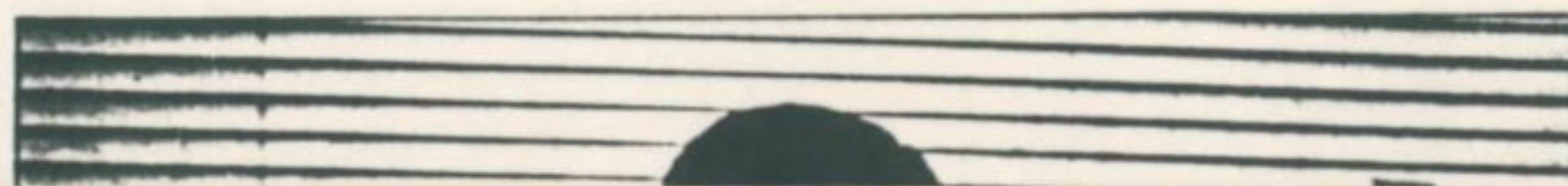


Corredor esticado

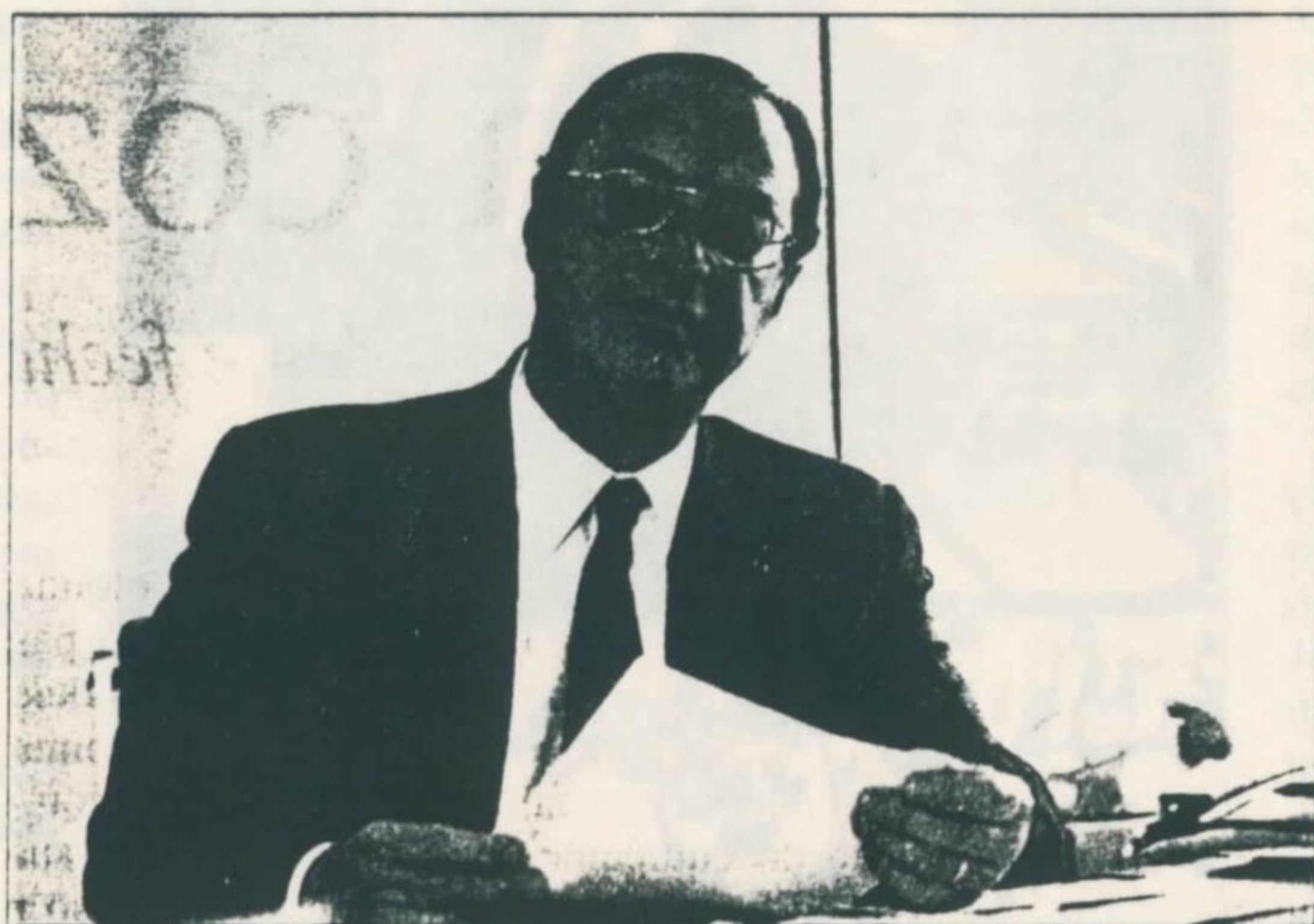
Ampliação da Faria Lima mexe com a cidade

A Avenida Brigadeiro Faria Lima, que liga o feio e proletá-



mente, 400 000 veículos passam pelos 23 quilômetros dessa via. A Faria Lima, por sua vez, recebe um trânsito de 96 000 carros por dia. "Meu projeto corrige essa distorção", assegura o arquiteto. Além disso, a obra revitalizará a região do Largo da Batata e, de quebra, incorporará a Berrini à malha viária da cidade.

