



IMPLEMENTANDO A MUDANÇA URBANA

By Nadia Somekh and Carlos Leite

Ao comparar a realidade de São Paulo com exemplos internacionais de regeneração urbana, Nadia Somekh e Carlos Leite exploram os gargalos e as oportunidades para se conseguir uma arquitetura de alta qualidade nos novos projetos urbanos paulistanos.

Podemos afirmar que São Paulo está desatualizada, em relação a outras metrópoles do mundo, na implementação de Projetos Urbanos. A cidade de Buenos Aires, nosso exemplo mais próximo, já equacionou Puerto Madero, que apresenta um espaço público de grande qualidade, recuperando uma área anteriormente esvaziada e que hoje atrai visitantes e capitais internacionais, em que pese a crítica de falta de integração com a cidade.

Mas quem ganha e quem perde nestes projetos? Como eles são implementados? Em que medida os arranjos institucionais têm impacto na qualidade do design e na criação de um meio ambiente sustentável? Quantos empregos são criados? E para quem? Estas são as questões que as comunidades política, econômica e arquitetônica de São Paulo precisam responder para formular uma nova política urbanística e uma estratégia de implementação de projetos urbanos com um design de alta qualidade que se integre ao tecido da cidade.

Muitas das histórias de sucesso na regeneração de grandes áreas urbanas – como zonas portuárias, terminais de transporte ou áreas industriais obsoletos - sugerem que um alto nível de investimento e gestão públicos são necessários para que efetivamente funcionem. No Brasil, entretanto, é a iniciativa privada que investe a partir da baixa capacidade pública de investimentos. No entanto, uma perspectiva de longa duração é um pré-requisito fundamental para um planejamento sustentável, em oposição ao retorno de curto prazo de qualquer investimento comercial. Na cidade de Washington, por exemplo, a Corporação para o Desenvolvimento da Avenida Pensilvânia trabalhou com o horizonte de 25 anos. O estabelecimento de uma entidade administrativa, com uma sólida base pública bem como representação do setor privado, que gerencie o projeto de sua concepção até a entrega final é fundamental para a promoção do desenvolvimento econômico e a atração de novas atividades.

O modelo da cidade compacta, com sua reduzida pegada ecológica, que promove o adensamento com qualidade de áreas bem servidas de transporte tornou-se o objetivo central de muitas cidades da Europa. Contenção urbana, crescimento seletivo e desenvolvimento sustentável são os componentes centrais desta nova visão urbana que não apenas identifica novas áreas individuais – muitas vezes altamente contaminadas, perto do centro- mas também desenha políticas que possibilitam um modo de vida sustentável, como a introdução da Congestion Charge de Londres ou a bicicleta pública Velib de Paris. O caso de Paris Rive Gauche, que estabeleceu uma nova centralidade a leste de Paris, coordenado pela SEMAPA (Société d’Economie Mixte de Paris) e que atraiu 60.000 novos empregos, contrabalançando a centralidade de La Défense, a oeste de Paris.

Paris desenvolveu suas intervenções urbanas dentro de uma perspectiva regional metropolitana de reconfiguração da estrutura produtiva, estimulando principalmente o terciário avançado internacional, enquanto Londres teve como foco um desenvolvimento local baseado na economia criativa, através das ações da London Development Agency. Bilbao, por seu lado, elaborou planos de diversas escalas, antes de atribuir à RIA2000 a gestão estratégica do plano que implementou o Museu Guggenheim de Gehry, as estações de metro de Norman Foster e a ponte de Santiago Calatrava. Fez parte do plano também a estratégia de marketing para vender a cidade ao mundo do turismo de massas e qualificá-la à competição de capitais internacionais.

