1997 (DIR-170/97). Em relação a este item, estamos apenas enviando a este Instituto a síntese da decisão do egrégio colegiado que aprova o aludido anteprojeto em 17 de novembro de 1997, ata nº 1107.

2- Diagnóstico do estado de conservação geral do edifício.

- O edifício encontra-se em obras de adaptação e conservação e, portanto, em transformação. Quaisquer outros tipos de esclarecimentos, sugerimos que o Iphan entre em contato com a Assessoria de Obras da Secretaria de Cultura.



56

Do

Número

Ano

Rubrica

4 - Levantamento métrico arquitetônico no seu estado atual

- Idem resposta do item 1.

5 - Levantamento fotográfico do edifício, em preto e branco no seu estado atual.

- Não possuímos este levantamento fotográfico.

6 - Histórico completo da estação e documentação iconográfica.

- Até a presente data possuímos apenas as matérias publicadas pela imprensa, cujas cópias já foram enviadas ao Iphan. Caso haja interesse deste Instituto, informamos que recentemente tomamos conhecimento da existência de uma publicação intitulada "Estação Júlio Prestes", patrocinada pela Bolsa de Mercadorias & Futuros e que poderá ser adquirida gratuitamente. Para fazer a solicitação, entrar em contato com a Superintendência Geral da BM&F, através do telefone: 3119 20 00, ou do fax 232 75 65. Endereço: Praça Antônio Prado, 48.

7- Cópia da Resolução individual do tombamento por parte do Condephaat e da homologação pelo Sr. Secretário da Cultura.

Esclarecemos que a Estação Júlio Prestes fazia parte do conjunto de bens inventariados do bairro dos Campos Elíseos, com decisão do Conselho favorável ao tombamento - processo nº 24.506/86 - e no aguardo de ser homologado pelo Secretário da Cultura. Posteriormente, por decisão do Egrégio Colegiado, na reunião de 20 de outubro de 1997, a estação Júlio Prestes foi destacada do referido processo e, para dar prosseguimento à efetivação do seu tombamento, foi aberto o processo de nº 36990/97.

8- Relação dos bens móveis integrados.

O estudo de tombamento não contemplou, até o momento, os bens móveis da Estrada de Ferro Sorocabana.

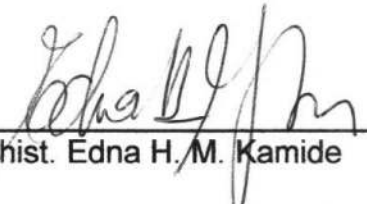
9- Poligonal de entorno adotada pelo Condephaat.



Do	Número	Ano	Rubrica
----	--------	-----	---------


Pela legislação do Condepmaat, a área envoltória, com o raio de 300 metros, só é criada após o tombamento.

STCR, 19 de junho de 1998.


 hist. Edna H. M. Kamide


 arq. Tereza C. R. E. Pereira

RS SP
 MATERIAL PROMISSIVO
 PARA "P. SOLICITAÇÃO" DO IPATIM
 2/07/98


José Guilherme Savoy de Castro
 Diretor Técnico do STCR
 CREA nº 17518/D-SP



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado
Av. Paulista nº 2644 - 2º andar - Tel.: 231.4110 - Fax: 231.2684
São Paulo - SP
Cep: 01310-300

58

Ofício GP-786/98
Processo 36.990/97


São Paulo, 24 de Agosto de 1998.

Prezado Senhor

Cumprimentando cordialmente Vossas Senhorias, vimos solicitar os préstimos dessa Instituição no sentido de ser encaminhada a este Órgão dois exemplares da publicação "Estação Júlio Prestes", tendo em vista que se este Órgão vem realizando estudos visando o tombamento desse importante patrimônio cultural.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,


CARLOS H. HECK
Presidente

Senhor
DR. DORIVAL RODRIGUES ALVES
Superintendente Geral da Bolsa de Mercadorias e Futuros

58
59

Do

Número

Ano

Rubrica

INT.: CONDEPHAAT

ASS.: Estação Júlio Prestes

Informação GP-067/98

Senhor Chefe de Gabinete
Dr. Antônio Rudnei Denardi

Vimos solicitar providências de Vossa Senhoria junto à Assessoria de Obras da Pasta, no sentido de que seja encaminhado a este CONDEPHAAT um conjunto de desenhos do o projeto arquitetônico de adaptação da Estação Júlio Prestes para instalação de sala de Concertos, bem como do levantamento métrico arquitetônico do Edifício no seu estado atual, para complementar documentação a ser enviada ao IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – 9ª Coordenadoria Regional/São Paulo, para efeito de instrução de tombamento em nível federal.

GP/Condephaat, 24 de Agosto de 1998.


CARLOS H. HECK
Presidente

/emws.-



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado
Av. Paulista nº 2644 - 2º andar - Tel.: 231.4110 - Fax: 231.2684
São Paulo - SP
Cep: 01310-300

59
11/11/98
CW

Ofício GP-1167/98
Processo 36.990/98

São Paulo, 05 de Novembro de 1998

Prezada Senhora

Em atenção ao Ofício 102/98-9ª CR/IPHAN/SP, referente à Estação Júlio Prestes, encaminhamos anexo cópia do projeto original composto de 11 plantas, bem como da síntese de decisão do Egrégio Colegiado sobre o projeto arquitetônico de adaptação da Estação para instalação de sala de concertos.

Esclarecemos que a referida Estação foi objeto de deliberação do Egrégio Colegiado, favorável ao tombamento da mesma e, no momento, está sendo providenciada minuta da Resolução de Tombamento para homologação do Secretário. Informamos, ainda, que os estudos não contemplaram os bens móveis da Estrada de Ferro Sorocabana.

Quanto à solicitação relativa ao diagnóstico do estado de conservação geral do edifício, informamos que o edifício encontra-se em obras de adaptação e conservação, portanto, em transformação.

Esclarecemos que a área envoltória, pela legislação do CONDEPHAAT, através do artigo 137 do Decreto Estadual 13.426/79, é criada após a homologação do tombamento pelo Senhor Secretário de Estado da Cultura.

Segue anexo publicação intitulada "Estação Júlio Prestes", patrocinada pela Bolsa de Mercadorias & Futuros.

Quanto aos demais documentos, informamos que os mesmos estão sendo providenciados para posterior envio a esse Instituto.

Sem mais para o momento, subscrevemo-nos,

Atenciosamente,


CARLOS H. HECK
Presidente

Senhora
CECÍLIA RODRIGUES DOS SANTOS
Coordenadora da 9ª CR/IPHAN/SP

Recebido
17/11/98
III



Do	Número	Ano	Rubrica
Proc. CONDEPHAAT	36.990	97	

INT.: CONDEPHAAT


ASS.: Estudo de tombamento da Estação Júlio Prestes – Capital

Ao STCR para prosseguimento dos estudos.

GP/Condephaat, 17 de Novembro de 1998


CARLOS H. HECK
Presidente

*AO DR. ROBERTO L. FERREIRO
P/ PROSSGUIMENTO
19/11/98*


José Guilherme Savoy de Castro
Diretor Técnico do STCR
CREA n.º 17518/D-SP

/emws.-



SECRETARIA DE ESTADO DA CULTURA

Folha de informação rubricada sob n.º

do Proc. 24506/86 n.º / (a)

Interessado: CONDEPHAAT


Assunto: Estudo de tombamento do bairro de Campos Elíseos
CAPITAL.

SÍNTESE DE DECISÃO DO EGRÉGIO COLEGIADO
SESSÃO ORDINÁRIA DE 24 DE MARÇO DE 1986
ATA nº 708

Em reunião de 24/03/86, Ata nº 708. O Egrégio Colegiado do CONDEPHAAT, aprovou o tombamento do traçado urbano e o conjunto de prédios listados do bairro Campos Eliseos, conforme proposta apresentada pela comissão encarregada dos estudos referente a este bairro, contida no edital de abertura de processo de Estudo de tombamento, publicado pelo D.O.E. de 22 de março de 1986.

1. À DT para as providências cabíveis

GP., 24 de março de 1986.


MODESTO SOUZA BARROS CARVALHOSA
Presidente

DG

62
63

Resolução SC - 27, de 8-7-99

Dispõe sobre o tombamento da antiga Estação Júlio Prestes

O Secretário da Cultura, nos termos do artigo 1º do Decreto - Lei nº 149, de 15 de agosto de 1969 e do Decreto 13.426, de 16 de março de 1979, cujos artigos 134 a 149 permanecem em vigor por força dos artigos 187 e 193 do Decreto Estadual nº 20.955, de 1º de junho de 1983, resolve:

Artigo 1º - Fica tombado como bem cultural de interesse arquitetônico e histórico o edifício da "Estação Júlio Prestes" localizado na Praça Júlio Prestes, projetado para a "Estrada de Ferro Sorocabana" em 1925 pelo arquitetos Samuel e Christiano Stockler das Neves, sua arquitetura neoclássica, inspira-se em estações americanas da época. A estação, projetada para terminal de passageiros, tem dimensões monumentais e foi concluída em 1938. Sua implantação e proximidade com a Estação da Luz e o prédio do antigo DOPS fazem deste edifício, um elemento de importância na revitalização da área central da cidade. É ocupado atualmente pela Secretaria de Estado da Cultura que instalou no pátio interno do edifício a "Sala São Paulo", auditório da OSESP, Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo.

Artigo 2º Fica o CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo autorizado a inscrever no Livro de Tombo o referido bem para os devidos efeitos legais.

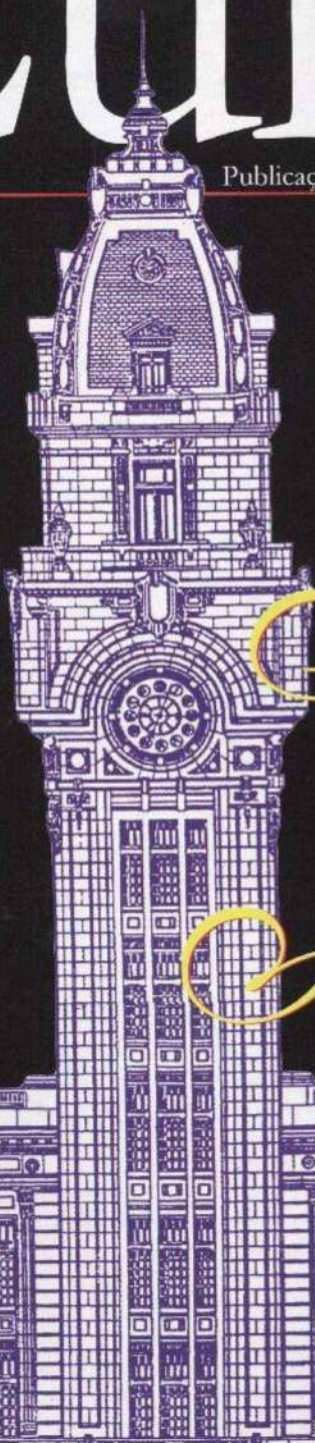
Artigo 3º Esta resolução entrará em vigor na data de sua publicação.

REVISTA AGENDA

Cultural

ANO I - Nº 1

Publicação Mensal da Secretaria de Estado da Cultura do Estado de São Paulo



*A Nova
Júlio Prestes*

inda tais

Dizer que São Paulo se transformou no mais importante pólo cultural da América Latina chega a ser até redundante. Basta um olhar pela programação de nossos teatros, museus, salas de concerto e espetáculos, para percebermos que é aqui que estão acontecendo as melhores exposições internacionais, se apresentando as mais importantes orquestras, as peças e shows de maior destaque.

E neste cenário de um quase "renascimento cultural" a ação do Estado vem se destacando por intermédio da implantação de novos espaços - seja nas artes plásticas, com a Pinacoteca; na música, com a Orquestra Sinfônica, o Theatro São Pedro, o Complexo Cultural Júlio Prestes; seja nas artes cênicas ou na preservação de nossa memória, e aí está o Memorial do Imigrante para comprovar nossa tese.

A aposta no novo e a coragem do desafio, por um lado, a recuperação de nossa história de outro, nos permite afirmar que hoje, em São Paulo, as ações culturais se multiplicam e passam a ter importância vital até mesmo na economia de nosso

Estado, como geradoras de recursos e especialmente de empregos.

São essas ações, esses desafios, essas propostas e projetos que você irá encontrar em nossa revista. Vamos discutir a vanguarda do lazer cultural, conversar com quem está criando a arte, com quem participa, com quem recebe e usufrui do produto cultural e com todos aqueles que tiveram algo a dizer sobre Cultura.

Nossa publicação vai estar todos os meses com você, informando-o dos espetáculos, exposições e eventos que o Governo do Estado de São Paulo, através da Secretaria de Estado da Cultura, realiza na capital e no interior. Afinal, nada melhor que uma boa peça, um concerto de qualidade, uma exposição bonita para tornar este nosso São Paulo um pouco melhor. É isso que queremos e esperamos estar conseguindo com nossas ações e, agora, com nossa revista.

Marcos Mendonça

SECRETÁRIO DE ESTADO DA CULTURA

Nesta Edição:

Reportagem de Capa: O GOVERNADOR MARIO COVAS E O SECRETÁRIO DE ESTADO DA CULTURA-MARCOS MENDONÇA NO PRIMEIRO CONCERTO DO COMPLEXO CULTURAL JÚLIO PRESTES.

Destaque: O FOTÓGRAFO RICARDO MIGLIORINI VAI AO PORÃO DA DITADURA.

Memória: A BASTILHA DO CAMBUCI E OUTRAS HISTÓRIAS DO BAIRRO DE ALFREDO VOLPI.

Patrimônio Histórico: A BOLSA DO CAFÉ VISITADA PELO MENINO COVAS.

Livre: OS OBJETOS DE DUCHAMP.

Crônica: SÃO TOM ZÉ PAULO.

REVISTA AGENDA CULTURAL

A REVISTA AGENDA CULTURAL é uma publicação mensal, sob responsabilidade do Departamento de Comunicação da Secretaria de Estado da Cultura, do Governo do Estado de São Paulo. A distribuição desta publicação é gratuita, não estando à venda em bancas, livrarias ou pontos alternativos, assim como não há venda de assinaturas.

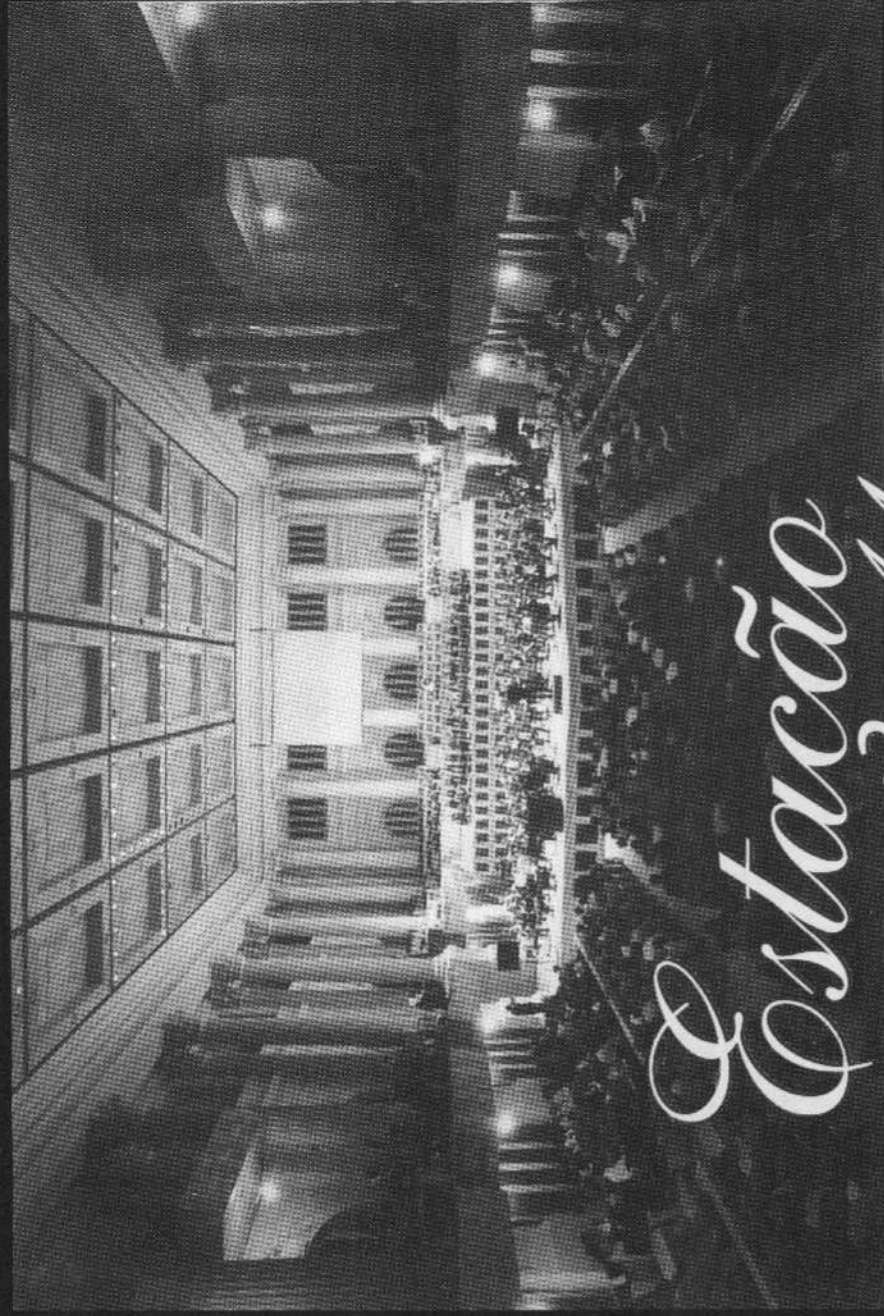
A reprodução de textos, matérias ou fotos é permitida, com prévia solicitação, por escrito.

A ilustração da capa refere-se ao projeto original de 1935. Fotos: Agnes Melis/Imprensa SEC (inclusive a foto de capa do detalhe da reforma da cúpula do Complexo Cultural Júlio Prestes); Claudia Mifano, Marcos Piffer (cópula da Bolsa do Café reproduzida do livro *Santos Rolário Létrico e Poético*), Paulo Liebert/AF, Ricardo Migliorini/Imprensa SEC e acervo do Departamento de Comunicação da Secretaria de Estado da Cultura. Fotógrafos e Impressão: IMPRENSA OFICIAL.

Um Governo afinado com a Cultura

Reportagem de Capa

A Secretaria do Estado da Cultura inaugura no próximo dia 9 de julho a Sala São Paulo de concertos, uma das mais bem aparelhadas do mundo, no novo Complexo Cultural Júlio Prestes - a nova sede da OSESP.



Estação da Música

Prestes, com a pena do arquiteto Cristiano Stockler das Neves. Entrevistado pelos jornais da época, o autor do projeto já falava numa estação que deveria conjugar o conforto norte-americano ao luxo francês. A planta original seguia a praticidade das estações da Pensilvânia e de Nova York, com o requinte Luis XVI no acabamento: granito, mármore italiano, vitrais importados, arcos e pilares. No entanto, o que mais impressionava, em 1938, quando a Júlio Prestes foi inaugurada, era entrar no Grande Hall, com 1 quilômetro quadrado de área e pé-direito de 24 metros, sustentado por 32 colunas, local onde os bilhetes eram vendidos.

Igual estupefação - a palavra é essa mesma, uma sonora estupefação - é o que se sente hoje ao entrar no mesmo espaço, agora

em 1875, os lucros do ciclo cafeeiro em São Paulo exigiram uma ligação fácil entre a capital e o porto de Santos, para o escoamento do produto. A indústria automobilística sequer havia dado a partida. O trem era o meio de transporte mais promissor e já havia dominado a paisagem europeia. Surgia a Estrada de Ferro Sorocabana.

Entretanto, 50 anos depois, o café já não tinha o mesmo gozinho adocicado da fortuna. Os barões amargavam os dissabores da crise e a Sorocabana estava quase abandonada. O remédio, à época, era a estagnação.

A nova administração, logo nos primeiros meses, para salvar a linha férrea, pensou numa estação majestosa, localizada na região do bairro da Luz. Começava a se desenhar a futura Júlio

rebatizado de Sala São Paulo de concertos, a principal do novo Complexo Cultural Júlio Prestes, resultado da revitalização completa da velha estação.

A ideia de reaproveitar o espaço e criar uma sala de concertos sem precedentes no Brasil teve início com a reformulação da Orquestra Sinfônica do Estado, no ano de 1995, numa iniciativa do Governador Mário Covas que, ante à falta de espaços adequados no Brasil para apresentações sinfônicas e, principalmente, de um local que servisse como sede para apresentações e administração da Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo, inclusive com salas de ensaio adequadas, vislumbrou na Júlio Prestes o local ideal para tal empreendimento. Numa conversa com o

o de Estado da Cultura, Mendonça, foram dados aciros acordes para a do problema. Já havia a restauração de Júlio Prestes, excisão de executar a obra, o a partitura da OSFSP, ou-se quando os técnicos am que o Grande Hall ras medidas ideais, adas internacionalmente na sala sinfônica de e. Mais ainda, o espaço a similaridades com as is salas de concerto do

consultoria de renome onal, a Artec Consultants, York, foi chamada para r a adaptação da estação spaço dedicado à música. currículo, estão projetos Concert Hall (Suíça), ny Hall (Inglaterra), enre Na execução do projeto o Consórcio Acciona ável pela restauração do do Prado, em Madri)/ Spenco (Theatro São Pinacoteca do Estrado em o).

ação impecável, numa ada sob a banua de 30 mais, entre engenheiros, s e técnicos em restauro, ários trabalharam por 18 Só as pesquisas técnicas estauração da fachada ram três meses. Decidiu r trazer areia da região de a mesma utilizada na ão - para a recuperação iginal. Outros materiais a Europa. Para cuidar de detalhes, uma equipe de seus filhos e discípulos foi depois de uma busca nciais escolas de belas- zais. Internamente, portas ntos em bronze foram dos.

va sala São Paulo enche de arte, mas poupa os de ruídos indesejáveis ico dedicado à música. O acústico, por sua vez, ou quase toda a tecnologia conhecida. Sustentadas

por 170 toneladas de estrutura metálica, placas móveis ficam suspensas 26 metros acima da platéia. Elas subirão ou descerão conforme o repertório e a necessidade acústica de cada espetáculo. Cada movimento é controlado por computadores, travas e sensores automáticos. "A possibilidade dos ajustes adequados garante à Sala São Paulo uma das melhores acústicas do mundo", diz o maestro Roberto Farias, regente da Banda Sinfônica do Estado de São Paulo. O consultor do projeto acústico, José Augusto Nepomuceno, concorda e acrescenta os cuidados que foram tomados em relação à vibração, afinal, o palco está a menos de 100 metros dos trilhos: "O piso com 15 centímetros de espessura foi montado sob uma imensa placa de neoprene, material que funciona como um calço macio, entre duas chapas de concreto forradas com madeira freijó".