Batizada de Boulevard Sul, essa mesma idéia já havia sido apresentada ao ex-prefeito Jânio Quadros, que gostou do projeto, mas não o levou em frente. Durante a campanha à sucessão de Luiza Erundina, Júlio Neves conversou com Paulo Maluf e teve melhores resultados. Em novembro do ano passado, *Veja São Paulo* adiantou a disposição do então candidato do PDS em transformar o plano na maior obra de sua gestão. "Desafio todos os brasileiros que estão enviando dinheiro para Miami a investir na nova avenida", sugere o prefeito. Antes de começarem os trabalhos, a obra deve ser aprovada pela Câmara dos Vereadores. Ali, apesar da maioria governista, a batalha promete ser dura. "Trata-se de uma obra faraônica, com fins eleitorais", diz Adriano Diogo, vereador do PT. "A valorização da região da Avenida Berrini beneficiará principalmente o arquiteto Carlos Bratke, dono de vários lotes no local", acusa. "Isso é um malentendido, não tenho terreno algum", rebate Bratke. "Vivo da minha profissão, não tenho grana." Preparado para as inevitáveis conclusões, Júlio Neves adota



Paulo Maluf: "Não custará nada aos cofres públicos"

uma posição cautelosa. "O projeto ainda será apreciado pela Câmara e estamos abertos a discuti-lo de uma forma democrática", diz ele.

OUTRA DISCUSSÃO JÁ VEIO À tona. O arquiteto Ruy Ohtake reivindica seu quinhão de participação na idéia. "Sou responsável por uma parte do plano", afirma. Ele se refere ao trecho que liga o Largo da Batata até a Praça Roquete Pinto, na Avenida Pedroso de Moraes. Entre as melhorias sugeridas por Ohtake está a modernização do terminal de ônibus do Largo da Batata, ao lado da construção de teatros, bibliotecas e escolas públicas no térreo dos prédios que forem erguidos no local. "O Ruy está apenas dando palpites", diz Júlio Neves. "Será difícil incorporar as mudanças ao projeto." Nas suas contas, o projeto de Ohtake faria o custo de desapropriações naquele trecho

são da avenida. Com isso, ela ficaria ligada numa ponta à Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini — que por sinal surgiu no início da década passada, no Brooklin, com a ambição de ser exatamente uma nova Faria Lima — e, na outra, à Avenida Pedroso de Moraes, em Pinheiros. Para se chegar a esse trajeto, cerca de 550 imóveis

subir de 19 milhões para 80 milhões de dólares.

Enquanto os profissionais da área começam a polemizar sobre a obra (*veja quadro abaixo*), uma boa quantidade de paulistanos já arranca os cabelos. São os que podem sofrer desapropriação. "Se a coisa for para frente, vamos entrar na Justiça", promete o administrador Augusto José Pires Machado, morador da Rua Seretãozinho, uma das candidatas a sumir do mapa. A família de Augusto tem três imóveis por ali. "Não sabemos o atual valor de cada um, mas essa notícia contribuiu para desvalorizá-los", lamenta Machado. "O

estrago já foi feito", concorda o corretor Roberto Capuano, presidente do Conselho Regional dos Corretores de Imóveis, Creci, que condena o plano da expansão.

"Pensamos na cidade como um todo", rebate o prefeito Paulo Maluf. "Preocupação com o social não significa fabricar leite em pó, e sim oferecer aos habitantes melhores condições de vida", garante. Entre outros benefícios, Maluf calcula que serão gerados 20 000 novos empregos com sua obra. Especialistas vêem outras vantagens no projeto. "Os terrenos próximos aos locais de expansão da avenida serão valorizados", prevê Luiz Antônio Pompéia, diretor da Empresa Brasileira de Estudos de Patrimônio. Hoje, o metro quadrado comercial da Faria Lima está cotado em cerca de 5 000 dólares. "Os novos trechos da avenida poderão chegar aos mesmos patamares", aposta Pompéia. ■

Quem aprova, quem critica

Embora deva trazer benefícios para o futuro da região, a anunciada obra de Maluf já causa polêmica entre arquitetos e urbanistas da cidade. Enquanto uns aprovam a iniciativa, outros consideram o projeto precipitado.

Cândido Malta Filho, urbanista: "A nova avenida é mais uma evidência de que o centro da cidade está se deslocando para a Zona Sul. Essa obra precisa ser conciliada com um projeto para amenizar seu impacto. Com um pólo gerador de tráfego desse porte, os bairros residenciais da região podem ser prejudicados".

Ives de Freitas, presidente do Sindi-

cato de Arquitetos de São Paulo: "O detalhe curioso é que, sem prazo para começar, a obra já ganhou uma data para terminar. Isso prova o efeito eleitoral da medida. Mas, se o Maluf não fizer um novo Minhocão, já será um grande avanço. Vamos ter de discutir detalhadamente o projeto. Trata-se de algo que vai causar um grande impacto na cidade".

Ricardo Julião, da Ricardo Julião Arquitetura e Urbanismo: "É fundamental e inevitável. Sou a favor da reurbanização de pólos comerciais que já possuem infraestrutura completa. Mesmo que obras desse porte pareçam traumáticas no início,

elas se justificam em função dos benefícios criados".

Roberto Loeb, diretor nacional do Instituto de Arquitetos do Brasil: "Além da Marginal, o único acesso para avenidas como a Luís Carlos Berrini é feito por caminhos tortuosos, que atrapalham bastante o trânsito na região. Apesar disso, a obra está sendo planejada de modo genérico. Seria ideal tratar o projeto quase artesanalmente, pensando nas vantagens que ele pode oferecer aos moradores das redondezas".

Tito Lívio Frascino, da Central de Projetos: "Em princípio, vejo como um novo fator de expansão de negócios na região. Mas é preciso verificar corretamente sua viabilidade a curto prazo".