A adoção disseminada de ideologias neo-liberais e seu impacto na exclusão social foi denominada por Neil Smith de Estratégia Global de Gentrificação. Em Paris as antigas normativas das ZAC (Zones d’aménagement concertés) estabelecem o ponto de partida legal para a elaboração das novas estratégias de gestão. Na França

todos os projetos são estabelecidos a partir deste instrumento tradicional (além de Paris Rive Gauche, Parc Citroen, Renault, Bercy, etc). Na maioria dos casos, exceto Paris, a valorização imobiliária e fundiária sem controle acirrou os processos de gentrificação. No caso de Paris Rive Gauche o embate com a população permitiu a ampliação do número de habitações de interesse social.

Algumas características são recorrentes nos Projetos Urbanos no mundo, tais como novos instrumentos de gestão, contrapondo-se ao planejamento tradicional, envolvendo agentes sociais, bem como definindo entidades específicas para implementação desses Projetos Urbanos que demandam um longo tempo de duração. Além disso, é essencial ao sucesso dos Projetos Urbanos a criação de uma nova centralidade vinculada ao sistema de transporte: o sucesso de Canary Wharf aconteceu após a implantação de uma linha de metrô interligando a área ao centro de Londres. Ainda no caso de Londres, Kings Cross e área dos Jogos Olímpicos de 2012, no Vale do Lea estão extremamente relacionados a implementação de uma infra-estrutura pesada de transporte de massa, (re)criando novas centralidades. No caso de Milão as experiências de desenvolvimento no ex-setor industrial de Bovisa e La Bicocca de grandes aglomerados de escritórios e residências tiveram sucesso graças à sua proximidade à rede de transporte urbano da cidade .

Apesar de a experiência internacional apontar a grande presença do Estado como principal interventor dissemina-se a idéia de Projeto urbano, que contrapõe a intervenção pública valorizando a intervenção privada . Mesmo nos Estados Unidos, onde o setor privado predomina, os grandes investimentos Públicos principalmente em infra-estrutura transportes e criação de Espaços Públicos e equipamentos culturais é que efetivamente viabilizam os grandes Projetos Urbanos. Outra lição é a de que soluções efetivas para os problemas urbanos dependem hoje do envolvimento dos atores locais, da sociedade civil e de diversas esferas governamentais, na busca de novas formas de gestão e da capacidade de governança. Pode-se observar que os instrumentos de planejamento tradicionais, muito centralizados, que regulam o uso da terra e o desenvolvimento urbano -como no Brasil- tornaram-se obsoletos.

O Plano Diretor Estratégico- PDE 2000 é um bom exemplo, ao definir 20% da área urbanizável do município de São Paulo como objeto de Operações Urbanas. As operações urbanas realizadas até agora, no entanto, são objeto de recorrentes críticas: apresentam

resultados fragmentados, não apresentam projeto global de desenho urbano, sua preocupação ambiental é indefinida, não criam fóruns adequados de participação social e implementam espaços públicos voltados para o uso do automóvel.

O período de crise do planejamento urbano, pautado na matriz modernista/funcionalista, evidenciou a fragilidade e a ineficácia dos planos diretores abrangentes, compreensivos e de larga-escala, que teriam a capacidade de resolver todos os problemas urbanos. Nesse sentido, as Operações Urbanas Consorciadas podem ser compreendidas como instrumento de transformação estrutural de uma porção da cidade, promovida, basicamente, por meio da parceria entre o poder público e o investimento privado. Seu projeto urbano envolve ainda a participação de proprietários, investidores, moradores e sociedade civil. Essas operações recortam determinadas áreas da cidade com o intuito de promover uma intervenção urbana municipal. Tal intervenção pressupõe medidas de gestão de médio e de longo prazo, tais como redesenho da estrutura fundiária, intervenções localizadas no espaço público, definição de potencial imobiliário e regras de uso e ocupação do solo para a composição do desenho de quadras.