Conforto para os espectadores. Os 1509 lugares da Sala São Paulo ficarão distribuídos em 830 assentos na platéia e 679 lugares nos dois grandes balcões e nos 22 camarotes do mezzanino e p r i m e i r o pavimento. Já no andar térreo da estação, estão previstos dois foyers - um de entrada e outro de apoio

interligados por um café e restaurante.

Conforto para os músicos. O palco, de 320 metros quadrados, conta com dois elevadores, um para coro e outro para piano, que podem ser acionados mesmo durante o espetáculo, sem nenhum transtorno. E mais um diferencial - comodidade até hoje inusitada para os músicos no Brasil - nove

salas de ensaio: uma para madeira, uma para metais, uma para percussão, duas para orquestra, duas para violinos, uma para viola, violoncelo e baixo e uma para conjunto de câmara, com paredes acústicas, além de biblioteca de partituras e estúdios de gravação. No mezzanino, está o salão para música de câmara com capacidade para 250 pessoas e dez camarins.

Um outro grande salão nobre será utilizado para eventos e recepções. A Sala São Paulo já nasce corada como um dos melhores endereços musicais do planeta, equiparando-se ao Boston Symphonic Hall, Musikvereinssaal, de Viena e o Concertgebouw de Amsterdã. A nova Júlio Prestes, que exigiu investimentos de quase 45

milhões de reais (cerca de 10 milhões vieram de incentivos fiscais), está praticamente pronta para a noite de estreia, no dia 9 de julho. Será o início também do espetáculo de reurbanização da região, acredita o Secretário de Cultura Marcos Mendonça: "o resgate da velha estação, por meio de seu uso pela cultura, é a alavanca que o centro velho da

capital estava precisando para que esta área, hoje deteriorada e marginalizada, possa voltar a seu antigo esplendor". O primeiro teste já ocorreu. No último dia 21 de abril, o Governador Mário Covas e o Secretário Marcos Mendonça fizeram questão de estar ao lado dos trabalhadores da obra para assistir a nossa Orquestra Sinfônica

Kátia Ferraz

A Construção dos Mestres



Mestre Goes e Mestre Mário.

Mário José dos Santos, ou melhor, mestre Mário e Francisco L. R. Goes, ou melhor, mestre Goes estão trabalhando juntos desde o início da reforma da velha Júlio Prestes. Conheceram-se na obra. Talvez nem saibam, mas há 30 anos, quem sabe em datas muito próximas - suprema coincidência, talvez também, no mesmo dia? - ambos chegaram do nordeste para tentar a vida em São Paulo.

Enfrentaram todas as dificuldades que a cidade impõe aos migrantes e nunca se imaginaram sentados com a família numa sala de concertos, que ajudaram a construir, e apenas algumas fileiras do Governador do Estado, que os acolheu.

"Nunca tinha assistido a um concerto sinfônico, nem visto de perto uma sala de concertos", confessava mestre Mário, no último dia 21 de abril, antes da Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo emitir os primeiros acordes da ópera *Carmina Burana*. Mestre Goes gostou mais de Construção, de Chico Buarque, que a OSESP também executou. Foi quase como uma licença poética. Depois de anos de trabalho, os filhos crescidos, sentaram para descansar "como se fossem príncipes". E são. Afinal, quem transformaria as velhas estruturas da Júlio Prestes em "paredes mágicas", como diz a música que mestre Goes gostou?

estaque

“Se

te elebro o corpo

Diz que sim

Torce e a mais um pouco

Diz que sim

Se te dao um soco

Diz que sim

Se te deixam louco

Diz que sim

Se te babam no cangote

Mordem o decote

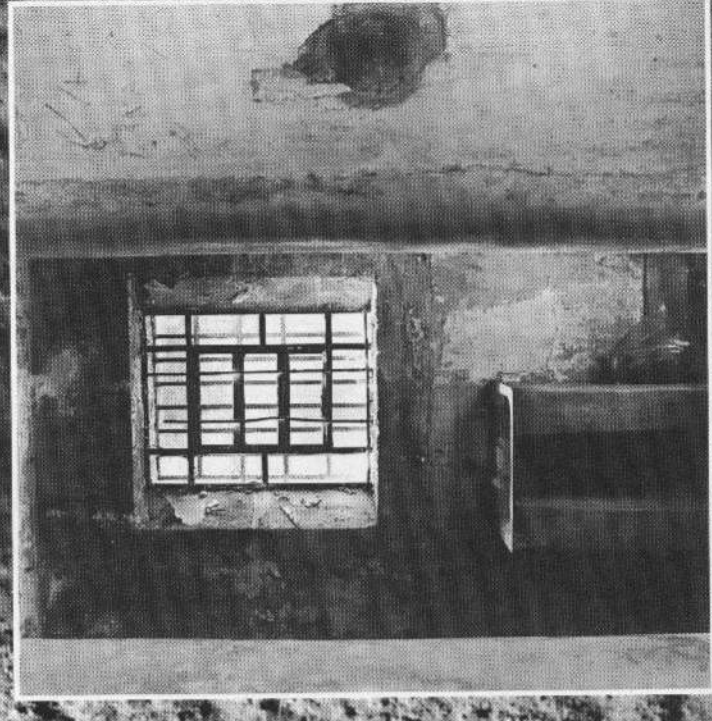
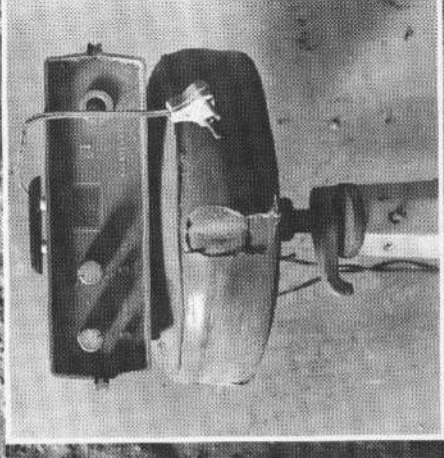
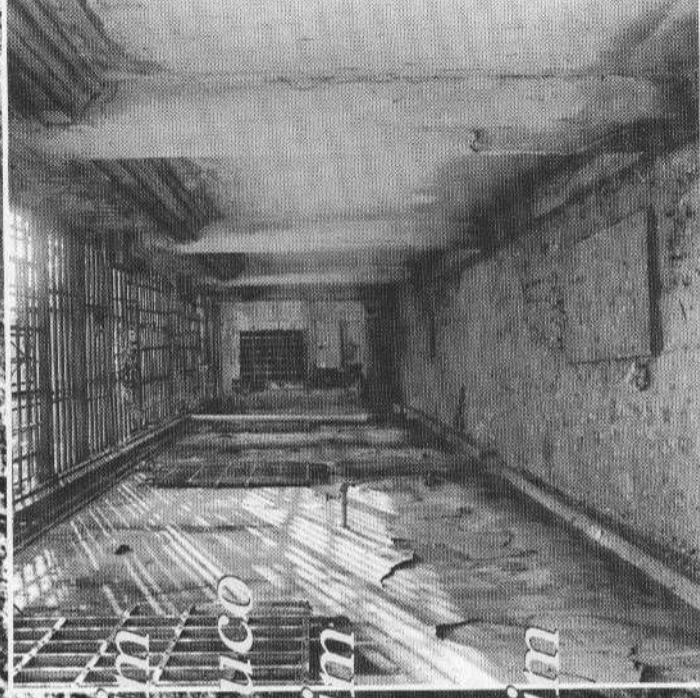
Se te alisam com o chicote

Olha bem para mim

Vence na vida quem diz sim

Vence na vida quem diz sim.”

DEFE



Excerto da letra da música *Vence na vida quem diz sim* de Chico Buarque e Ruy Guerra (1972/1973), vetada pela censura, foi gravada apenas a versão orquestral. Mais tarde, Marcos Leonardo gravou no LP *Com açúcar e com afeto*, lançado em março de 1980.

DOPS-98 é um arquivo fotográfico de Ricardo Costa Migallini que trabalha na Secretaria de Estado da Cultura desde março de 97. Para a maioria das páginas são suas, inclusive a que serve de fundo para as demais, e mostra a textura da parede amarelada e rachada, com quem flerta na sua fotografia, resolveu por conta própria fotografar o velho prédio, logo que se foi liberado ao público pela primeira vez. “O ambiente impressiona. O lugar é escuro, sujo e misterioso. Optei pelo p.b. Não poderia ser diferente. Há mais escuridão do que luz. Foi o que eu quis mostrar: a ausência de luz”. Vizinho à nova Estação Júlio Prestes, o antigo prédio do DOPS será também reformado, transformando-se em mais um espaço dedicado à música. “So a boa música para purificar o ambiente”, conclui Ricardo.



6465

Do

Número

Ano

Rubrica

Minuta de tombamento da Estação Júlio Prestes para inscrição no Livro de Tombo Histórico

em

Identificação : O Edifício da antiga Estação Júlio Prestes localizado no Bairro da Luz é atualmente composto de um bloco administrativo de caráter monumental, da sala de espetáculos denominada “São Paulo”, de uma “Gare” coberta onde localiza-se a plataforma de embarque da atual linha de trens urbanos da EMTU, além de abrigar a Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo.

Sua história começa no final do séc. XIX e início do séc. XX quando a companhia ferroviária E. F. Sorocabana é criada para atender ao crescimento econômico ocorrido em consequência da exportação cafeeira, a qual por não gerar lucros à iniciativa privada, logo passa às mãos do Governo do Estado que, em 1919, contrata o arquiteto Cristiano Stockler das Neves para projetar um novo edifício.

O projeto possui estilo eclético, com influências à Luis XVI adquiridas por Cristiano das Neves durante seus estudos na Pensilvânia. O edifício só fica pronto em 1938, alterado em sua concepção original devido à falta de verbas e com a desistência deste arquiteto em acompanhar a finalização das obras.

Após anos de abandono e depredação, em 1922 inicia-se o processo de restauração do edifício principal, sendo concluída em 1998 para tornar-se o complexo cultural atualmente conhecido.

Situação : O Edifício Júlio Prestes situa-se à Praça Júlio Prestes nº 148, no Bairro da Luz. Há também acesso à plataforma de embarque pela Al. Cleveland, atualmente desativado. A entrada para a ala ocupada pela Secretaria de Cultura se faz pela R. Mauá nº 51; ao lado localiza-se o acesso à garagem de automóveis que permite dirigir-se diretamente à sala de espetáculos sem passar por outras dependências do edifício.

Atualmente o complexo abriga:

- Embarque de Passageiros dos trens da EMTU;
- Sala São Paulo;
- Secretaria de Estado da Cultura.



65 66

Do	Número	Ano	Rubrica
----	--------	-----	---------

Caráter do Tombamento : histórico, arquitetônico e paisagístico.

EM

Resolução : SC-27, de 08.07.99 -
DOE do dia 09.07.99 - seção I - pág. 24.

Processos : - 36.990/97 - Estudo de Tombamento da Estação Júlio Prestes.
- 24.506/86 (03 volumes) - Estudo de Tombamento do bairro de Campos Elíseos

Proprietário : Governo do Estado de São Paulo

Inscrição : Livro de Tombo Histórico sob o nº 326, pág. 82, inscrição feita em 09.03.00

[Handwritten signature]
HIST. EDNA H. M. RAMOS
[Handwritten signature]
ARR. JERÔNIMO DE S. MOREIRA



66
67

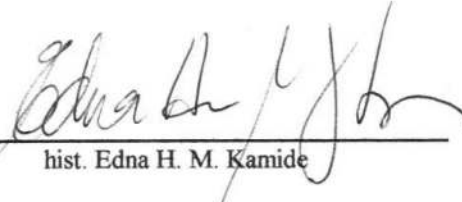
Do _____ Número _____ Ano _____ Rubrica _____

Processo: 36990/97 - Estudo de Tombamento da Estação Júlio Prestes - Capital
Interessado: Condephaat
Assunto: Abertura do volume II do processo 36.990/97.

À Diretoria Técnica,

Solicito o encaminhamento das cópias das plantas originais da Estação Júlio Prestes ao Protocolo para que se providencie a abertura do Volume II do Processo nº 36.990/97.

STCR, 13 de julho de 1998.



hist. Edna H. M. Kamide

A JO
SOLICITAÇÃO DE PROTOCOLO
INFORMAÇÃO SUPRA
13/07/98

AC

O HISTÓRICO DAS CDRs KAMIDE
RETORNAMOS A MATERIAL SOLICITADO
16/07/98


Inat Guilherme Savoy de Castro

REVISTA 68

Cultural



ANO I - Nº 3 - Julho/99

Publicação Mensal da Secretaria da Cultura do Governo do Estado de São Paulo

A SINFONIA DO CENTRO



Orgulho Restaurado

Quando, no dia nove de julho, a Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo iniciar a primeira apresentação na Sala São Paulo de Concertos, e seus acordes ecoarem acusticamente perfeitos, os paulistas não estarão ganhando, apenas, a melhor e mais moderna sala para música de toda a América Latina.

Num compasso arrojado e único em nosso país, o Governo de São Paulo estará, mais uma vez, respondendo aos desafios e expectativas desse povo na busca desenfreada pela identidade cultural e pela preservação da nossa memória, da nossa história.

Fruto de décadas de abandono, a Estação Júlio Prestes renasce como um Complexo Cultural de nível internacional, contrapondo a

modernidade arquitetônica da nova sala de concertos aos espaços históricos, agora restaurados.

Resultado do sonho e da riqueza dos bastões do café, que transformaram em realidade os projetos de Cristiano das Neves, no começo do século, a velha estação vinha se descaracterizando e expondo, em suas paredes gastas e poluídas, o empobrecimento do centro dessa nossa São Paulo.

Convida, há um ano e meio, a Secretaria de Estado da Cultura, contando com o apoio do Governador Málio Covas – que não economizou esforços e recursos – iniciou a obra da nova Sala São Paulo, e a velha Júlio foi retomando, dia a dia, o seu antigo esplendor.

Hoje, transformada em ancora, em alavanca

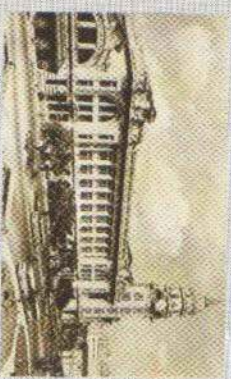
para a requalificação urbana de todo o centro de São Paulo, a nova velha estação resgata o orgulho dos paulistas pela cidade e dos paulistas pelos nossos mais importantes monumentos arquitetônicos, num processo que a cultura e a vontade política do Governador vai tornar realidade.

Um pouco de tudo isso estamos mostrando nesta edição especial da REVISTA CULTURAL. Parabéns a São Paulo e aos paulistas que, no limiar do novo milênio, ganharam um novo e magnífico cartão postal: a Sala de Concertos São Paulo, o Complexo Cultural Júlio Prestes.

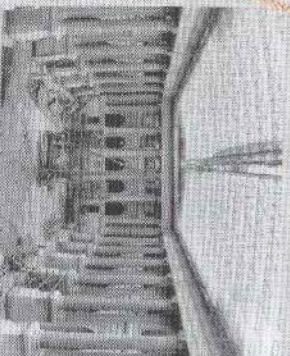
Marcos Mendonça
Secretário de Estado da Cultura

Nesta Edição:

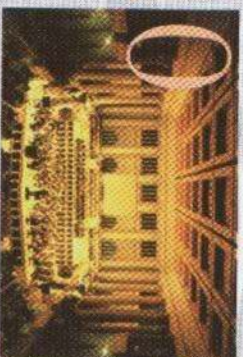
MEMÓRIA



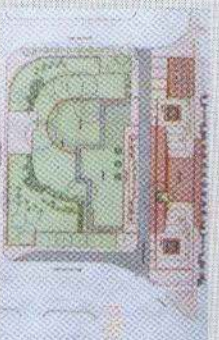
AOBRA



SALA SÃO PAULO



ARREDORES

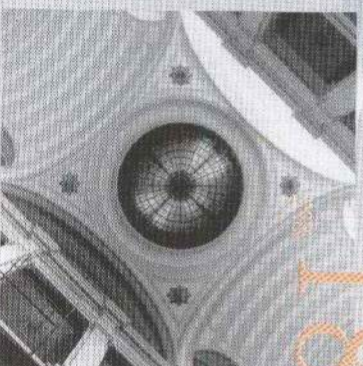


12

ASPAS

15

ENSAIO



18

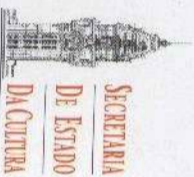
REVISTA CULTURAL

A REVISTA CULTURAL é uma publicação mensal, sob responsabilidade do Departamento de Comunicação da Secretaria de Estado da Cultura do Governo do Estado de São Paulo. A distribuição desta publicação é gratuita, não estando à venda em bancas, livrarias ou pontos alternativos, assim como não há venda de assinaturas.

A reprodução de textos, matérias ou fotos é permitida, com prévia solicitação, por escrito.
Capa: Foto de Agnes Melis/Imprensa SEC
Fotofolios e Impressão: IMPRENSA OFICIAL

Um Governo afinado com a Cultura

GOVERNO DO ESTADO
DE SÃO PAULO



MEMÓRIA

O Bem da História



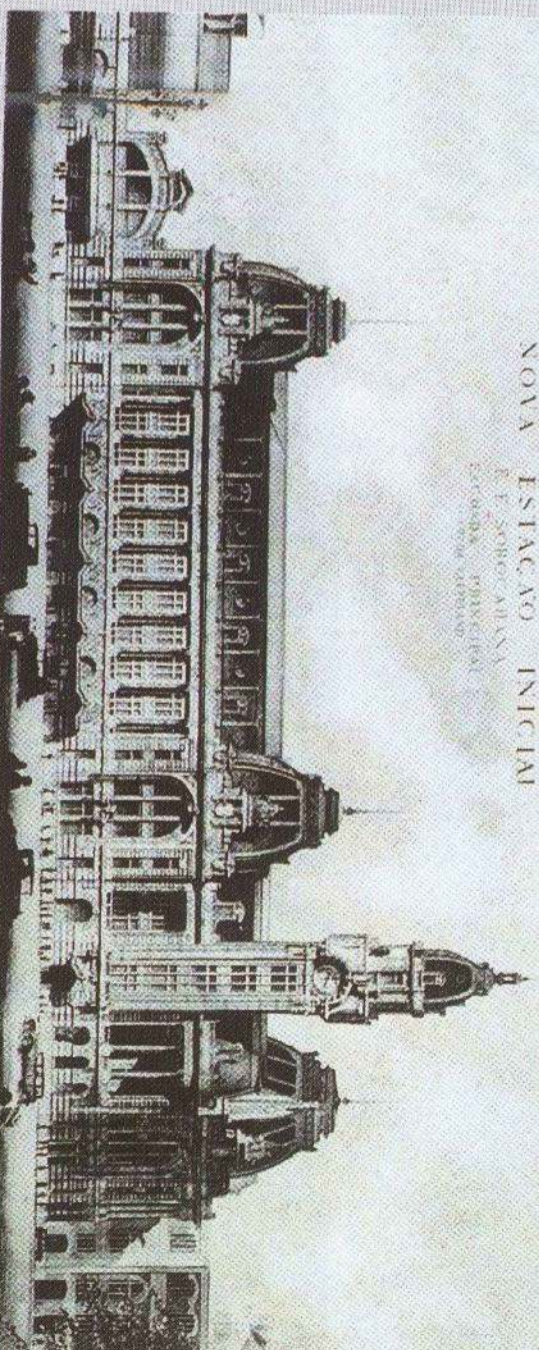
Inspiração inglesa, disposição italiana,
estilo francês, riqueza paulista.

Eram as vigas que sustentariam a
construção da principal
estação da Estrada de
Ferro Sorocabana,
a futura

Júlio Prestes.

NOVA ESTACAO INICIAL

É E SOROCABANA
ESTACAO PRINCIPAL
DE FERROVIARIA





Seja no projeto original do arquiteto Christiano das Neves, seja nos trilhos da Estrada de Ferro Sorocabana, os traços não podiam prever o que aconteceria com aquela estação.

Embarcamos nessa história, poucos anos antes da virada para o século 20, quando a lavoura do café comandava a vida econômica do Estado de São Paulo. As grandes propriedades cafeicultoras também acabavam definindo as linhas de povoamento e começavam a incentivar a vinda dos imigrantes europeus, principalmente os *ornamul*. Era uma proposta de solução para a crise da mão-de-obra escrava.

Deu certo. E o ciclo cafeeiro conquistava novo fôlego. No ano de 1896, as plantações somavam cerca de 400 milhões de pés contra os 140 milhões registrados dez anos antes - crescimento também estimulado pela alta

internacional do preço do produto.

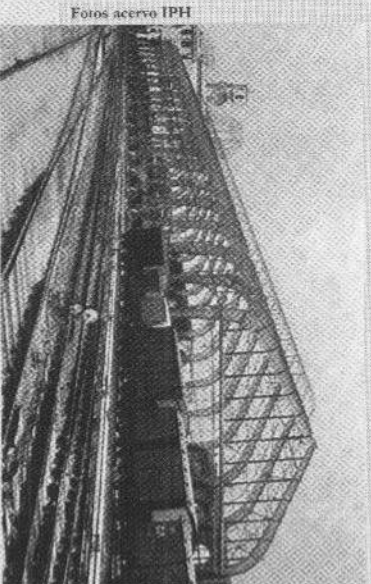
Mas a produção excessiva transformava em pó os lucros dos cafeicultores. E trazia para os produtores o dissabor da repentina baixa nos preços - a Bolsa de Nova York chegou a registrar uma queda de 23% na cotação da saca.

A crise do café se derramava sobre a economia paulista. O governo tentava de tudo para amenizar o amargor dos prejuízos. Chegou a cobrar, para cada novo alqueire de café, dois contos de réis de imposto. Era a alternativa, em 1903, para desestimular o plantio e tentar diminuir a oferta, o que levaria, acreditava-se na época, inevitavelmente a uma retomada dos preços.

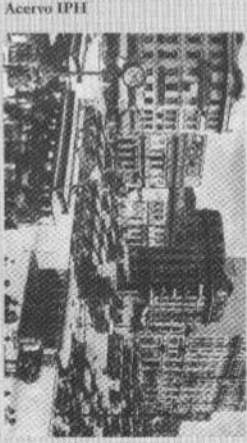
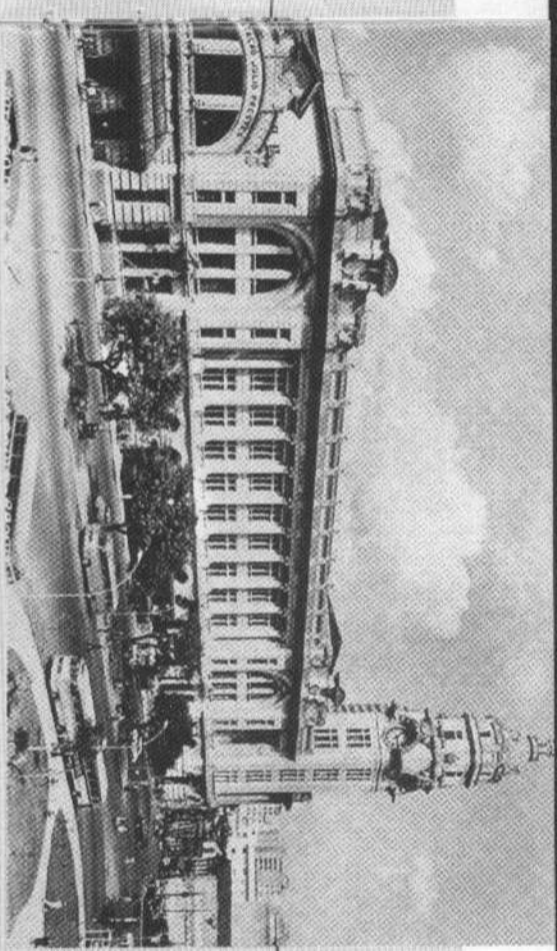
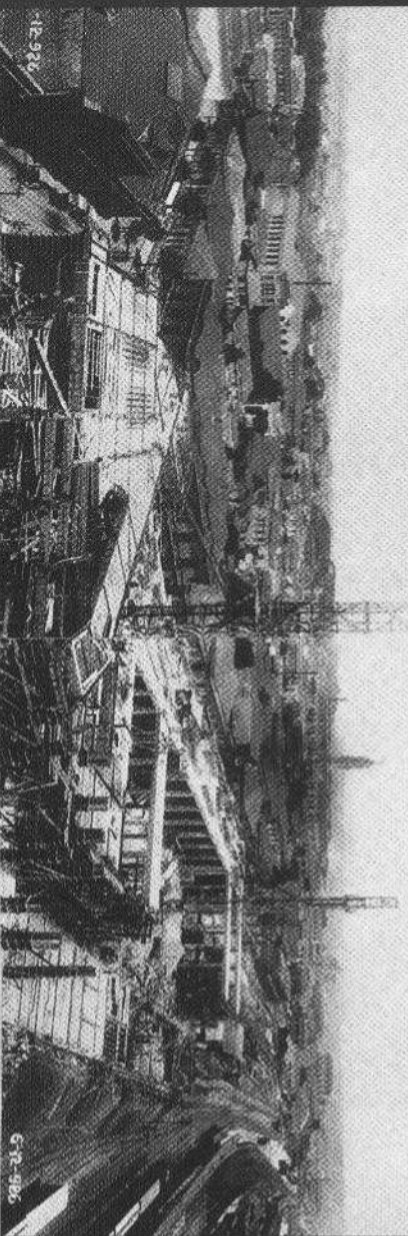
Seguiram-se muitas outras receitas para sustentar as cotações em alta.

A saída para o mar

Paralelamente, a expansão ferroviária começava a colaborar com o transporte mais rápido do produto. Por volta de 1916, o então deputado estadual Júlio Prestes - eleito anos mais tarde Presidente da República - defendia a ligação férrea do planalto com o mar, justificada pela importância do crescimento econômico da



Fotos acervo IPH



cidade. Tratava-se de um discurso que

antecipava o que seria conhecido somente na década seguinte: o projeto de construção da linha Mayrink-Santos, através da Estrada de Ferro Sorocabana. A proposta tinha como princípio facilitar o escoamento do café e, sem perder a oportunidade, romper o monopólio da São Paulo Railway (empresa inglesa), que impedia o acesso de outras companhias férreas ao Porto de Santos.

"Foi no governo Carlos de Campos em que se tomou a decisão estratégica de se fazer uma outra estrada de ferro. A ideia era desviar parte do tráfego da exportação do café pela antiga estrada da Sorocabana", conta o engenheiro Christiano Stockler das Neves Filho, hoje com 80 anos, que acompanhou a história ainda criança. Projetada pelo pai dele, em 1925, portanto bem depois do início da operação da Estrada de Ferro Sorocabana, a estação inicial - ou Estação Júlio Prestes como é conhecida hoje - seguiu um estilo considerado eclético para a

época, chamado Luis XVI modernizado.

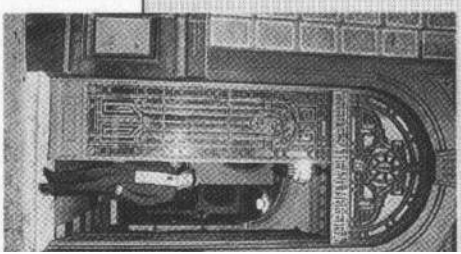
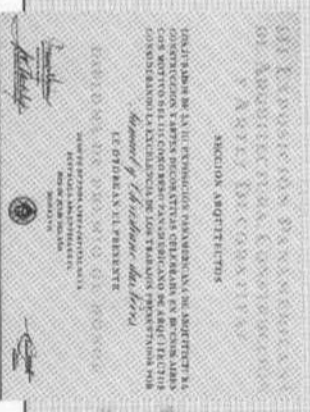
Mas a construção da nossa estação central, que seguiu as linhas da *Grand Central Station* de Nova York, ainda se arrastaria pelos trilhos por alguns anos. A falta de verbas gerada pela crise do café e a Revolução de 32 impediram que o governo executasse a obra na velocidade desejada. Assim, a futura Júlio Prestes começou a surgir em 1926, quando o Secretário de Estado da Cultura era o modernista Mário de Andrade, e só foi concluída em 1938.

Contudo, era tal a magnitude do projeto original, que, já em 1927, o arquiteto Christiano Stockler das Neves - também responsável pelo primeiro arranha-céu de São Paulo, o edifício

O Maquinista da Arquitetura

Além do primeiro arranha-céu de São Paulo, o edifício Sampaio Moreira (1924), o arquiteto Christiano Stockler das Neves (1889-1982), responsável pelo projeto original da Estação Júlio Prestes, projetou o Museu de Zoologia da Universidade de São Paulo (1940), o edifício dos Correios e Telégrafos de Petrópolis (RJ, 1922), Ministério da Guerra

(RJ, 1937) e o edifício Cotende (Recife, 1944). Foi ainda o fundador da Faculdade de Arquitetura do Mackenzie (1947). Nasceu no interior de São Paulo, na cidade de Casa Branca, Christiano das Neves - como ficou conhecido - estudou arquitetura na Universidade da Pensilvânia, nos Estados Unidos, e logo foi trabalhar no escritório



Com o projeto original da este arquiteto Christiano Stockler das Neves foi premiada em 1927, antes conclusão das obras.

do pai, o engenheiro Sampaio Moreira, que, na mesma época, projetou o edifício da Prefeitura de São Paulo. Fez também obras na capital. Foi feito nomeado de São Paulo em março de 1947.

Em 1928, apenas dois anos depois do início da obra, toda a estrutura de concreto da estação já estava concluída.



A nova velha Estação

Sampaio Moreira, de 1924, ainda hoje na R. Liberto Badaró - recebia o prêmio de honra do 3º Congresso Pan-Americano de Arquitetos, realizado em Buenos Aires (*veja box*).

“Em 1922, antes da Sorocabana, meu pai já havia sido convidado a projetar uma estação no Rio de Janeiro, a Pedro II - mas ela acabou não sendo construída”, lembra o filho engenheiro.

Esforço paulista

As estradas de ferro em São Paulo começaram a ser construídas a partir da segunda metade do século 19 para substituir o transporte feito por tropas de mulas. Quando a L. F. Sorocabana surgiu, por volta de 1875, seu objetivo principal era atender os produtores e comerciantes de algodão da área de Sorocaba. Mas o trem do café chegou apitando alto e a Sorocabana passou a ser estratégica para o escoamento do produto, assim como as estradas de ferro Paulista e Mojiana.

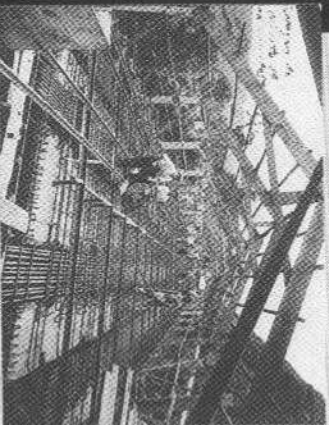
A importância da Sorocabana, na então moderna rede ferroviária paulista, aumentou com a construção da ligação Mayrink-Santos. “Foi um dos fatos mais importantes na história ferroviária

de São Paulo”, explica o pesquisador Odilon de Matos, na obra “Café e Ferrovias” (Edições Arquivo do Estado, 1981). Rompia-se assim, na década de 20, o monopólio da antiga São Paulo Railway. De acordo com Matos, a construção dessa linha - estatizada em 1902 - foi um dos mais admiráveis exemplos do esforço e da capacidade da engenharia brasileira, pois o meio geográfico - relevo, natureza do solo, clima e até mesmo a densa floresta da Mata Atlântica - tornava os projetos quase inexecutáveis. Basta imaginar o que significava a perfuração de 31 túncis e a construção de inúmeros viadutos na Serra do Mar, no caminho para o litoral, como foi necessário.

Outra vantagem da linha Mayrink-Santos era a integração das ferrovias pela igualdade de bitola (largura da via) com a maior parte das estradas de ferro do interior.

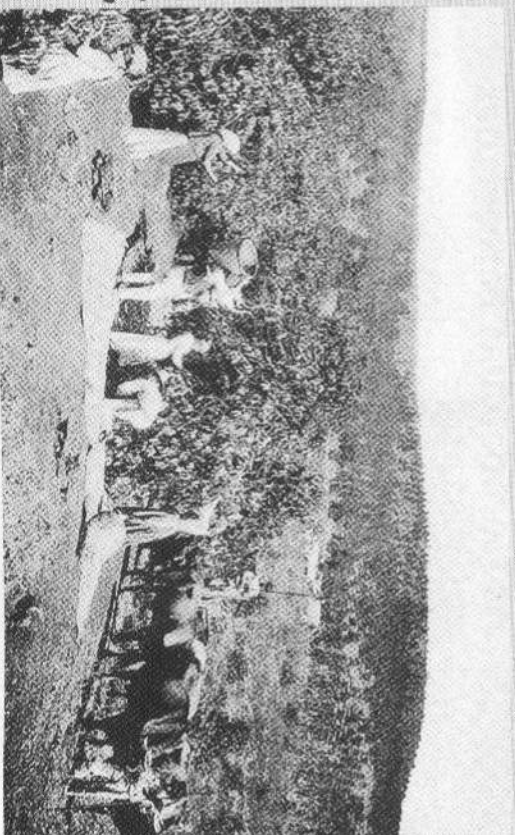
Em meio a todas essas trepidações trazidas pela história de São Paulo, a estação Júlio Prestes marcou época. Agora, está pronta para um novo ciclo: o da música e da Cultura do nosso Estado.

Luis Santiago



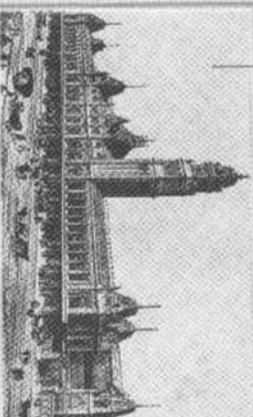
Fotos Acervo Museu da Cia. Paulista

As plantações de café em São Paulo e o escoamento da produção definiram o traçado das linhas férreas, como a Mayrink-Santos (detalhe da construção do viaduto 19).



Estação inicial da

Estação de Ferro Sorocabana foi concebida em estilo Luis XVI modificado, sobrepondo peças Rococó e soluções despojadas. Portanto, caracterizando-se pelo edelismo. Inspirada nas estações de Nova York e da Pensilvânia, as linhas arquitetônicas seguem o padrão americano, e não o inglês - como a vizinha Estação da Luz (foto). Os ingleses costumavam expor a estrutura em metal, como componente arquitetônico.



Museu da Cia. Paulista

Já os americanos sofriram influência francesa e privilegiavam a forma paladiana de construção: simetria, jogos de luz e sombra e a monumentalidade. O arquiteto responsável pelo projeto original, Christinoo Sotkler da Neves, costumava fazer referência a conjugação do conforto norte-americano, ao luxo francês.

Em 1995, por sugestão

do Secretário de Estado da Cultura, Marcos Mendonça, o Governador Mário Covas, que já havia autorizado a restauração da Estação Júlio Prestes, decidiu transformá-la no Complexo Cultural Júlio Prestes, a nova sede da Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo (OSESP).

As dimensões - 1.000m2

- do Grand Hall (foto) da Estação Júlio Prestes (local onde originalmente eram vendidos os bilhetes para o embarque) permitiram que os técnicos logo identificassem ali um local ideal para a construção de uma sala de

concertos. As medidas

guardam similaridades com a Boston Symphony Hall (1900), Musikverinsaal de Viena (1870) e Concertgebouw de Amsterdã (1880). Três templos sagrados da música no mundo, venerados por mestres e músicos.

A Artec Consultants, de

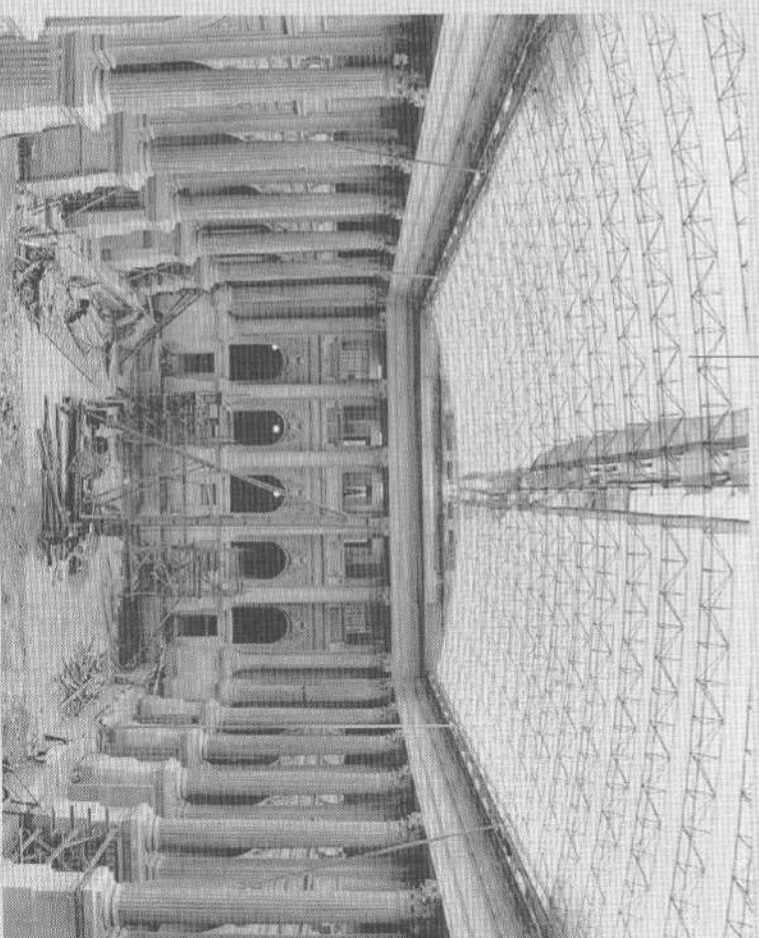
Nova York, uma consultoria de renome internacional - e que já havia projetado o Concert Hall (Inglaterra) e o Symphony Hall (Suíça), foi a empresa responsável pela adaptação acústica da estação num espaço dedicado à música. Na execução do projeto esteve o Consórcio

Acciona (responsável

restauração do Museu Prado, em Madrid)/Tr Spenco (Teatro São Pinacoteca do Estado Paulo).

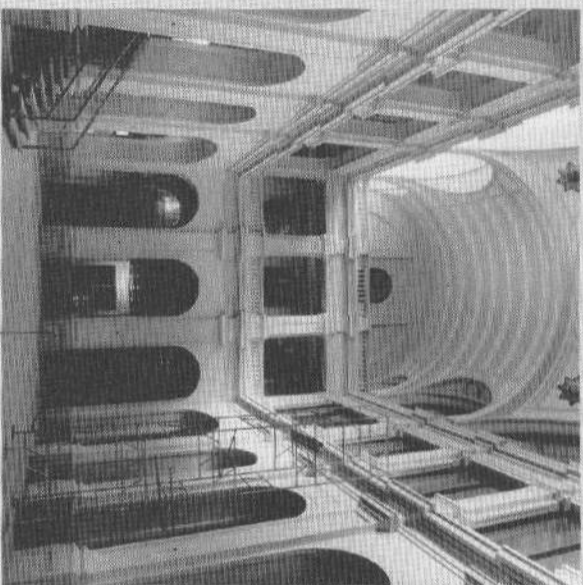
Coordenadas p

engenheiro argentino Rios e pelo arquiteto Dupré, mais de 700 trabalhadores quase trabalharam quase obra. O engenheiro dizer que, desde o momento, sabia que trataria de uma obra complexa, mas a expectativa superou a expectativa. “Foi ainda mais difícil eu imaginava”.





■ Mesmo depois da conclusão da obra de restauração – e a dedicada adaptação para um espaço dedicado à música erudita, milhares de passageiros continuarão a circular diariamente pela Estação Júlio Prestes, embarcando e desembarcando das composições da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, o que exigiu um cuidadoso planejamento técnico para o perfeito isolamento acústico e eliminação de vibrações ocorridas pela tráfego na linha férrea. Os trilhos estão a apenas alguns metros das salas de concerto.



Ricardo Migliorini

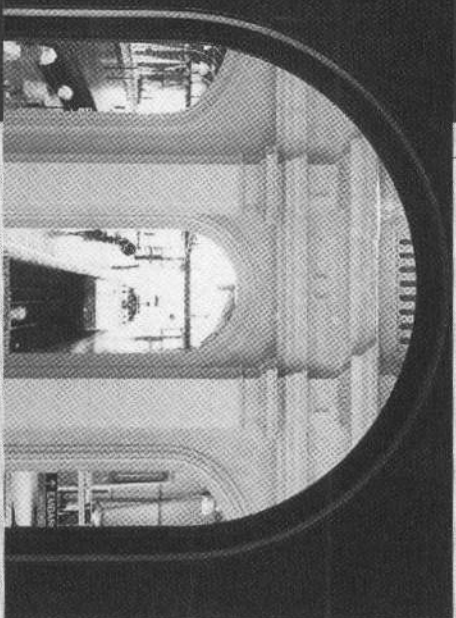
■ Além da grandiosidade da Sala São Paulo, o Complexo contará com uma sala menor adjacente (na foto, antes do início da reforma), com capacidade para 250 pessoas, ideal para pequenas apresentações – como recitais de piano, violino ou um quarteto de cordas – com a mesma qualidade acústica.

■ Foram previstos ainda: espaços para a administração e a manutenção da memória da OSESP, com uma biblioteca de partituras; 9 salas de ensaio (uma delas na foto), localizadas no mezanino, com

tratamento acústico perfeito, que permitirá o estudo, o aperfeiçoamento e a afinação ideal para todos os naipes da Orquestra; estúdios que permitirão as gravações – inclusive de apresentações ao vivo – da OSESP

■ Todo o sistema de segurança contra incêndio será controlado por dispositivos computadorizados, preparados para receber sinais de sensores (infravermelhos), permitindo mais segurança e rapidez no combate a eventuais focos de incêndio.

■ Mesmo após a conclusão das obras, a Sala São Paulo recebeu ajustes especiais de engenheiros e músicos, que definiram os arranjos acústicos ideais para o espaço. É a chamada afinação do espaço.



Fotos Agnes Melis



Números e Trazidas

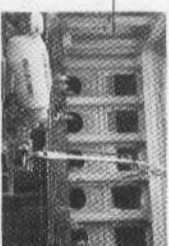
15.000 m³

foi o volume de concreto utilizado na obra de restauração.



800.000

Kg de aço foram necessários para o reforço da estrutura.



1.200

m este foi o diâmetro de uma serra circular de vicia (material mais resistente), utilizada para fazer uma abertura na estrutura num ponto entre o sub solo e a parte de baixo do palco.

600

vagas para carros foram previstas no estacionamento do Complexo Cultural Júlio Prestes, permitindo mais conforto aos visitantes.

25.000

m² é a área total da obra.

5.000

m de dutos especiais – preparados para não gerar ruídos – foram utilizados na instalação do sistema de ar condicionado. Computadores farão o controle do equipamento e manterão a temperatura e a umidade do ambiente em níveis adequados.

45

milhões de reais foram necessários para a execução da obra (sendo cerca de 10 provenientes de incentivos fiscais).



3

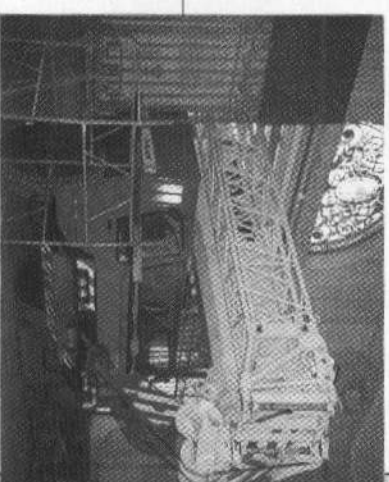
meses. Foi o tempo gasto apenas com as pesquisas técnicas para a restauração da fachada.

- Para aproveitar o material abundante da época da construção, muitas armaduras de reforço do prédio foram feitas originalmente com o ferro dos trilhos da via férrea, ao invés de vergalhões.

- Alguns trilhos também foram encontrados nas escavações do prédio. Durante a construção original, para facilitar o transporte do material e dos equipamentos usados, os trens chegavam até o *Grand Hall*.

- Durante a limpeza da fachada, foram encontradas manchas pretas petrificadas, resultado das chuvas ácidas ambientais. Mesmo assim, foi possível a recuperação total do aspecto original, através de técnicas especiais. Até areia da região de Jundiaí, a mesma usada na construção, foi trazida para se chegar na cor mais próxima possível a da época da inauguração.

- A montagem de algumas estruturas do *Grand Hall* exigiu um guindaste de 150 toneladas. Para que ele pudesse entrar, foi necessário desmontar as portas que dão acesso ao prédio, retirar os batentes, e mesmo assim os pneus do guindaste ficaram marcados nas paredes de entrada. Além disso, foi necessário o reforço da laje de concreto do piso para suportar o peso.





SALA SÃO PAULO

Há uma famosa história que costumava ser lembrada durante a obra da Sala São Paulo. Um gerente de uma famosa sala de concertos na Europa teria chamado o maestro, que regeria a orquestra numa determinada noite, e começou a destacar as maravilhas acústicas do espaço: "Tudo é tão perfeito, que se pode ouvir um afiute vindo no palco". Ao que o maestro teria prontamente respondido: "Mas ninguém vem até aqui para ouvir a queda de um afiute. É sim para ouvir a orquestra". Essa história serve muito bem para ilustrar os cuidados tomados na execução da obra da Sala São Paulo, para que se tivesse um espaço de concertos inquestionável, tanto do ponto de vista de técnicas e engenheiros, como de músicos e regentes.