Entretanto, a experiência desde os anos 90 da cidade de São Paulo nos mostra que o resultado das Operações Urbanas não aponta para um Projeto Urbano efetivamente democrático. As principais razões são a falta de um instrumento de gestão ou de uma entidade efetivamente capaz de implementá-las com sucesso, bem como a ausência de um projeto global que estabeleça claramente a relação entre custos de urbanização e benefícios sociais. A construção social de um projeto deve envolver os diversos agentes produtores do espaço da cidade no compromisso com a construção de um tecido social que valorize o cidadão. Isso pressupõe uma postura democrática do Poder Público e a construção de consensos para alcançar o objetivo maior que englobe visões em conflito. A medida de sucesso das intervenções é entendida em função da capacidade dos impactos urbanos verificados resultarem na melhoria da vida da população como um todo e, não por práticas voluntárias de derrubada de quadras inteiras, substituindo-as por grandes projetos âncoras.

Em realidades de extrema pobreza e desigualdades sociais, como é o caso da maioria das cidades brasileiras, os planos globais servem para definir prioridades, além de estabelecer uma ordem de intervenção, relacionando os projetos de recuperação mais necessários e estratégicos para a cidade e sua população como um todo.

Consideramos que os projetos de arquitetura e urbanismo devem resultar de um esforço coletivo e de uma participação ampla, devendo pautar-se pela preocupação com o desenvolvimento local e inclusão social.

Neste sentido, gostaríamos de sugerir que São Paulo adote um novo sistema para a implementação de suas intervenções urbanas, fundamentado nos seguintes princípios: um claro compromisso político para a implementação, a inovação e a inclusão através de um plano metropolitano que integre o desenvolvimento potencial de áreas urbanas com a provisão do transporte público; estabelecimento de uma estrutura legal que promova a inclusão social e a participação pública (através de um Fórum Gestor Participativo para cada um dos Projetos Urbanos); estabelecimento de uma Agência de Desenvolvimento Local independente para implementar Projetos Urbanos específicos, que inclua todas as partes envolvidas e seja responsável pela gestão, investimento, busca de financiamento e execução do

projeto; desenvolvimento de um plano de mobilidade integrado que otimize o transporte público, incorporando metro, ônibus, bicicleta e a mobilidade pedestre e minimize a dependência ao automóvel particular; estabelecimento de um fundo de desenvolvimento metropolitano que possa capturar o valor de futuros retornos de investimentos; promover uma atitude pró - meio ambiente sustentável que integre o tratamento da água e do sistema de rios com a recuperação de áreas contaminadas; assegure pólos de uso misto, que proporcionem moradia, emprego e acesso à “nova economia”; e identifi que áreas de preservação especial em toda a cidade que protejam o valor histórico e arquitetônico de edifi cações e espaços.

Nadia Somekh é Reitora na Universidade Presbiteriana Mackenzie. Carlos Leite é arquiteto, com Doutorado em Desenvolvimento Urbano Sustentável, e professor na Universidade Presbiteriana Mackenzie.

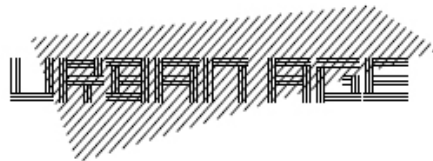
Contact:

Cities Programme
London School of Economics
Houghton Street
London WC2A 2AE

+44 (0)20 7955 7706
urban.age@lse.ac.uk
www.urban-age.net

Alfred Herrhausen Society
Deutsche Bank
Unter den Linden 13/15
10117 Berlin
Germany

T +49 (0)30 3407 4201
ute.weiland@db.com
www.alfred-herrhausen-gesellschaft.de



a worldwide investigation into the future of cities
organised by the Cities Programme
the London School of Economics and
Political Science and the Alfred Herrhausen Society, the
International Forum of Deutsche Bank



THE LONDON SCHOOL
OF ECONOMICS AND
POLITICAL SCIENCE ■

Alfred Herrhausen Society
The International Forum of Deutsche Bank