8 cantarrins coletivos, 4 viçps, "São formidáveis", segundo o "spalla" da OSESP, o violinista Cláudio Cruz.

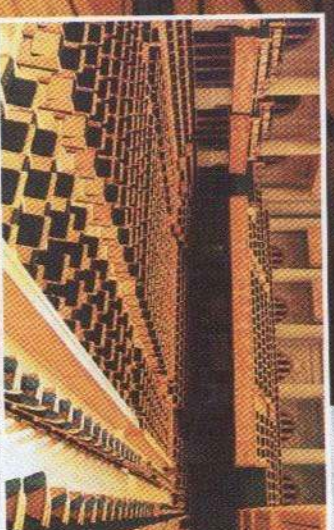
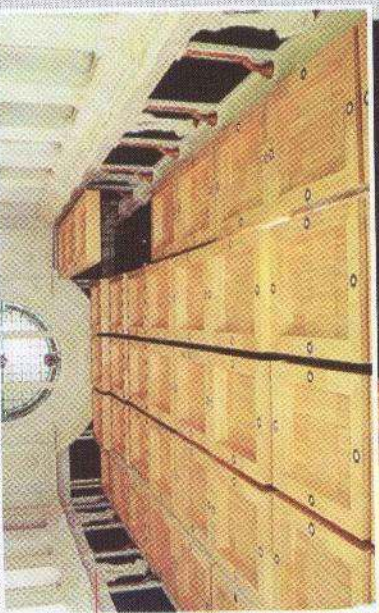
"Na plateia, seja qual for o local onde se esteja sentado, o som chega puro e alto", afirma o primeiro trombonista da OSESP, Wagner Polistchuk, que regiu a Orquestra na apresentação do 21 de Abril, na Sala São Paulo, com a presença do Governador Mario Covas e dos operários que trabalharam na obra.

"O espaço permite o trabalho de voz tanto de cantores fortes ou em platisssimo (coro de voz baixa, suave). O que traz uma sensação sonora bastante agradável para quem se apresenta e para quem assiste", explica Naomi Munakata, mestriça do Coral Sinfônico do Estado de São Paulo.

O Grande Hall tem mil metros quadrados de área e pé direito de 24 metros - dimensões ideais para uma sala sinfônica de qualidade internacional.

32 colunas gregas com capitéis florados de sustentação que seguem o estilo Pê-dreito de 30 m.

Fotos Agnes Mellis



Com 15 centímetros de espessura, foi sob uma lâmina de neoprene, dando como macio entre duas placas de concreto com madantes, tendo provocadas pelas vibrações de trens que vão a parar nos Prestes.

A capacidade total da Sala São Paulo é de 1.509 lugares, distribuídos em 830 assentos na plateia e nos 22 camarins e nos 22 camarins mezanino e do 1º andar. As cadeiras laterais rotacionadas em 10º em relação ao palco e possuem bridas laterais, para melhor lidar.

A própria OSESP tem a "afinação" com a sala, tendo-se as suas dimensões e seus recursos. "É como um órgão, que recebe um órgão rúrgico equipado com tecnologia. Ela vai operar melhor, mas só depois de bem os recursos "veis", compara o maestro Neschling.

Detalhes em granito e mármore.

Vitrals coloridos importados de artistas paulistas.

Dois foyers logo na entrada, interligados por um restaurante de nível internacional.

O palco, em madeira, dá conforto absoluto aos músicos: 320 metros quadrados, com dois elevadores, sendo um para o coro e outro para o piano, e ser acionados mesmo o espetáculo, se transforam.

Bernardo

170 toneladas de estrutura metálica sustentam e dão mobilidade a placas que ficam 26 metros acima da plateia, permitindo ajustes ideais, conforme a necessidade acústica do repertório. A reverberação pode va-

riar de 1,5 até 3,0 segundos. Cada movimento é controlado por computadores, sensores e travas automáticas. O piso também recebeu tratamento acústico.





Sentinela Armada

A inauguração da nova Estação Júlio Prestes é a oportunidade para a recuperação de toda a região

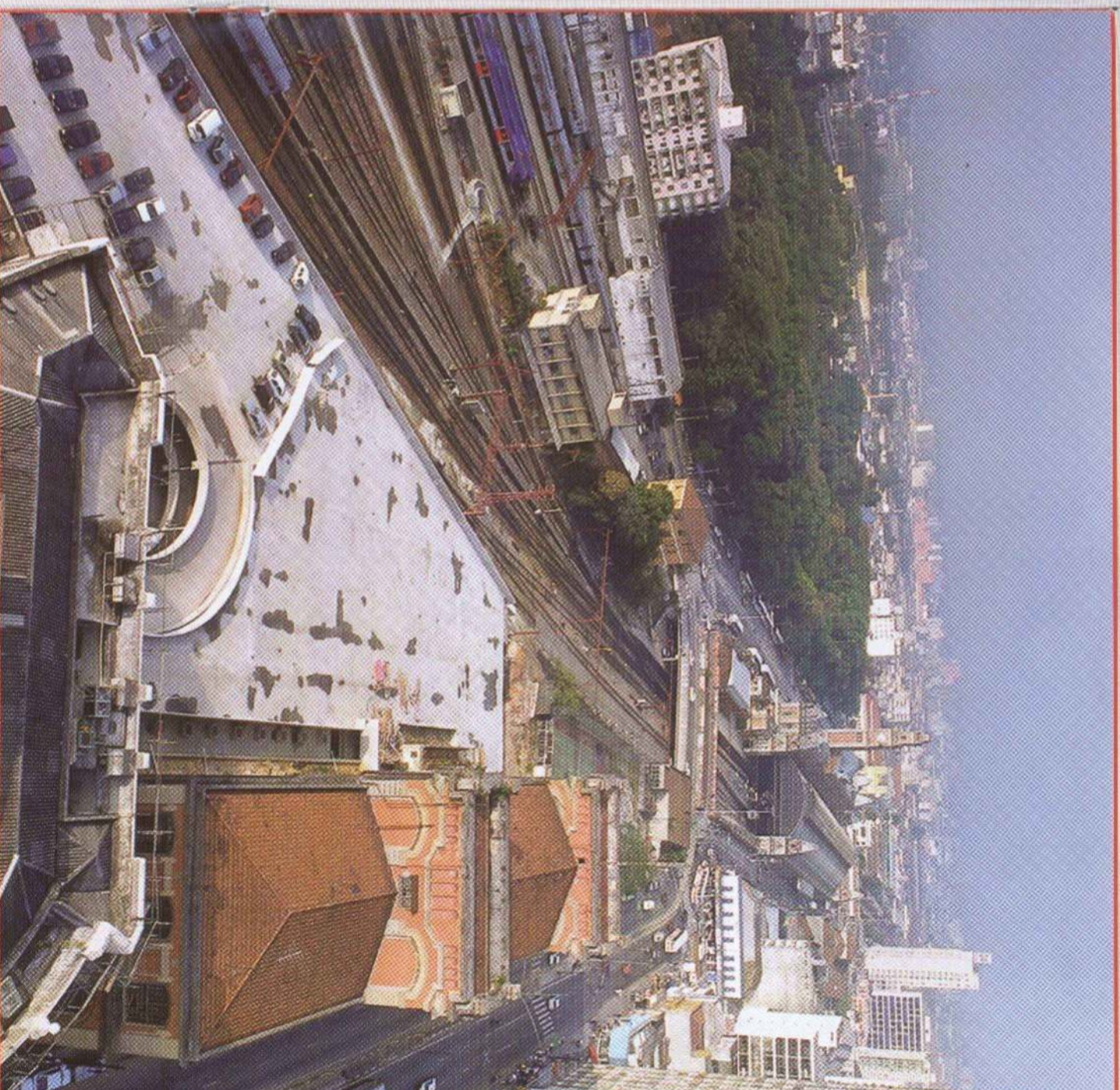
Apesar da acústica perfeita das novas salas de espetáculo do Complexo Cultural Júlio Prestes, algumas notas de uma melodia promissora já se espalharam pela região. E podem ser ouvidas claramente pelos arredores. A partitura, interpretada por uma orquestra de arquitetos e urbanistas, faz referência a um centro de São Paulo menos desafiado, onde possa haver uma harmonia perfeita entre o arrojo da Pinacoteca do Estado, a riqueza barroca do Museu de Arte Sacra, a beleza Vitoriana da Estação da Luz, os novos arcos do antigo prédio do DOPS e, principalmente, a musicalidade da nova Júlio Prestes.

A música tem realmente este dom. O de nos fazer viver de verdade aquilo que parecia apenas ilusão. Um novo centro de São Paulo, por exemplo. Mais charmoso e acolhedor. Mais atraente e turístico. Pulsando no ritmo das obras de restauração promovidas pelo Governo do Estado de São Paulo através da Secretaria de Estado da Cultura.

A melodia já está na cabeça de especialistas, como o presidente do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat), José Roberto Melhem, para quem o Complexo Júlio Prestes será um marco na cidade, uma referência urbana como o Parque do Itaipuera ou o Conjunto Nacional. “Essa obra não apenas preservou um bem cultural importante, mas lhe deu uma utilização significativa”, diz Melhem. Ele ressalta ainda que “preservar é contribuir para a modernidade”. E acrescenta: “crescimento sem memória é apenas uma reconstrução nociva”.

Sonoros investimentos

Nos meios técnicos, costuma-se repetir em uníssono: o uso constante dos edifícios é a melhor forma de conservá-los. “Esse conceito pode ser estendido ao urbano. O uso adequado dos bairros é a melhor forma de mantê-los bem integrados à



Com a reforma da Júlio Prestes a região ganha mais um prédio de importância histórica e arquitetônica.



Foto Claudia Mifano

A praça em frente à Estação Júlio Prestes foi totalmente redesenhada (croquis do projeto ao lado).

um plano urbanístico para a região, de forma a trazer mudanças no zoneamento, e criar mecanismos para atrair novos investimentos”.

As notícias desses investimentos imobiliários, decorrentes de uma revalorização da área, já estão na imprensa e devem se multiplicar nos próximos meses. Uma iniciativa da o tom para outra. Segundo o arquiteto Nelson Dupic, um dos responsáveis pelo projeto de restauração da Estação Júlio Prestes, “a partir da inauguração do Complexo, tanto a iniciativa privada como a sociedade de um modo geral passarão a interferir na revitalização dos prédios adjacentes que, diga-se de passagem, apresentam uma enorme qualidade arquitetônica”. E menciona no mesmo tom: “O investimento na região da Estação Júlio Prestes tende a se tornar atrativo do ponto de vista comercial, uma vez que o local já tem infraestrutura básica de água, esgoto e iluminação”.

Ninguém espera, porém, que a sintonia da revitalização da área seja uma obra de execução rápida e sem complexidade. É preciso insistir no envolvimento da sociedade civil. É pedir paciência ao mesmo tempo. Questões como a da segurança — que têm um forte componente social — ainda preocupam e precisam ser equacionadas.

Algumas iniciativas já foram tomadas pelo Governo do Estado (com ações tanto da Secretaria de Estado da Cultura como da Secretaria de Estado da Segurança Pública). Para o delegado Jorge Carlos Carrasco, da 1ª Seccional

— Centro, a iluminação do trecho é um exemplo de providência que pode inibir, de imediato, em até 40%, a prática de furtos e roubos.

Aplausos.

“Além disso”, continua ele, “é preciso desenvolver

Kátia Ferraz

Logo na Frente

Criar um ambiente com elementos naturais, formando um contraponto à densidade urbana da região. Este foi o trilha seguido pela paisagista Rosa Greina Klüss para a recriação do espaço à frente da nova Estação Júlio Prestes.

Alli está surgindo uma praça que ajuda a mudar a face de uma das regiões mais deterioradas de São Paulo.

Logo na entrada da Estação, para valorizar a fachada, foi construída uma esplanada com degraus, cercada de duas fontes iluminadas por fibra ótica — uma novidade tecnológica que dá o contraponto, na medida certa, às linhas traçadas pelo arquiteto Cristiano das Neves, no começo do século e aos postes antigos espalhados pela praça. Além de produzir um efeito visual impactante.

“Minha intenção foi imprimir um caráter de celebração ao jardim, com áreas de convivência e alguns nichos especiais” diz Rosa Klüss.

Um grande banco foi colocado à sombra das árvores — que foram preservadas e merecerão iluminação própria, com focos de luz do interior para baixo. Sentados nesta posição, os usuários terão uma visão privilegiada do novo Complexo Cultural Júlio Prestes. A paisagista também encontrou um forma de interligar e preservar a herança cultural da velha Estação: circundando o grande banco, foram colocados dormentes que simulam uma linha de trem.

A nova área será inaugurada no mesmo dia que a Estação Júlio Prestes, 9 de julho.

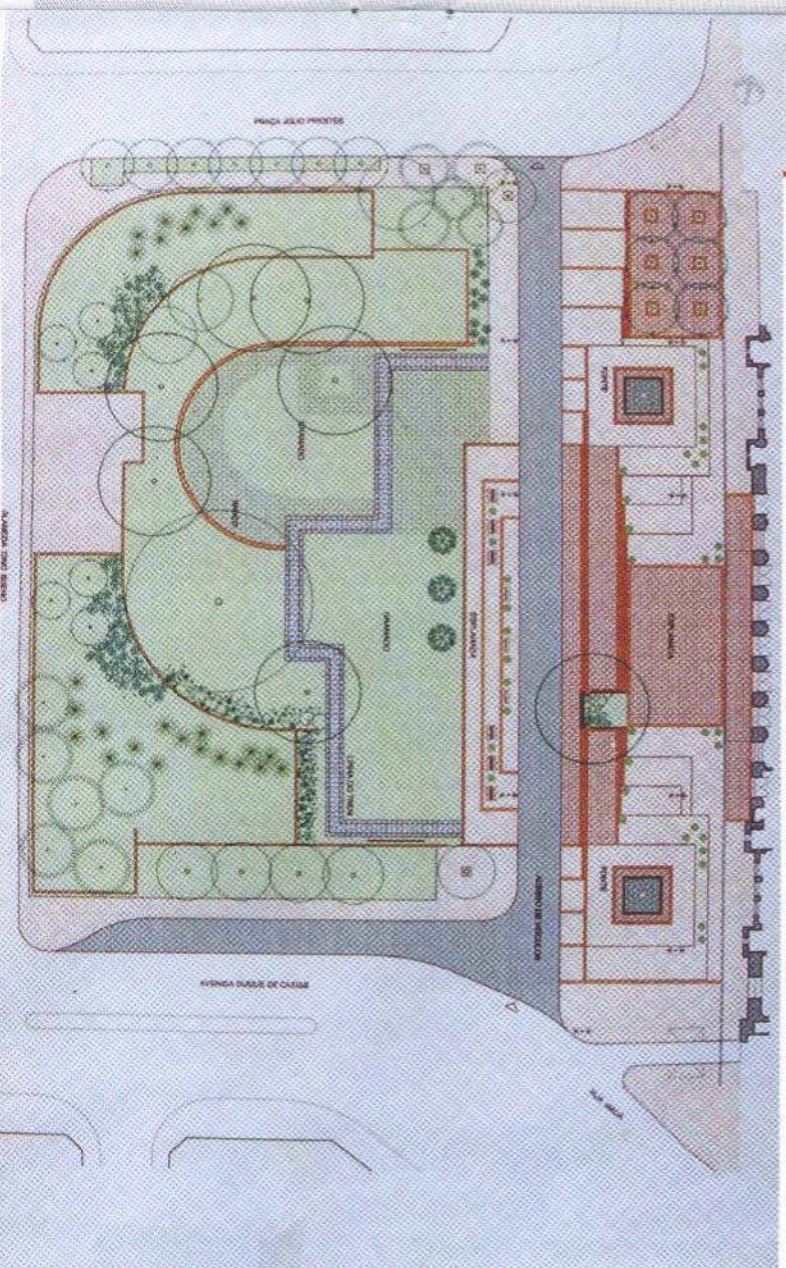


Foto Ricardo Miglionni



Engulha de Todas As



Wilma Bonadei Fúcher
(proprietária da Papelaria Fúcher, fundada em 1937):
"O povo precisa de cultura, mas precisa também saber conservar essas belezinhas".



Baltasar Lopez Costa (sócio-proprietário do Restaurante Intermazzo):
"Algo preciso ser feito. Essa região estava abandonada. A maioria das comerciantes acabava indo embora. Afinal, aqui sempre foi conhecido como Cracolândia".



Nouri Turqui Haddad
(presidente do Clube dos Lojistas da Santa Ifigênia):
"Nos somos privilegiados por ter todo esse patrimônio histórico tão perto. Com a reforma da Júlio Prestes, o público que vai frequentar a região vai ser diferenciado. Virão estudantes de escolas de música e isso vai mudar o perfil do bairro. Essa iniciativa do Secretário Marcos Miranda mostra sua seriedade e competência".



Lázaro de Oliveira
(operário encarregado de obra na obra de reforma do Júlio Prestes):
"Uma obra como essa ninguém viu igual. Quando inaugurar eu quero trazer a minha família e mostrar o que eu ajudei a fazer".



Jancina Azevedo (transuntele):
"Eu espero que melhore com a reforma, porque a gente tinha muito medo de vir para cá".



Néilson Dupré (arquiteto responsável pelo projeto de restauração da Estação Júlio Prestes):
"A importância do Complexo Cultural Júlio Prestes no cenário da arquitetura em todo o mundo se dá pela construção de uma sala de concertos sinfônicos, de grande atualidade, em um prédio antigo, o que é inédito".



José Eduardo Bicudo
(sócio-gerente do Hotel Piratiniga Piratiniga):
"A expectativa dos comerciantes, do pessoal que está aqui há muito tempo e viu essa região se deteriorar, é que tudo melhore. Em outros países, essa recuperação do centro histórico já aconteceu. Por isso, nós da iniciativa privada estamos prontos para apoiar no que for possível".



Luís de Oliveira
(garçom do Bar do Léo há 41 anos):
"Foi a melhor coisa que podiam fazer. Eu não esperava essa recuperação".



Diva e Udo Klack
(donos da banca de jornal Júlio Prestes, em frente à estação):
"Na época do antigo rodoviária era excelente. Depois tudo foi acabando, ficando muito feio e triste. Quando nós vamos instalar a banca, há 3 anos, tinha uma turma de drogados que circulava por aqui, sujando e destruindo esse lugar. Era um mau cheiro insuportável. Você tinha que passar pela rua e desviar da praça. A partir do momento em que começou a reforma, já melhorou. Espero que, daqui para frente, mude mais ainda".

Maestro Roberto Farias
(regente do Banda Sinfônica do Estado de São Paulo):
"A possibilidade de ajustes adequados garante à Sala São Paulo uma das melhores acústicas do mundo".



Kleber Markus
(diretor de marketing do Comodoro):
"A inauguração do Comodoro Cultural Júlio Prestes, que Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo, representa um cultural da maior importância materializada de todos os tempos por melhores no centro de São Paulo. Servirá, air catalisador de patrocínio região. O entorno também mobilizar por melhorias, como, por exemplo, recuperação do parque hoteleiro. Fica, em ponto de interrogação no item segurança deve se restringir as datas de inauguração eventos sfilicias".

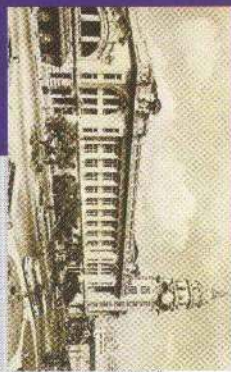


Maestro John Neschling
(diretor artístico e regente titular do OSESP):
"É a ressurreição do OSESP, que estava precariamente funcionando em espaços alternativos, sem uma sede própria. Ressurreição do prédio da Júlio Prestes, que estava sem utilização adequada e sem aproveitamento da estrutura física em sua totalidade. Ressurreição do centro da cidade, uma região degradada".

Foto Ricardo Migliorini



Francisco Lizário Rezende de Góes
(mestre de obra na reforma do Júlio Prestes):
"Aé nós, que trabalhamos estamos orgulhosos. Vam deixar um símbolo para o nossos netos".



Musica parma os Obras

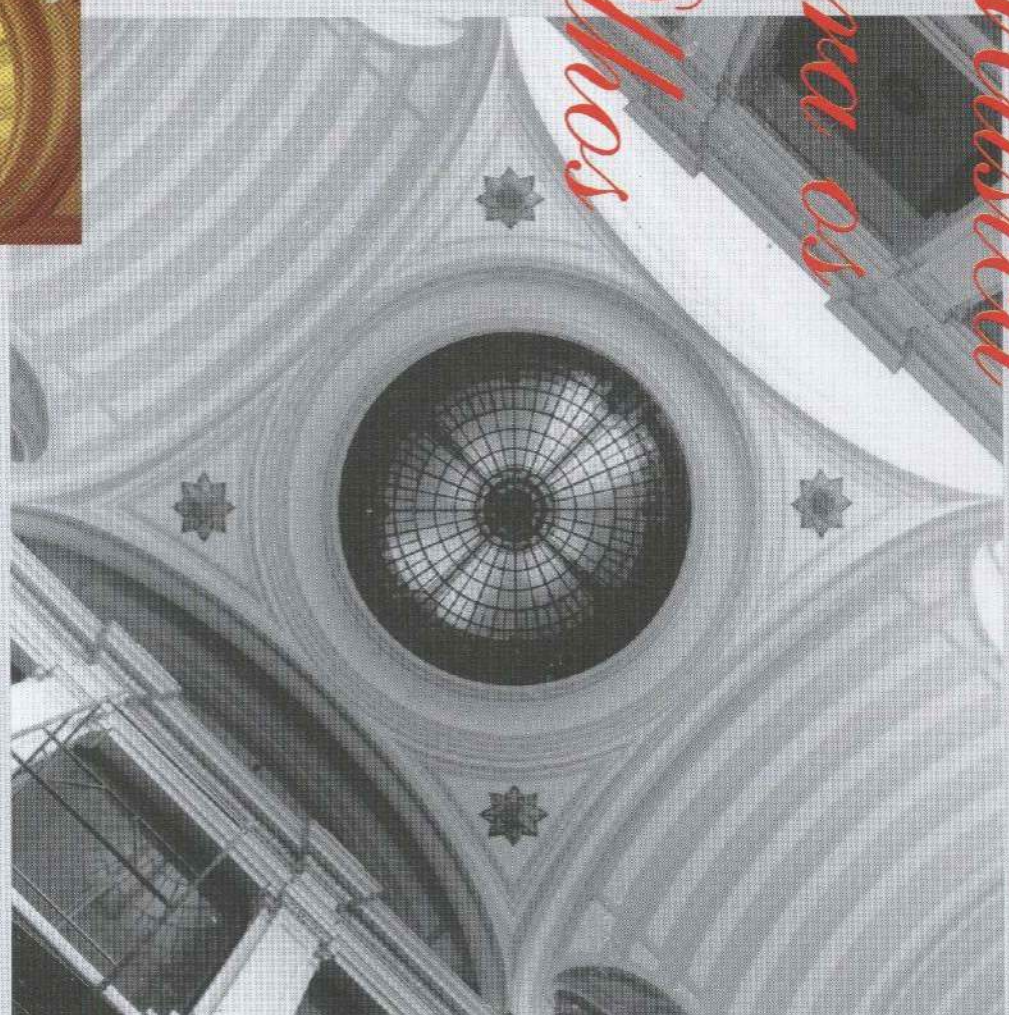


Foto Riccardo Migliorini

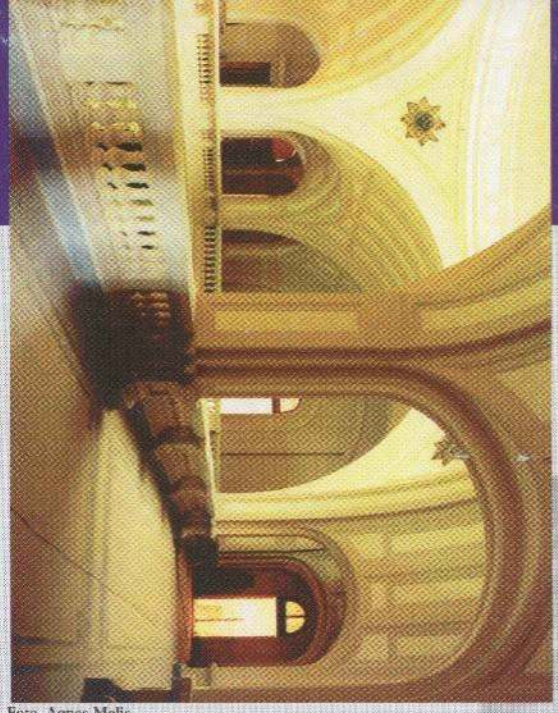


Foto Agnes Melis

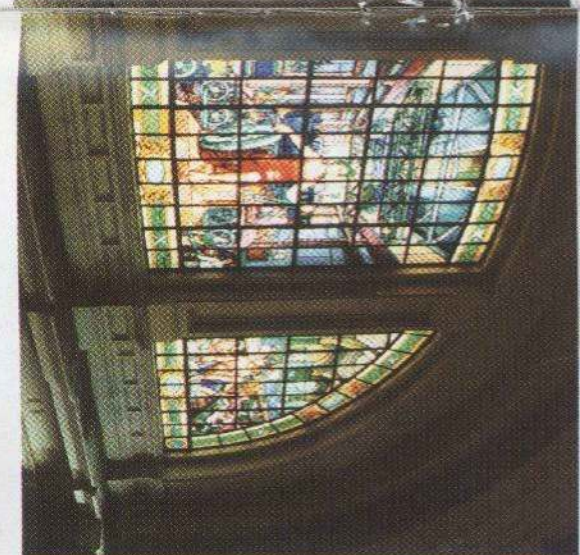
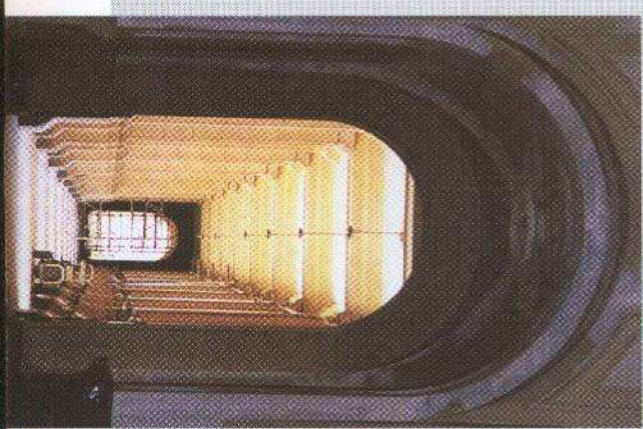


Foto Agnes Melis

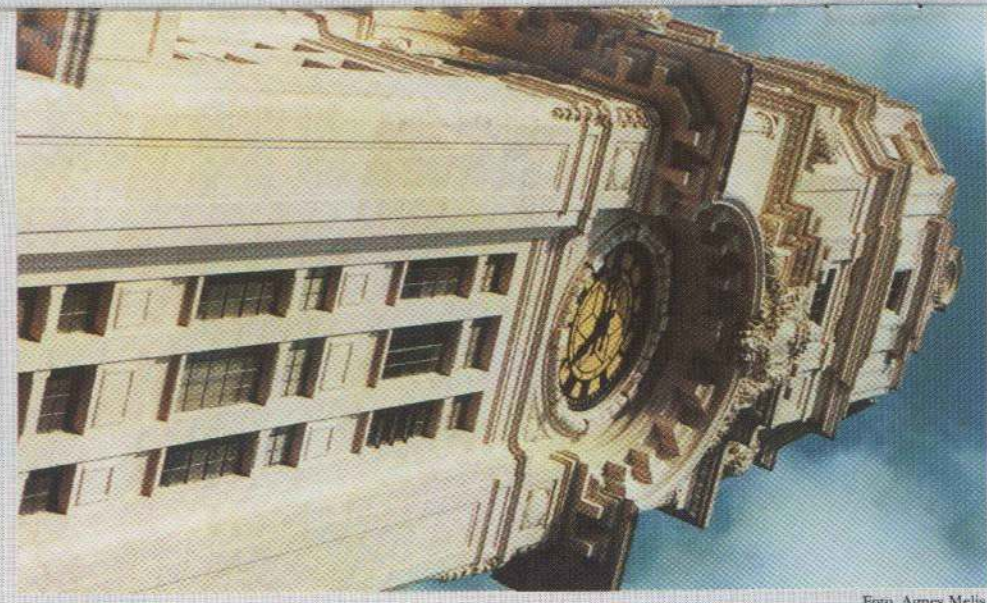


Foto Agnes Melis

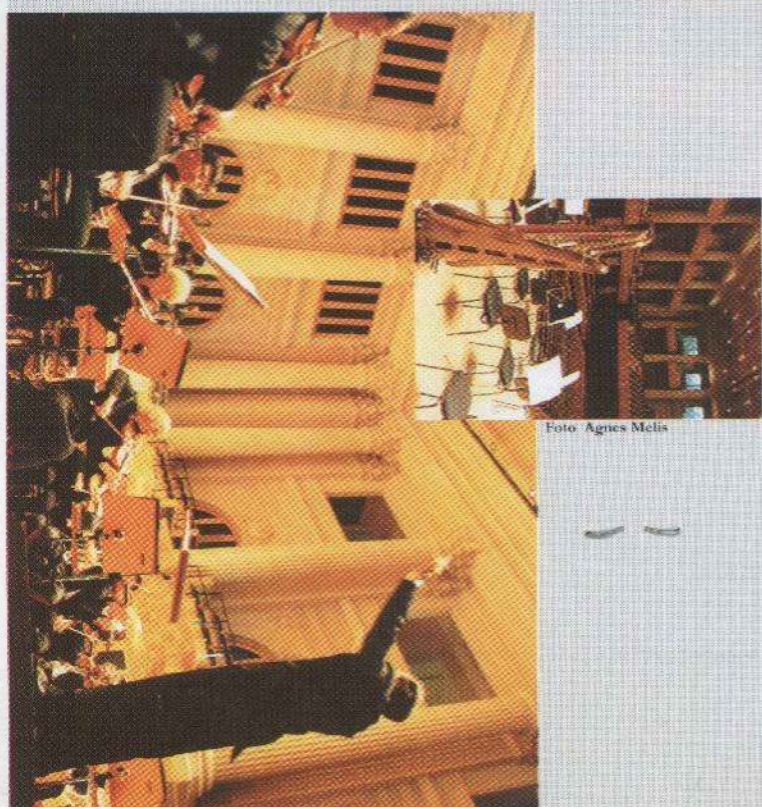
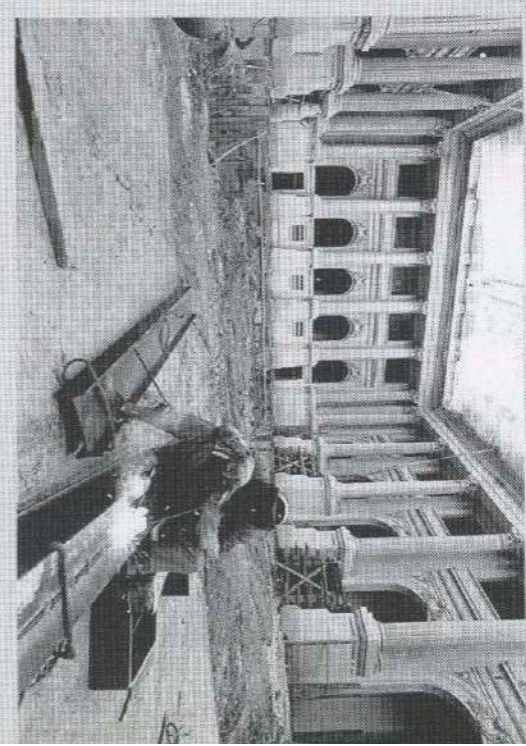
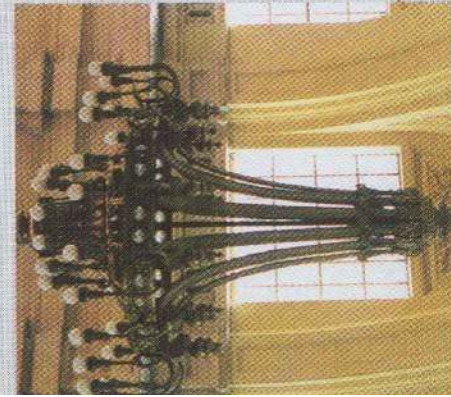
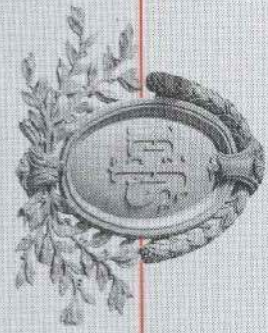


Foto Agnes Melis

Música a sério na Júlio Prestes

Restaurada e dotada de equipamentos de alta tecnologia, parte da Estação Júlio Prestes vai ser inaugurada, em dezembro, como sala de concertos sinfônicos — a melhor da América Latina —, ajudando a recuperar um dos setores mais degradados do Centro

JULE BARRETO

Fotos: Jesus Carlos/Imagemlatina

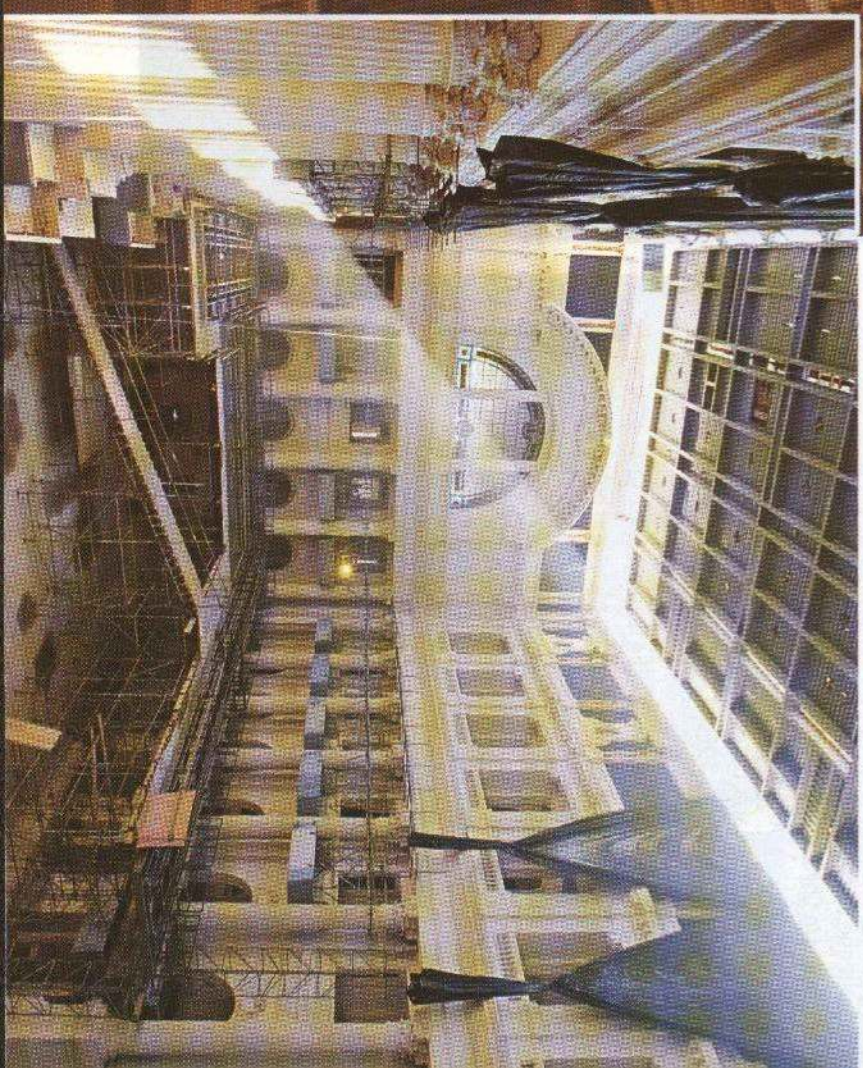
Há muito tempo, exatos 45 anos, São Paulo sonha com um grande auditório de música sinfônica que fosse também a sede definitiva da Orquestra Sinfônica do Estado. Agora vai realizar esse sonho, e de forma surpreendente: o Complexo Cultural Estação Júlio Prestes, a ser inaugurado no final do ano, será a sede não de uma orquestra comum, mas de uma Sinfônica que, há dois anos, aceitou o desafio de se tornar uma das melhores orquestras do mundo, e o vem conseguindo. E suas instalações físicas estarão nada menos que no interior de uma monumental estação ferroviária, meticulosamente restaurada e reciclada para o novo uso, bem no Centro da metrópole. Tudo começou com a idéia do Governo do Estado de afirmar a presença internacional de São Paulo transformando a sua Orquestra Sinfônica numa grande orquestra de altíssimo nível. A história do chamado Complexo Cultural Júlio Prestes vem de pois e, ao contrário do que se pode

imaginar, começa não com o espaço — a imensa estação de trens semi-desativada —, nem com o inusitado de fazer dela o melhor recinto de música sinfônica da América Latina, mas com um problema de orquestra.

Para levar adiante o projeto de requalificar a Orquestra Sinfônica do Estado, em 1997 a Secretaria da Cultura contrata um maestro de projeção internacional, o carioca John Neschling, acostumado a reger algumas das melhores orquestras do mundo e na ocasião trabalhando na Europa. Neschling aceita o convite, mas impõe três condições. Em primeiro lugar, quer novos músicos, vindos de várias partes do

mundo. Depois, a triplicação dos salários, aquisição de equipamentos contratados, para temporadas, de grandes solistas e maestros internacionais. Por fim, uma sede definitiva para a orquestra, à altura de seu prestígio e qualidade. A Secretaria da Cultura já melhorando os salários e contrata novos músicos (menos da metade do antigo quadro permanece), num espaço que vai demorar mais alguns anos até que o quadro de 118 músicos totalmente preenchido por profissionais de qualidade excepcional. É quatro anos depois que John Neschling, segundo o maestro Neschling, a Sinfônica (também conhecida pela sigla Osesp) estará entre as dez melhores do mundo. Por enquanto os músicos são 93, dos quais mais de 20 estrangeiros. Antes que o leitor estranhe, é preciso explicar que a participação maciça de músicos estrangeiros em qualquer orquestra de alto nível, em qualquer parte do mundo, é algo corriqueiro e prático. Inclusive brasileiros — aliás, destes já retornaram ao Brasil inteiros e saudados numa carreira aqui, graças às primeiras exigências de Neschling. E quanto à última? A nova sede de

Hall de acesso (à esquerda) e a sala de concertos: ferro e concreto para acústica perfeita





As obras estão dentro do cronograma e estarão concluídas até dezembro próximo

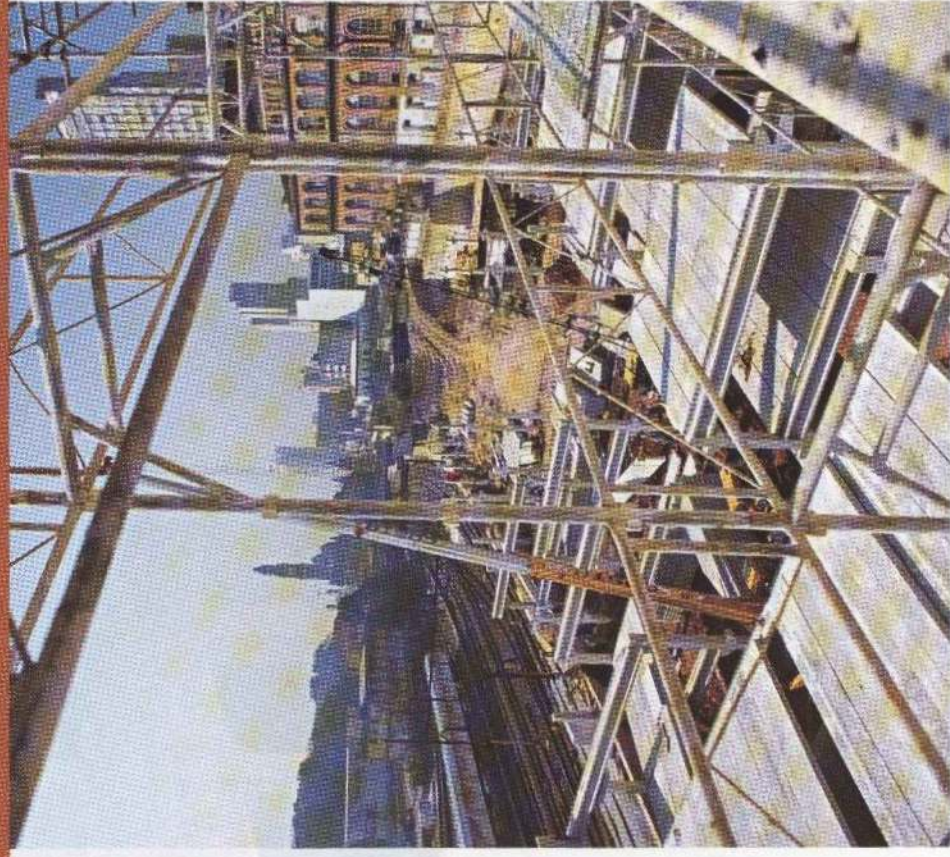
ser acústica perfeita. Teria que abrir em condições excelentes, ensaios período integral. Como começar? Pretendo um novo prédio? Escolher um já existente e adaptá-lo? Nesching sugeriu que se convidasse o engenheiro e maestro Chris Blair, de uma empresa de Nova York, a Artec, referência mundial em engenharia de espaços musicais. Em dezembro de 1996, Nesching e técnicos da Secretaria de Cultura visitaram alguns projetos locais — o Memorial da América Latina, o Teatro Sérgio Cardoso, o Centro São Pedro e, até aqui a grande promessa, o Concourse da Estação Júlio Prestes — e foram procedendo às definições: o São Pedro, principalmente por suas pequenas dimensões; o Memorial, por limitações intransponíveis quanto à equalização eletrônica da acústica. No final restava o Concourse, grande salão de acesso à plataforma embarque da antiga estação central Estrada de Ferro Sorocabana. Acompanhado pelo Mário Garcia,

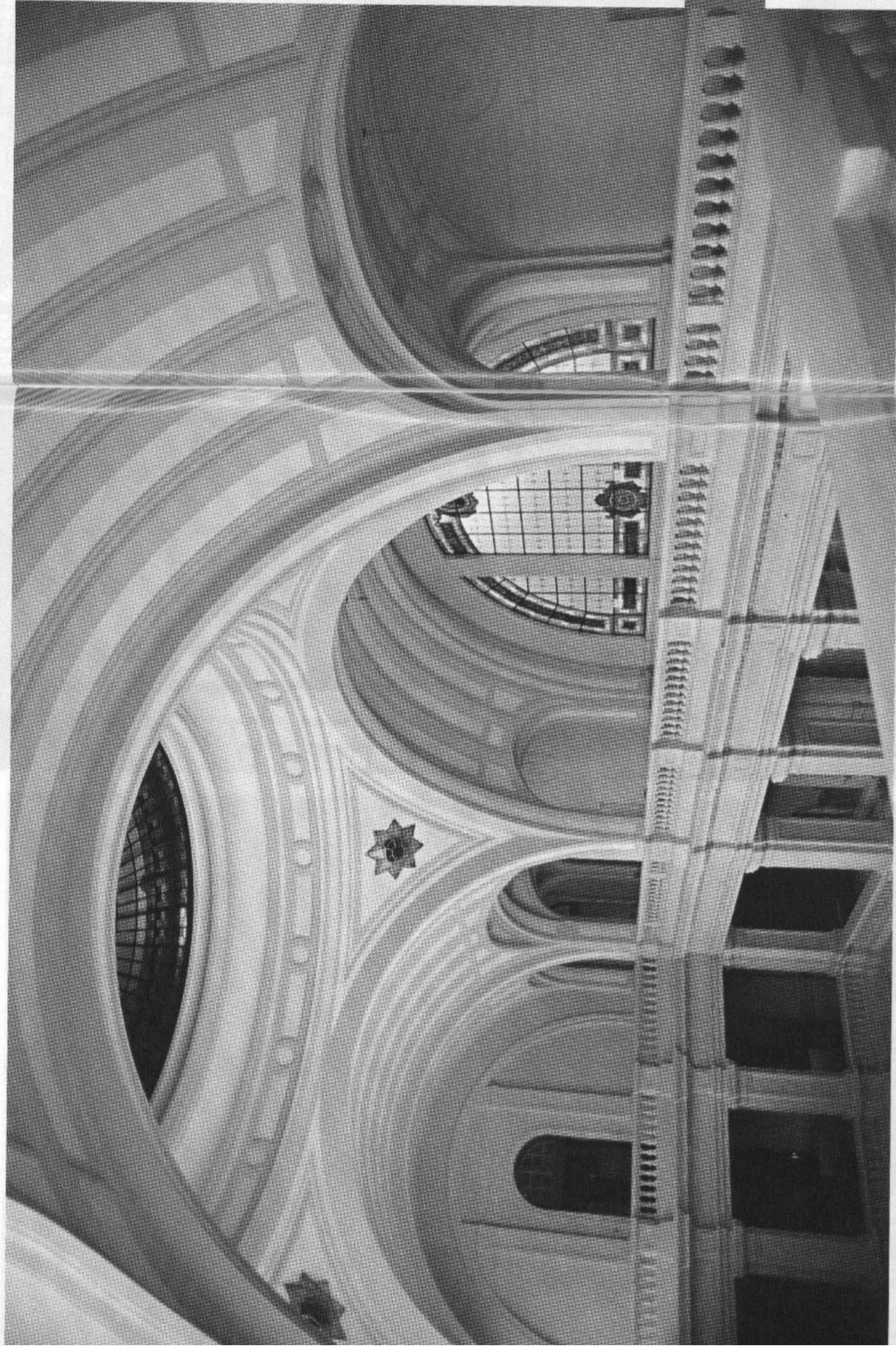
Chris chegou ao Concourse vindo pelo Grande Hall, examinou o Concourse, voltou para o Grande Hall... E constatou: este tinha a mesma geometria e escala do Boston Symphonic Hall e da Sala de Viena. Ficou extasiado. Enxergava ali, no Grande Hall, não simplesmente uma sede de orquestra, mas uma das melhores salas de concerto do mundo", contou o engenheiro Ismael Solé, coordenador da implantação do projeto e titular do Acunha Solé, único escritório brasileiro de engenharia especializado em teatros. O então secretário Marcos Mendonça entendeu a sugestão de Chris Blair, aceitou-a com entusiasmo e levou-a ao governador Mário Covas. Era a hora de o enfoque técnico combinar-se com a decisão política, e assim foi. Medianeira convite do Governo do Estado, a Associação VIVA O CENTRO integrou-se também ao empreendimento, encarregando-se, através das leis de incentivo à cultura, de elaborar os projetos básicos de restauro e reciclagem de

parte do prédio da estação, para transformá-la em sala sinfônica, e também os estudos urbanísticos para a perfeita inserção do novo complexo cultural na região, constituída pelos bairros da Luz e Santa Efigênia. Paralelamente a Secretaria de Cultura contrata a Artec para elaborar as diretrizes do projeto. Os projetos básicos são desenvolvidos sob a coordenação do escritório Acunha Solé, encarregando-se ao mesmo tempo a arquiteta e urbanista Regina Proserpi Meyer de coordenar o projeto de requalificação da Praça Júlio Prestes e dos estudos urbanísticos da região envoltória. Aqui, diz Solé, foi inestimável a cooperação do Condephat, que orientou sobre o que deveria ser preservado e quais acréscimos poderiam ser feitos (de fato, preservou-

se e restaurou-se praticamente tudo e o que se acrescentou não violentou, mas até valorizou o projeto original de 1925). No final de outubro, a Secretaria da Cultura firmou contrato com um consórcio formado pelas empresas Triunfo, brasileira, e Acciona, espanhola, para o início imediato das obras. Junto com o sonho da grande orquestra de repente se materializava outro, o de um dos melhores espaços de concertos do mundo, 20 mil metros quadrados de beleza arquitetônica e alta tecnologia no coração de São Paulo, ao lado dos trilhos ferroviários e no interior de um setor urbano deteriorado, mas com um imenso patrimônio histórico e arquitetônico. Em tempo: Mário Garcia, citado por Solé no início deste parágrafo, é tido como o grande animador do Com-

Nos fundos, a garagem coberta, com 600 vagas, vai servir também à vizinha Escola Superior de Música





Cultural Júlio Prestes, sem tra-
para o Estado, mas como amigo
elheiro informal do governador.

ção
ada em 1875, a Estrada de Fer-
cabana permaneceu por 19 anos
ios de um consórcio privado fran-
ericano, até ser encampada pelo
. Ao contrário das demais ferro-
aulistas, como a São Paulo Rai-
depois Santos-Jundiaí), a Com-
Paulista, a Companhia Mogiana

e a Estrada de Ferro Araraquarense,
nunca fora realmente estratégica para
o escoamento das safras durante o boom

cafeeiro paulista, que durou da segun-
da metade do século XIX até a crise
mundial de 1929. A exceção da Soro-
cabana, as estradas de ferro de São Paulo
faturavam muito com as altas tarifas
sustentadas pelos preços internacionais
do café, a ponto de poder manter ex-
celentes serviços de passageiros de lon-
ga distância como fator de prestígio
institucional e ainda distribuir fartos

divididos aos acionistas. A Sorocabana
não teve a mesma sorte. Penetrando
em uma região de baixa densidade ca-
feeira, o sudoeste paulista, e depen-
dendo mais do que as outras ferrovias
do transporte de cargas comuns, de
gêneros agrícolas pouco nobres em re-
lação ao café e de encomendas, cujas
tarifas eram muito menores, a EFS tor-
nou-se pouco interessante à explora-
ção privada e, em total decadência,
passou ao Estado, que resolveu reer-
gué-la com um grandioso plano de in-



Restaurado, o espaço preserva toda a majestade da antiga estação

to. Engenheiro agrônomo, Samuel di-
vidia com outro grande escritório, o
de Ramos de Azevedo, o mercado da
construção de edifícios numa São Paulo
que começava a tornar-se metrôpole,
a verticalizar-se. Mas a concepção da
nova estação da Sorocabana ficou a
cargo de seu filho Christiano Stockler
das Neves, formado em arquitetura pela
Universidade da Pensilvânia, nos Es-
tados Unidos, em 1911, onde sofreu
forte influência dos ensinamentos de
mestres oriundos da Escola de Belas
Artes de Paris. Para o local escolhido,
a esquina da Avenida Duque de Caxias
com a Alameda Cleveland, o arquiteto
concebeu, em 1925, um edifício gran-
dioso, no chamado estilo Luís XVI
modernizado, bastante ornamentado

mas relativamente sóbrio em relação
aos exageros do barroco. No magnífi-
co livro ilustrado *Estação Júlio Pres-
tes*, editado em 1997 pela Prêmio com
o patrocínio da BM&F, o arquiteto
Antonio Soukef Júnior explica que, de
acordo com o projeto de Christiano das
Neves, a estação seria formada por um
conjunto de edifícios, dividido em dois
grupos, um reservado às plataformas
de embarque e outro a atividades ad-
ministrativas. Entre os dois blocos se
construiria a torre de 75 metros. A
entrada dos passageiros da primeira
classe se daria por um vestíbulo, onde
ficariam os guichês das bilheterias, e
através do qual se chegaria ao Grande
Hall, imenso, com 48 metros de com-
primento, 20 de largura e 26 de altura,



Engenheiro Solé: maior desafio foi o controle de vibrações

coberto por uma abóbada com vitrais artísticos e ladeado por 32 colunas. Nas extremidades do salão seriam construídos dois halls menores, cercados por galerias e corredores nos pavimentos térreo e superiores. O Concourse, onde ficariam as bilheterias da segunda classe, articularia a ligação entre o edifício e as plataformas. O projeto mereceu o Prêmio de Honra no III Congresso Pan-Americano de Arquitetura, realizado em Buenos Aires em 1927.

As obras começaram em 1926 e, em apenas um ano, a estrutura de concreto e grande parte da alvenaria estavam concluídos. É quando o Governo suspende as verbas e as obras estancam. Na empresa, sob nova administração, pensa-se em reavaliar o pro-

jeito ou mesmo em suspendê-lo definitivamente. O estado avançado das obras não autorizava uma interrupção: era preciso continuar, e assim, em 1928, os trabalhos são retomados durante algum tempo. Nova paralisação, novo reinício das obras — agora sem

Empresas participam do projeto

Através da Associação VIVA O CENTRO, empresas do porte da Telesp, Nossa Caixa-Nosso Banco e BankBoston participam ativamente da criação do Complexo Cultural Júlio Prestes desde os seus primórdios. Por meio da Lei Rouanet, tais empresas patrocinaram a VIVA O CENTRO, que pôde assim tratar a elaboração do projeto básico da restauração e reciclagem do edifício, dos projetos da Praça Júlio Prestes e dos estudos urbanísticos do entorno. Mas não se encerra aí a participação da iniciativa privada no Complexo Cultural. A Secretaria de Estado da Cultura acaba de lançar a Associação Amigos da Oseesp, uma organização social que permitirá a administração independente da orquestra e a captação de recursos junto a empresas privadas, através das leis de incentivo à cultura.

De pouco adiantará, para a cidade, ganhar um espaço de cultura como o Complexo Júlio Prestes se a degradação social do seu entorno não for totalmente revertida." A veemente opinião é de Vera Tude, funcionária da Secretaria de Estado da Cultura que responde pela coordenação de uma experiência de reintegração social na região de Júlio Prestes. Conhecida como Crackolândia, concentrando traficantes e viciados — quase todos menores — e repleta de edificações em ruínas (apesar de protegidas, em sua maioria, pelo patrimônio histórico), a região está incluída num projeto mais amplo de recuperação urbana de-

Ação social só aguarda sinal verde

nominado Pólo Cultural Luz, financiado em parte pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento, BID, e com o envolvimento do governo federal, do Estado e do Município. A intenção é que, em paralelo ao resgate do patrimônio histórico-arquitetônico e à ativação de diversos pólos culturais, também se realize na área do projeto um trabalho de recuperação e integração de grupos marginalizados com postos preponderantemente por crianças e adolescentes dependentes de drogas, moradores de cortiços e população de rua. A experiência-piloto da Secretaria da Cultura, em parceria com a Fundação Projeto Traversia e a Fundação Seade, é uma

Nos vitrais, alegorias de modernidade

Grande Hall é suprimida, assim como as cúpulas laterais e a grande marquise da fachada. Mesmo assim, apenas em 1936 as obras puderam ser retomadas. Em *Estação Júlio Prestes*, Soukef Júnior descreve o profundo desgosto de Cristiano das Neves com o que enxergava uma clara violação de seu direito autoral. No entanto, mesmo com tais modificações, o edifício permanece monumental, com o acabamento interno luxuoso e esmerado previsto pelo arquiteto — os mármore, os vitrais alegóricos de Conrado Sorgemicht, os mosaicos e ladrilhos do piso, as janelas e portões de ferro feitos pelo Liceu de Artes e Ofícios —, a torre, embora despida de muitos elementos ornamentais, a fachada, grandiosa e em estilo compatível com o projeto original, embora não a concebida por Cristiano em 1925. O Edifício Júlio Prestes (denominação oficial que lhe foi dada então) é inaugurado em 1938 como sendo o maior terminal ferrovi-



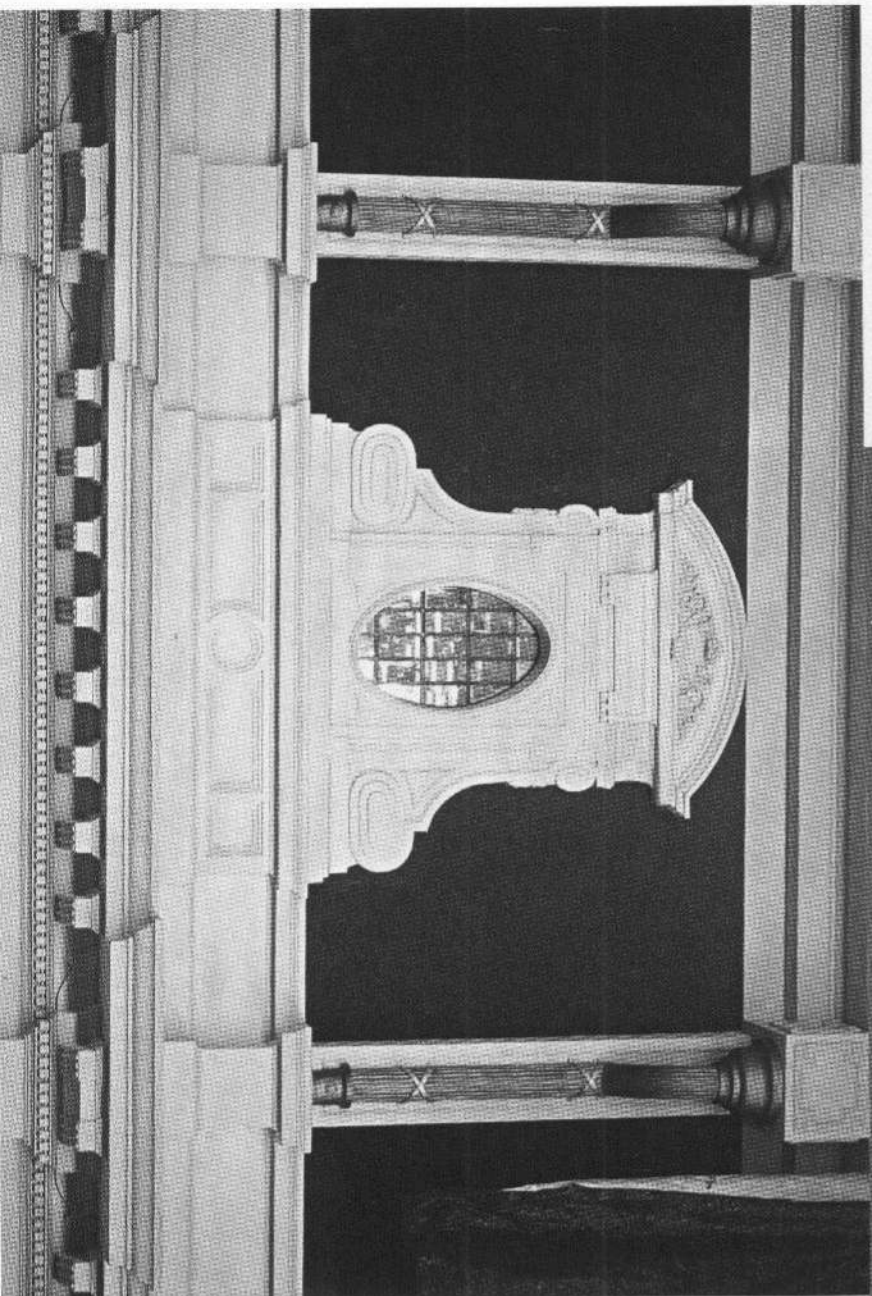
ário da América do Sul. Mas, nos 13 anos transcorridos desde o projeto até a inauguração, houve o *crack* de 1929, o país deixou de ser um império cafeeiro e o sistema ferroviário paulista, abalado com a queda nas receitas ocasionada pelo brusco declínio das exportações de café, preparava-se para uma nova (e definitiva) crise, às vésperas da Segunda Guerra. O Brasil ensaiava a sua revolução industrial. São Paulo cresceria, os arranha-céus se multiplicaram, surgiram as grandes charminés. A socióloga Silvana Rubino, em *Estação Júlio Prestes*, resume essa mudança no paradoxo de que a estação, pensada para uma cidade, foi inaugurada quando já se tinha outra.

Âncora cultural

História atribulada: uma estação para o apogeu da ferrovia, depois uma estação semi-abandonada quando se resolveu abandonar o trem. Antes de chegarmos ao futuro, representado pelo

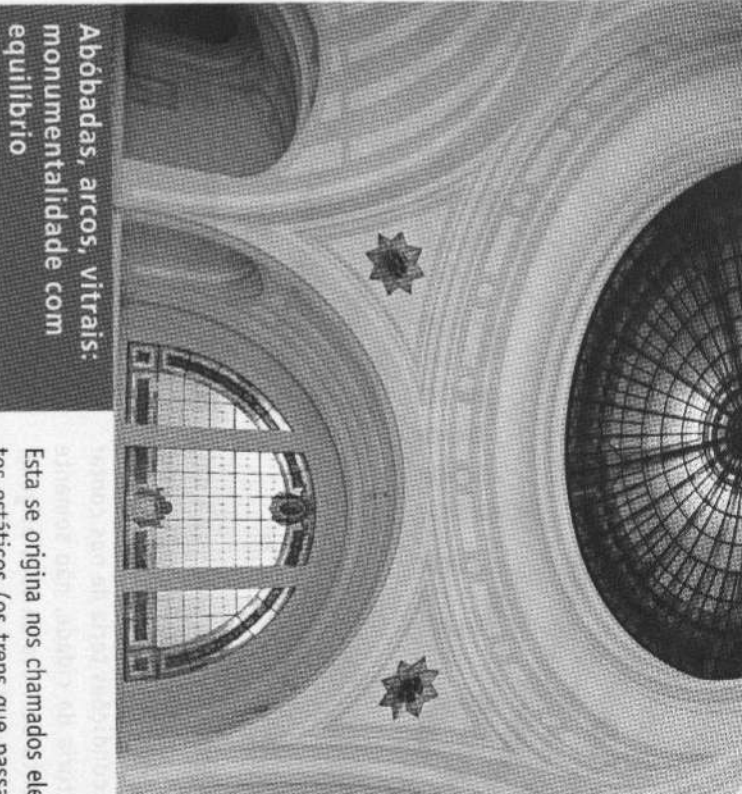


O Concourse continuará servindo de acesso às plataformas. Na ornamentação, máximo requinte.



Complexo Cultural Júlio Prestes — futuro lastreado num valor perene, a cultura, perseguido por muitas metrópoles que enxergam nessa “âncora” uma garantia contra a instabilidade dos ciclos econômicos e tecnológicos e o seu impacto sobre os seus centros — é preciso contar como se conseguiu chegar ao presente. Sem o grande trabalho da Coordenadoria de Recuperação do Patrimônio Histórico e Ambiental (CPH), criado pela Fepasa (a empresa estatal que reuniu todas as ferrovias paulistas estatizadas) em 1992, talvez não fosse possível, seis anos depois, inaugurar o Complexo Cultural Júlio Prestes. Para preservar a Estação e iniciar um plano de restauro, a CPH realizou parcerias com a iniciativa privada. Utilizando seus espaços para eventos sociais e culturais, diversas empresas, em contrapartida, assumiram o restauro e a conservação de diversos pontos do edifício, como o Concourse.

A Artéc realizou ou realiza projetos semelhantes ao da Júlio Prestes — não em estações ferroviárias, cujo caso único é o de São Paulo, mas em espaços convertidos em *concert halls* com excelência acústica — em cidades como Singapura, Miami, Lucerna e Filadélfia, entre outras. Mas a *Estação Júlio Prestes* é um caso excepcional. Entrevistado via e-mail por **urbs**, o presidente da Artéc, Damian J. Doria, afirma que a sala de concertos da Júlio Prestes “é um espaço moderno, de acústica variável, que respeita a arquitetura histórica da estação ferroviária e evoca a forma básica das grandes salas europeias deste século. A forma primária da sala da Júlio Prestes é a de uma caixa de sapatos, similar em tamanho e proporção à da Musikvereinssaal de Viena, Áustria. Esse formato é comum à maioria das salas reconhecidas por sua excelente acústica sinfônica e é um fundamento apropriado para o desenho de modernas salas de concerto. É a principal razão para que a Artéc e o escritório do engenheiro Solé acreditem em que a Estação Júlio Prestes será transformada num espa-



Abóbadas, arcos, vitrais: monumentalidade com equilíbrio

ço de qualidade internacional.”

O salão de mil metros quadrados do antigo Grande Hall, com capacidade para 1.500 lugares (entre plateia, 22 camarotes e dois balcões), espaço para coral de 200 vozes e palco compatível com orquestras de grande porte, terá um forro móvel, regulável por computadores, para ajustar-se aos sons emitidos por cada grupo de partituras, obtendo-se sempre a cubagem ideal. Poderá subir ou descer até 5 metros, de acordo com a necessidade. Acima dele está sendo construída uma cobertura de policarbonato em duas águas, com cantos arredondados, semelhante à do projeto original de Cristiano das Neves. A perfeição de som é alcançada, finalmente, pela instalação de *banners* acústicos entre a sala e os corredores adjacentes. Juntos com o sistema flexível que eleva ou abaixa a plataforma de concerto, todos esses elementos proporcionam o nível e o alcance desejados de reverberação sonora no ambiente. No total, o Complexo terá ainda nove salas de ensaio, salão com 250 lugares para música de câmara e estúdio de gravação. O público poderá servir-se de dois *bons restaurants*. O estacionamento estará assegurado por uma garagem coberta para 600 carros. O maior desafio do projeto, segundo Ismael Solé, é o controle da vibração. Esta se origina nos chamados elementos estáticos (os trens que passa via férrea ao lado, o trânsito nas vizinhas) e nos dinâmicos (vibrações causadas por motores, ar condicionado etc.). A principal providência é dotar a sala de um piso flutuante de laje pesada apoiada em tacos de neoprene, espécie de borra sintética que absorve vibrações, acima dela uma outra laje, suspensa por balcões também se apoiam em tacos de neoprene. Em 1999, com a inauguração da Escola Superior de Música no edifício do extinto Dops, surgirá um novo pólo de cultura musical degradada orla ferroviária e bem no meio de um setor urbano problemático (*o box*). Quando for inaugurado, e zembro próximo, o Complexo Cultural Júlio Prestes — que, num futuro próximo, vai incorporar as atuais formas como espaço para eventos: poránsios, tão logo os trens possam circular entre as estações da Luz e Funda passando ao lado da Júlio Prestes — terá consumido cerca de 4 milhões de reais dos cofres do Estado, quem duvida que se trata de um investimento extremamente vantajoso para a cidade, ao dotar São Paulo de uma sala de concerto de padrão internacional e contribuir decisivamente para a recuperação dos bairros de Santa Luz. Um grande acontecimento para São Paulo, para o Centro e para todos os paulistanos.



Urbos

Ano I - Nº 9 - Setembro/Outubro 98 - R\$ 4,50

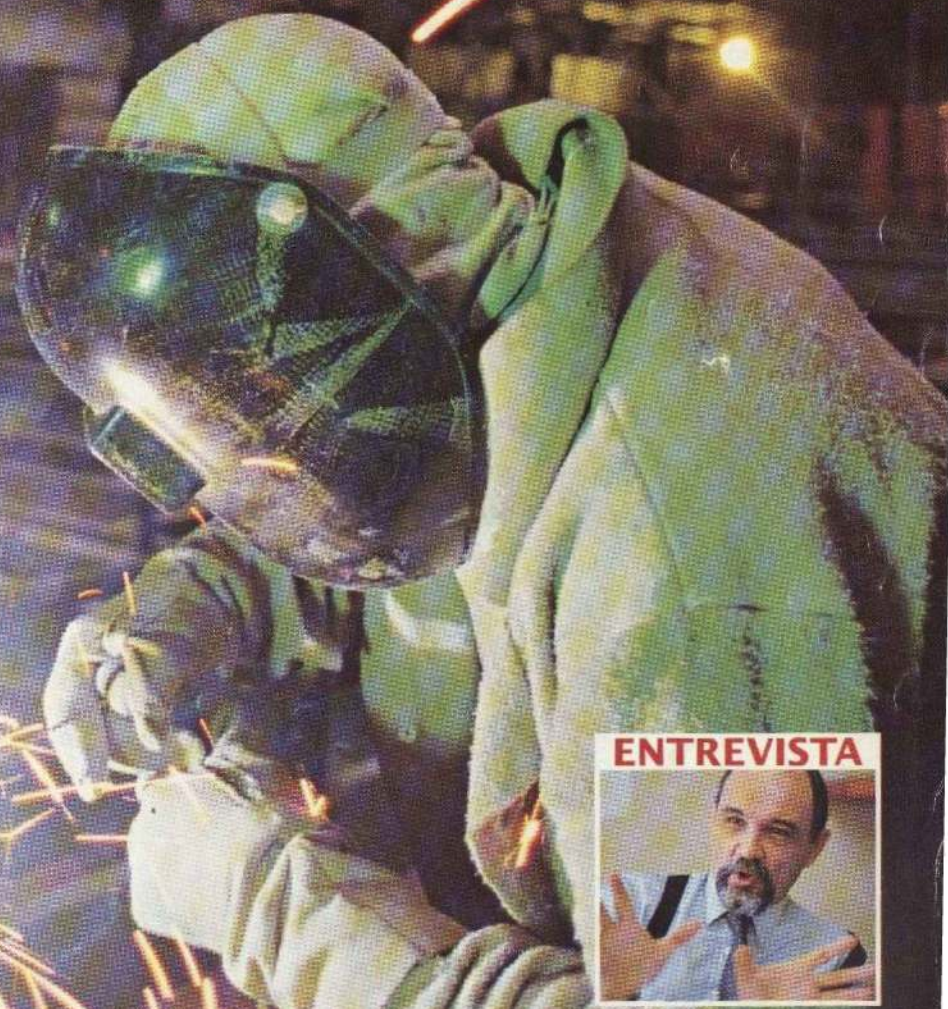
ISSN 1414-8323



9 771414 832006 >

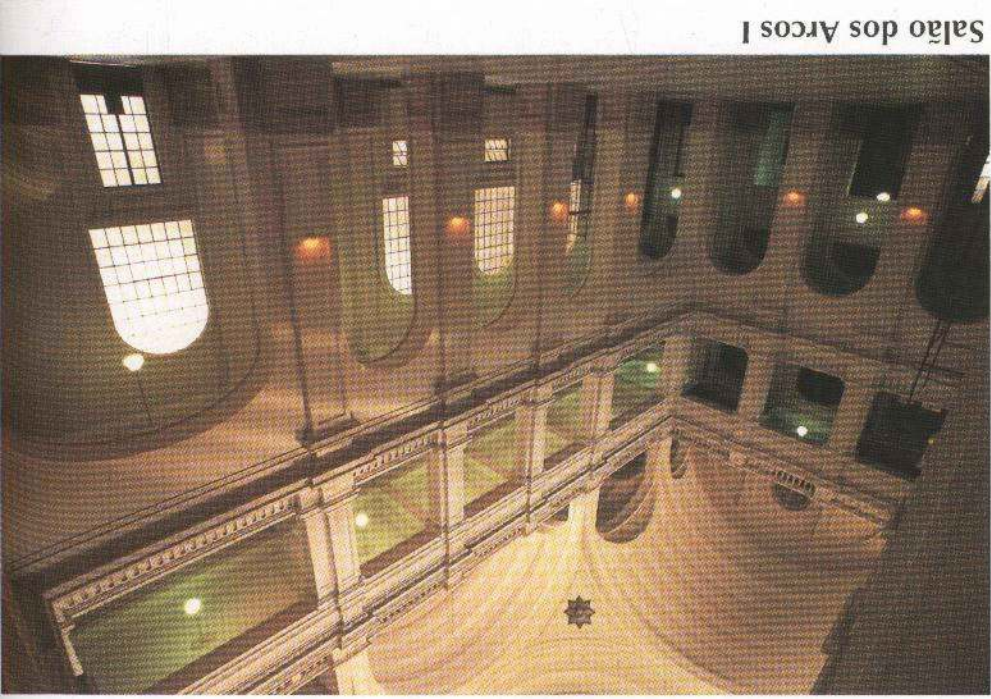
JÚLIO PRESTES

A quase desativada estação ferroviária transforma-se em complexo cultural, sede da Orquestra Sinfônica do Estado e poderoso indutor de qualidade urbana numa região deteriorada do Centro



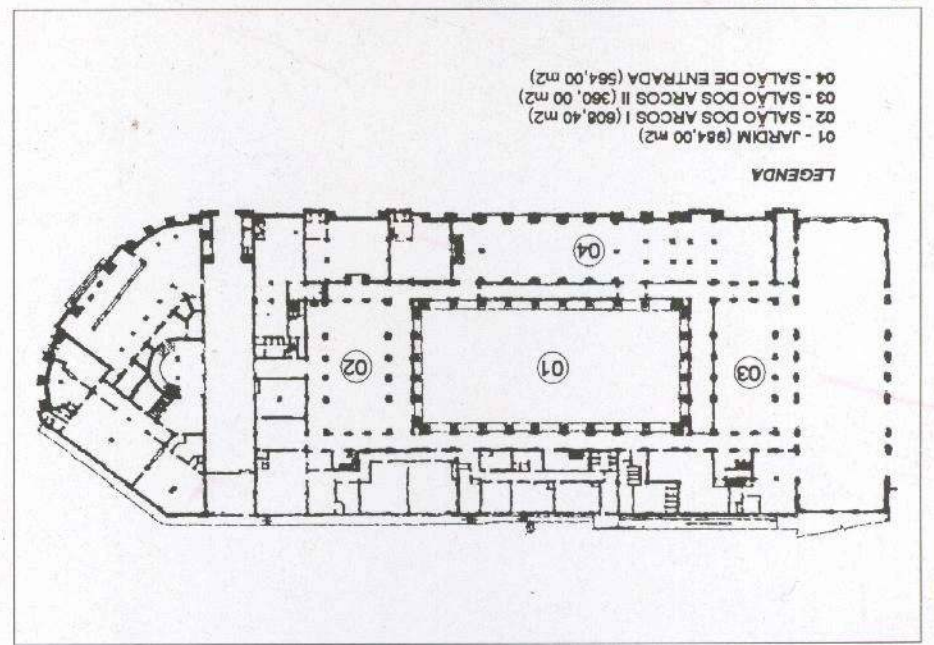
ENTREVISTA



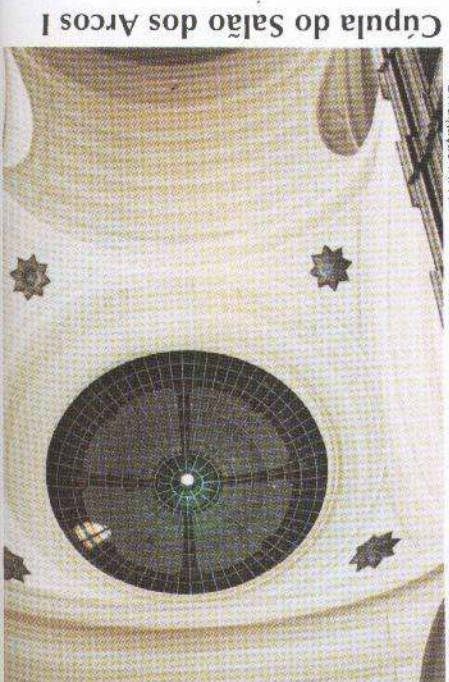


Sala dos Arcos I

Divulgação IRPH

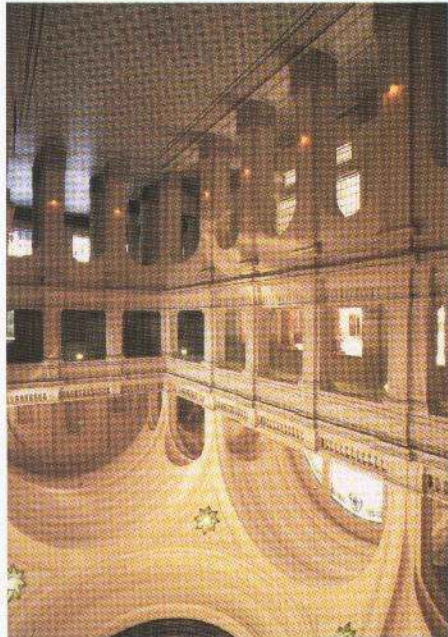


Planta do terreno do Edifício Júlio Prestes



Cúpula do Salão dos Arcos I

Divulgação IRPH



Sala dos Arcos II

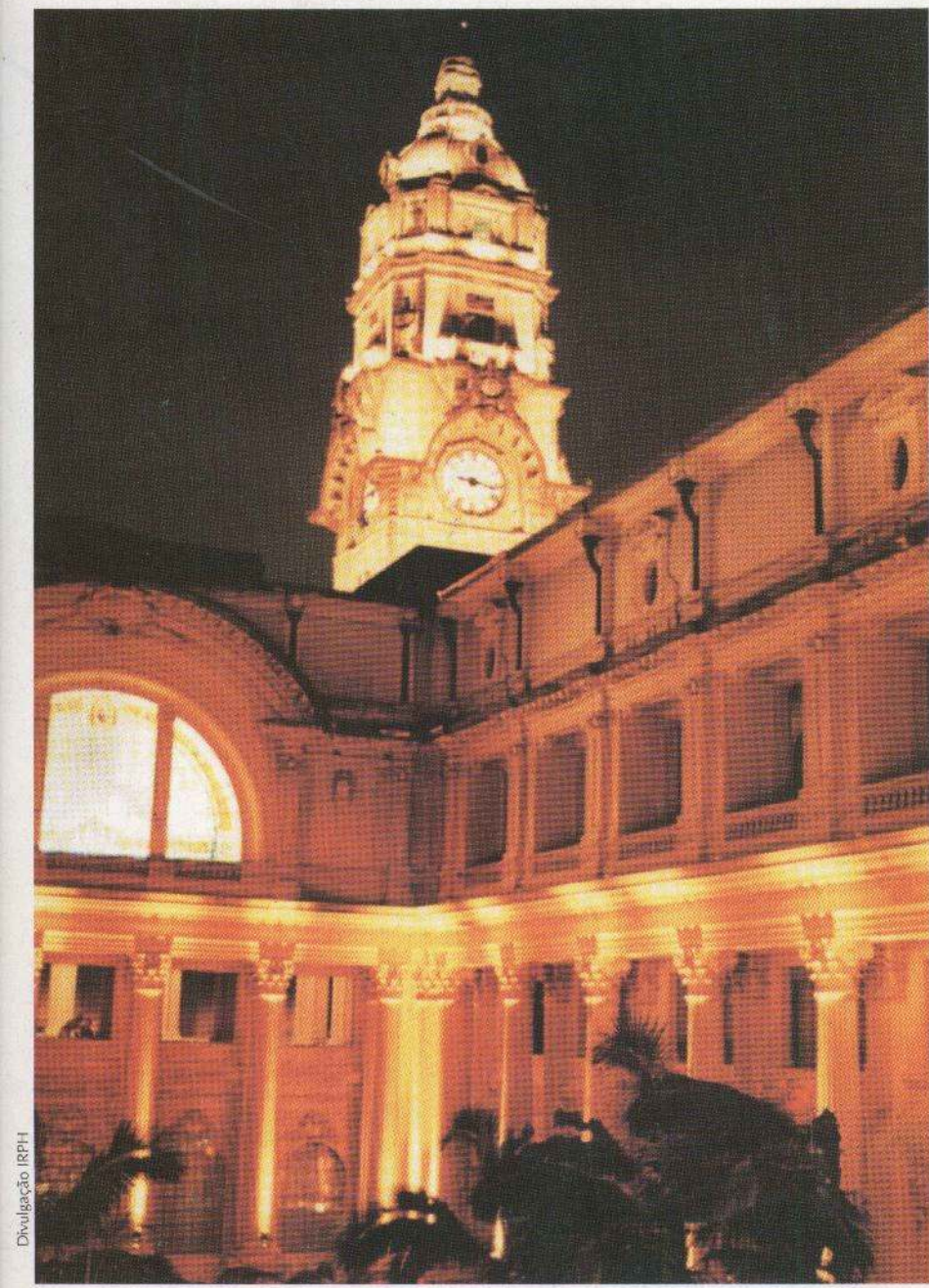
Divulgação IRPH



Saguaõ de Entrada

Divulgação IRPH

70



Divulgação IRPH



Divulgação IRPH

Edifício Júlio Prestes iluminado

O edifício Júlio Prestes é um marco histórico da cidade e um dos prédios mais belos de São Paulo. Seu significado, no panorama urbano, é de grande relevância e valor arquitetônico. Projetada pelo arquiteto Christiano Stockler das Neves em 1925, a antiga sede da Estrada de Ferro Sorocabana obteve o Prêmio de Honra do III Congresso Pan-Americano de Arquitetos, realizado em Buenos Aires em 1927.

A construção segue o modelo das estações ferroviárias americanas da época, no estilo Luís XVI modernizado. Em seu salão principal destaca-se um conjunto de 32 colunas com capitéis coríntios e vitrais de Conrado Sorgenicht.

As escadarias revestidas de mármore italiano e o trabalho de serralheria artística, realizados pelo Liceu de Artes e Ofícios, completam a esplêndida arquitetura.

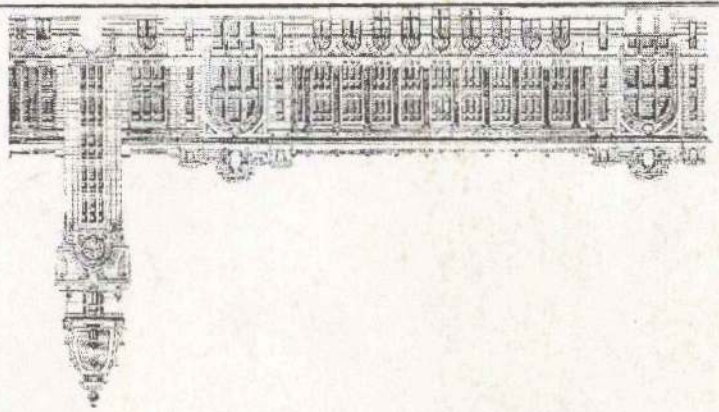
Desde 1992 todo esse espaço vem sendo cenário das mais diversas atividades sócio-culturais, o que viabiliza sua restauração e conservação. Inúmeras empresas nacionais e estrangeiras e instituições governamentais têm utilizado o local para a divulgação de suas atividades, mesas-redondas e promoções.



Patrocínio

Rua Mauá, 51 Campos Eliseos São Paulo - SP
Fone 222-2308 Fax 222-0629

Instituto de Recuperação do Patrimônio Histórico no Estado de São Paulo



Orquestra Sinfônica do Estado de São Paulo Edifício e Estação Júlio Prestes, nova sede da



Jardim Interno

Divulgação IRPH



Divulgação IRPH



Divulgação IRPH

Esse valioso patrimônio, ao passar para a Secretaria do Estado da Cultura, adquire novas funções. Com a criação do Instituto de Recuperação do Patrimônio Histórico no Estado de São Paulo, o trabalho inicial é ampliado e vemos coroado todo o esforço em prol da valorização dessa obra que irá, com certeza, alavancar o processo de requalificação de todo o seu entorno.

A Coordenadoria de Recuperação e Conservação do Patrimônio Histórico e Ambiental da Fepasa foi responsável pela restauração e manutenção do edifício e Júlio Prestes até hoje, empenhando-se em sua recuperação.

Empresas e instituições como o Banco de Boston, Senac, Governo da República da Alemanha, Mercedes Benz, Volkswagen, Iochpe-Maxion, Itau, Satra, Itamarati, Votorantim, Manchete-Bloch, Cerâmica Portobello, Philips do Brasil, Forum, M'Officer, Rhodia, Metal Leve entre outras, já descobriram ser este um ótimo local para a divulgação de suas marcas e produtos.

Abrigando as mais diversas atividades culturais, este local encontra-se hoje à disposição para a realização de grandes eventos, sempre em base de permuta, com a cessão de alguns de seus espaços em troca de sua restauração e constante manutenção.



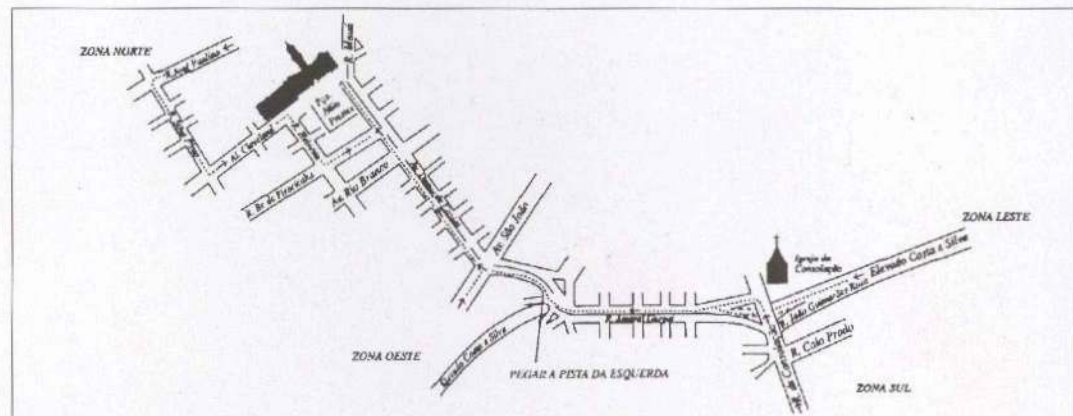
Detalhe do Saguão de Entrada

Divulgação IRPH



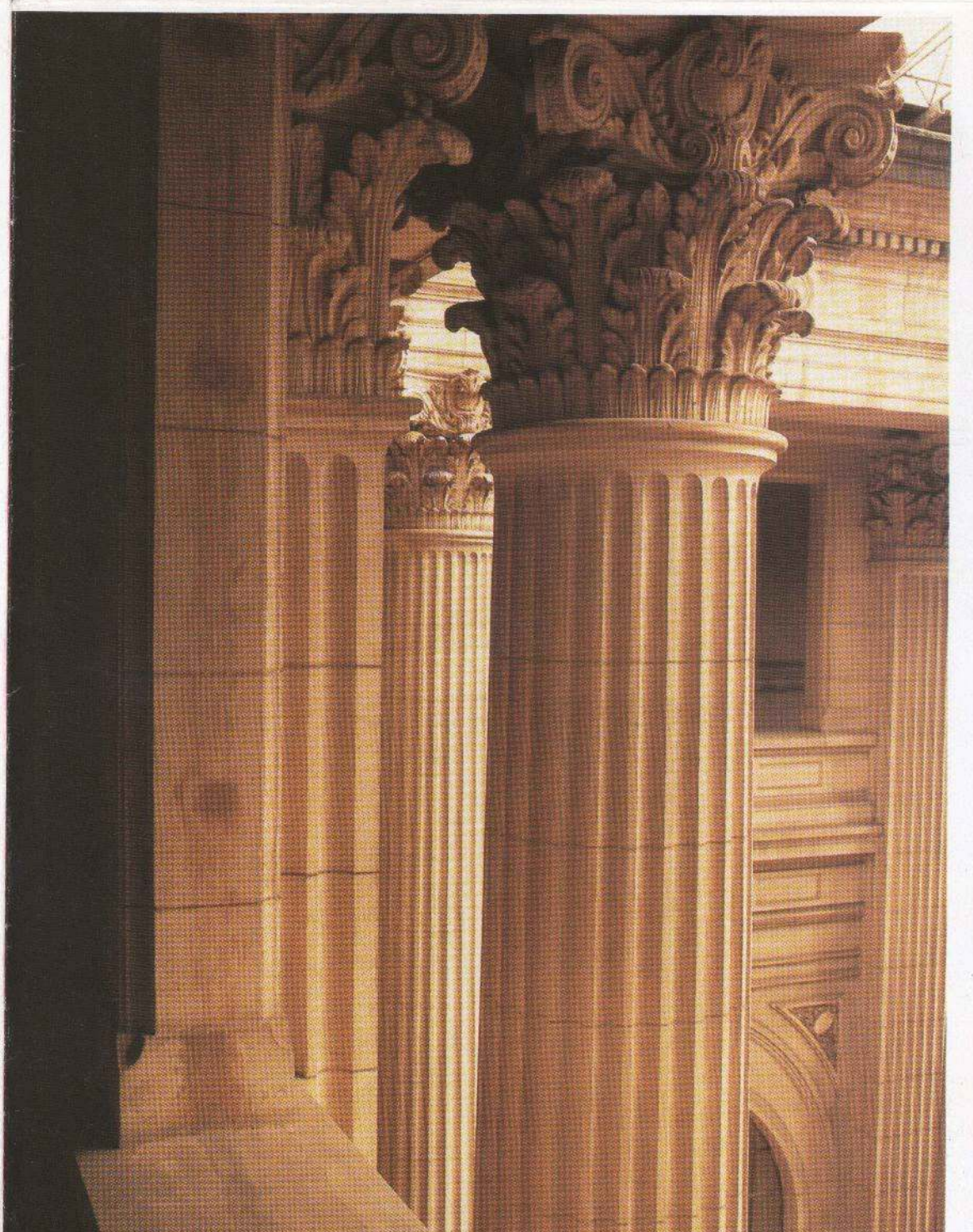
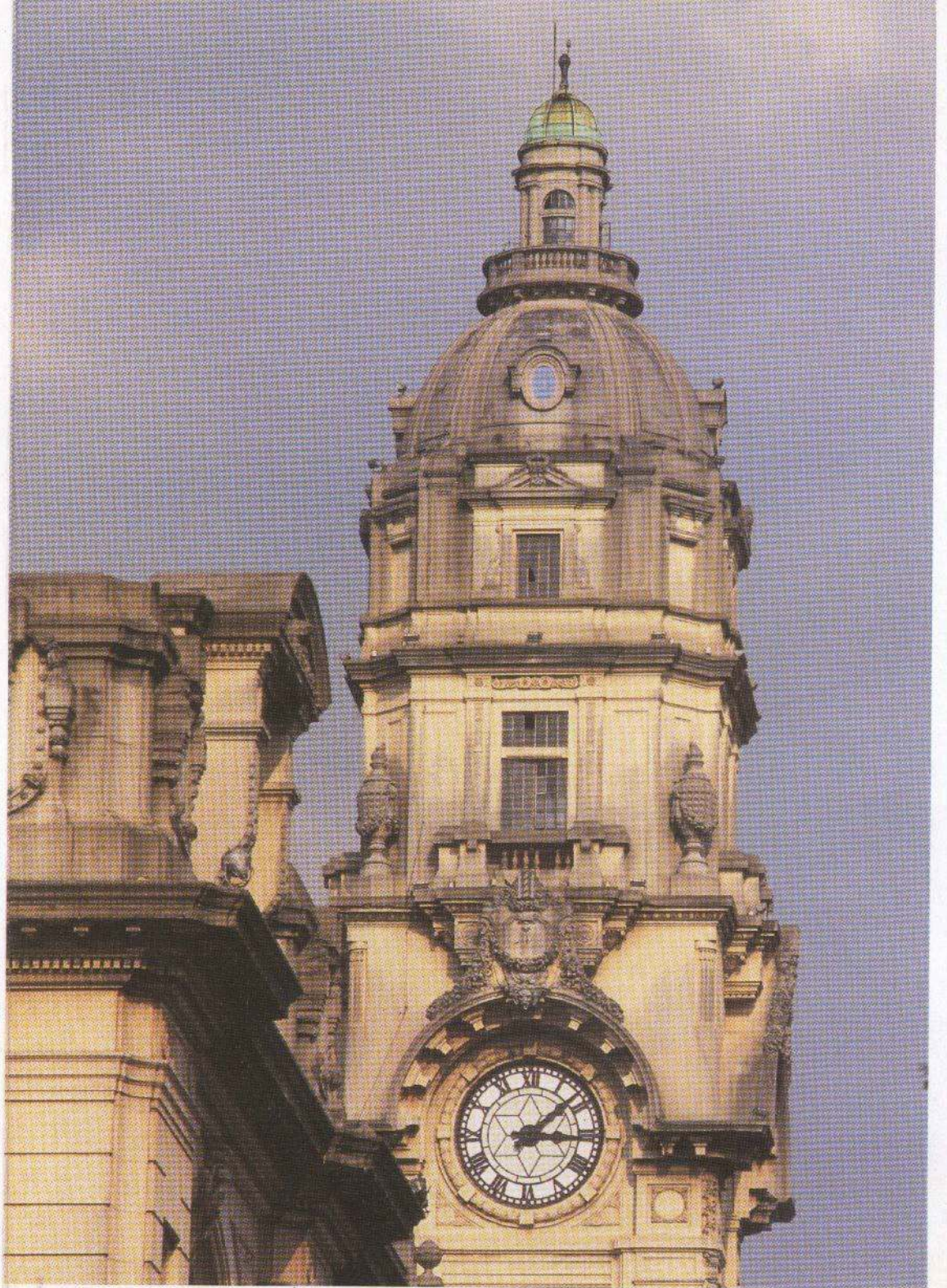
Detalhe do jardim Interno

Divulgação IRPH



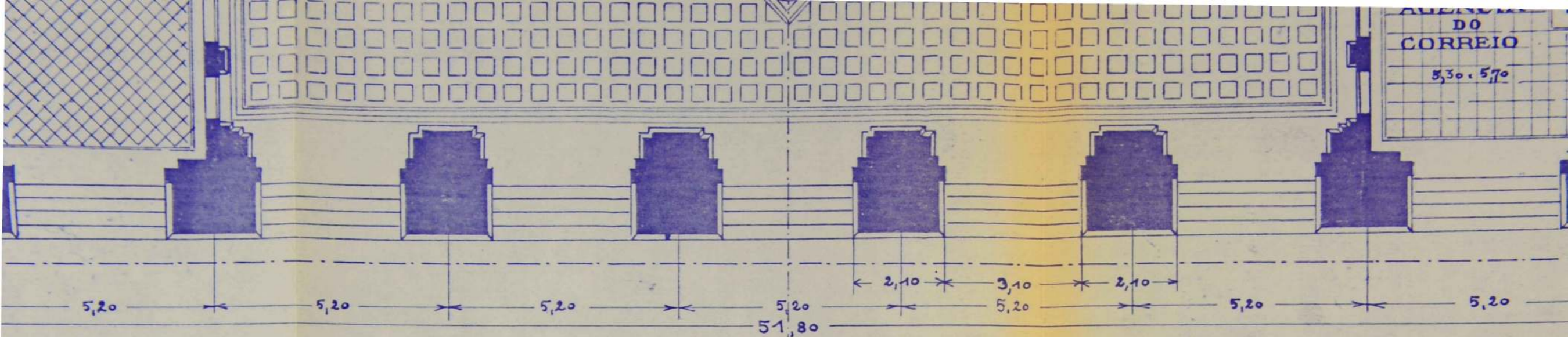
Coordenação
Emanuel von Lauenstein Massrani

Produção









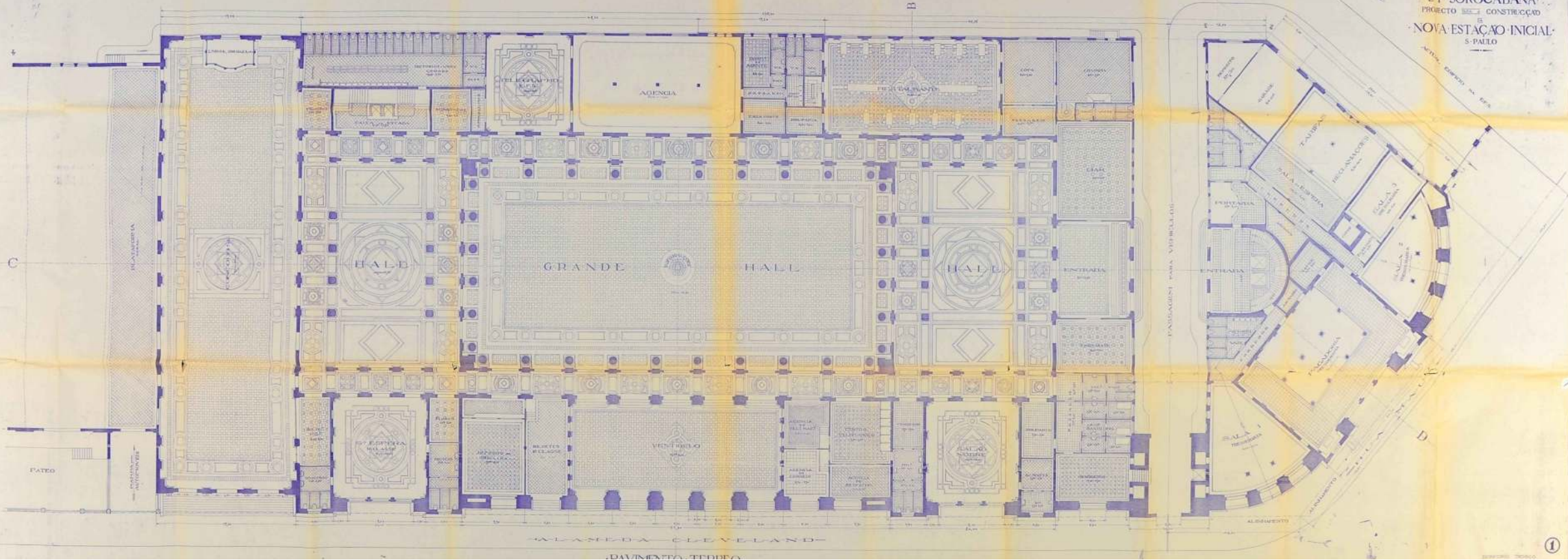
ALAMEDA CLEVELAND

• PAVIMENTO • TERREO •

ESCALA 1 : 100

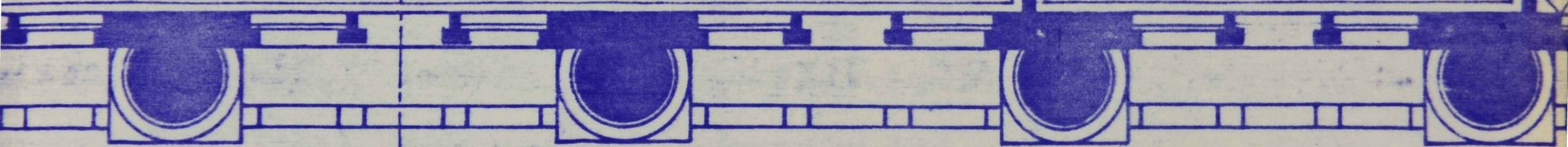
A

E.F. SOROCABANA
PROJECTO DE CONSTRUÇÃO
DE
NOVA ESTAÇÃO INICIAL
S. PAULO



14,85 · 11,60

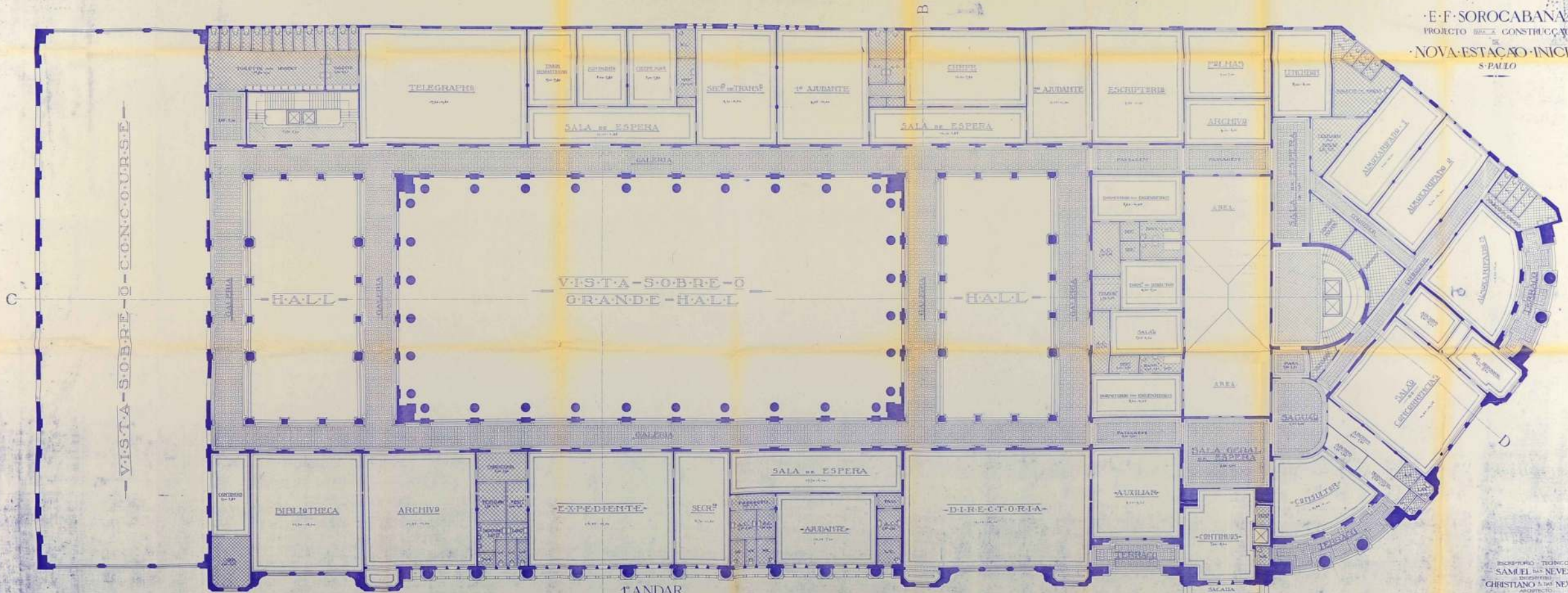
5,70 · 11,60



A

1º ANDAR

ESCALA 1 : 100



E·F· SOROCABANA
 PROJECTO DE CONSTRUÇÃO
 DE
 NOVA ESTACAO INICIAL
 S·PALLO

ESCRITORIO TÉCNICO
 SAMUEL DAS NEVES
 INGENHEIRO
 CHRISTIANO A. DAS NEVES
 ARQUITECTO

DA LOCO. →

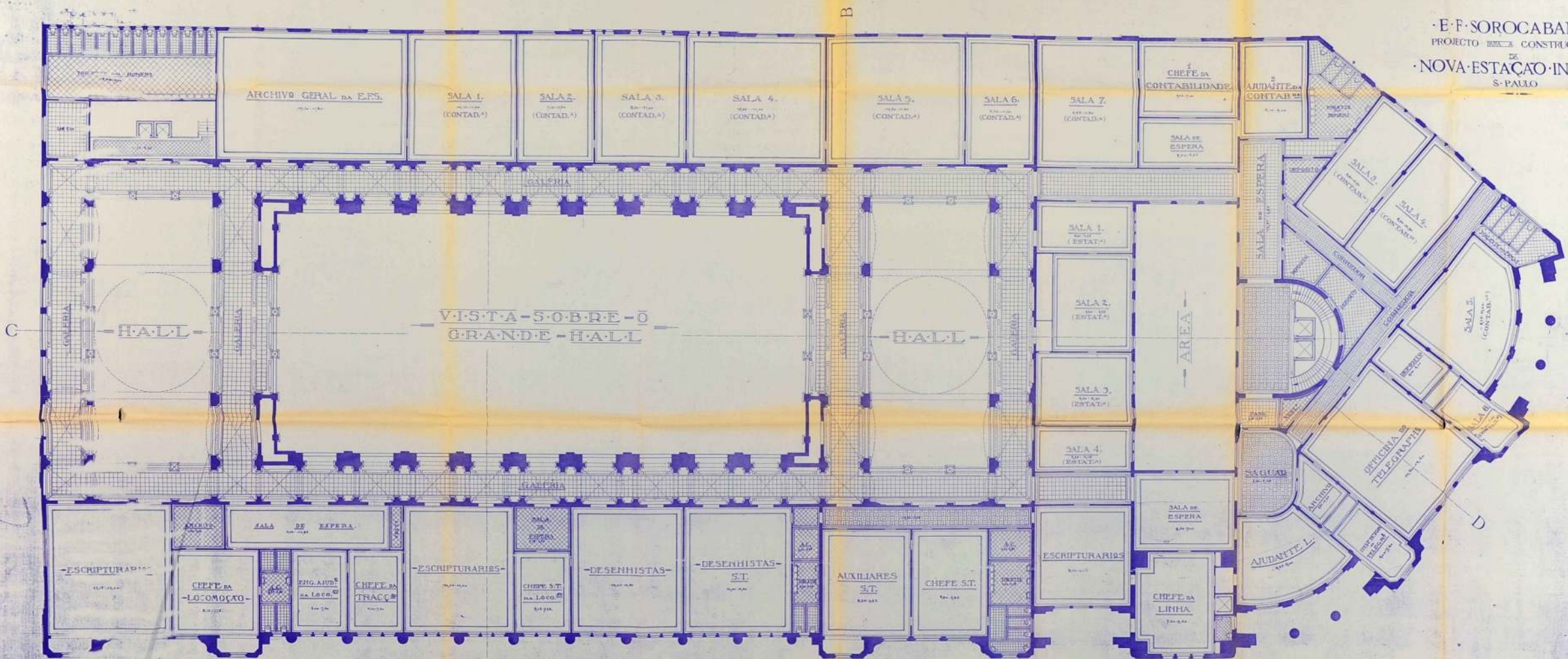
5,15.7.45.

A

2º ANDAR

ESCALA 1 : 100

E.F. SOROCABANA
 PROJECTO DE CONSTRUÇÃO
 DE
 NOVA ESTAÇÃO INICIAL
 S. PAULO



A 2º ANDAR
 ESCALA 1:100

3
 ESCRITÓRIO - TÉCNICO
 SAMUEL DE NEVES
 DESENHISTA
 CHRISTIANO DE NEVES
 ARQUITECTO
 S. PAULO

FACHADA PRINCIPAL.

ESCALA=1:100

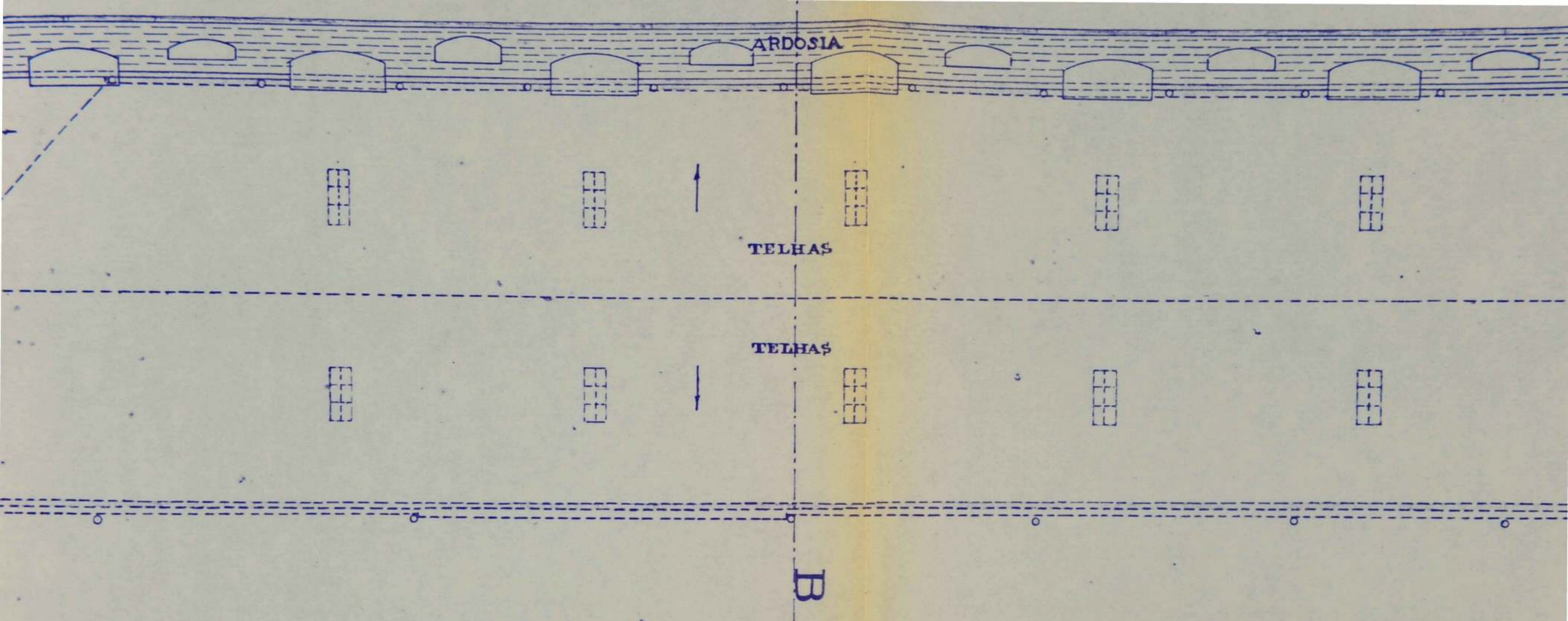
ESTRADA DE FERRO
SOROCABANA

NOVA ESTAÇÃO DE SÃO PAULO

FACHADA PRINCIPAL.

ESCALA-1:100





PLANTA DA PROJECCÃO DOS TELHADOS, DAS CALHAS E CONDUCTORES
ESCALA 1:200

• E.F. SOROCABANA •
PROJECTO PARA A CONSTRUÇÃO
DA
• NOVA ESTACAO INICIAL •
S. PAULO



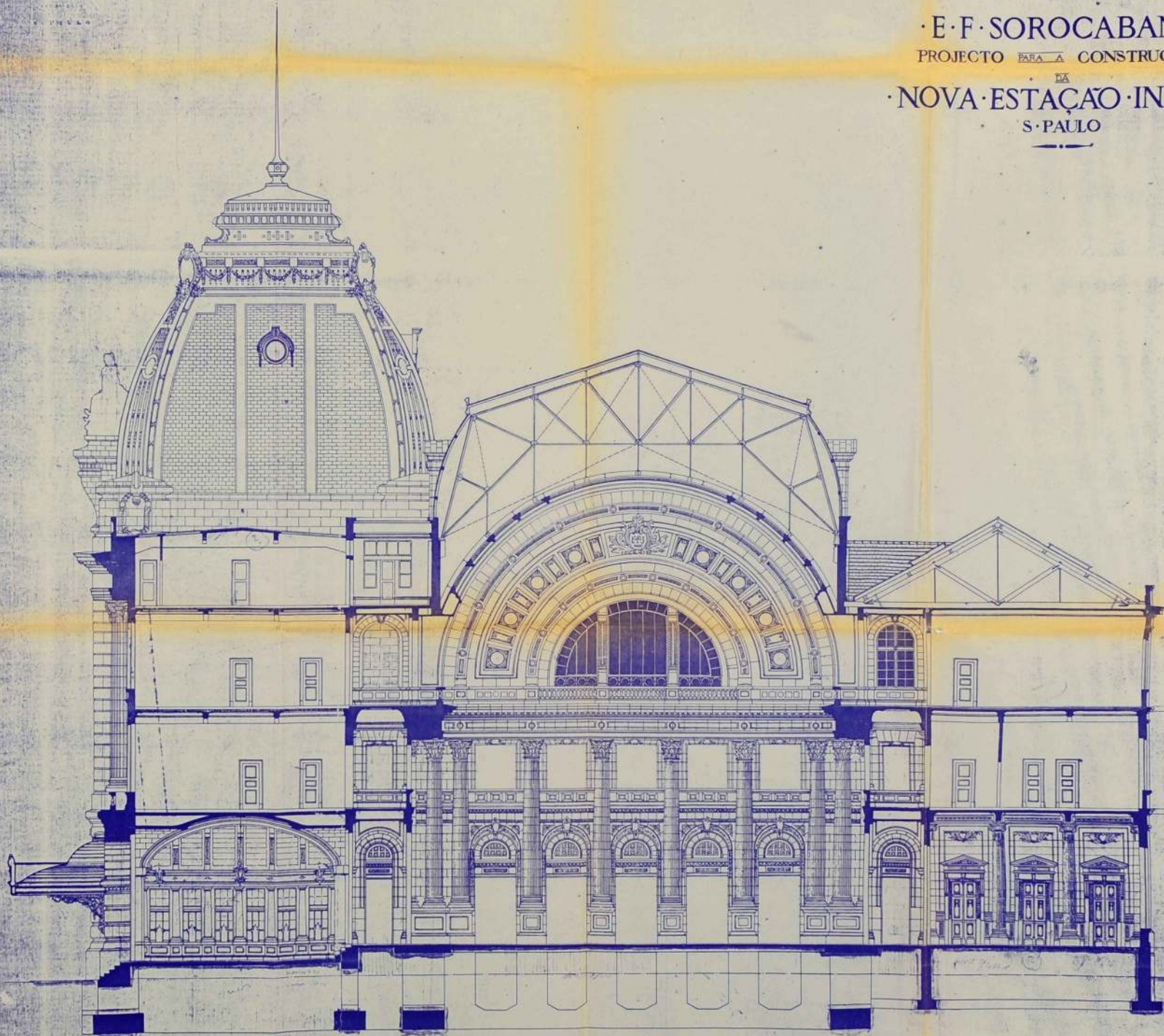
• PLANTA DA PROJECCÃO DOS TELHADOS, DAS CALHAS E CONDUCTORES •
ESCALA 1:100

ESCRITORIO TECHNICO
SAMUEL DAS NEVES
ENGENHEIRO
CHRISTIANO S. DAS NEVES
ARQUITECTO
S. PAULO
Christiano S. das Neves
5

• SECCÇÃO • TRANSVERSAL • A=B •

ESCALA 1 : 100

· E · F · SOROCABANA ·
PROJECTO PARA A CONSTRUCCAO
DA
· NOVA · ESTACAO · INICIAL ·
S · PAULO



SECCAO TRANSVERSAL A D

ESCRITORIO · TECNICO
SAMUEL DE NEVES