

IV PROJETAR 2009
PROJETO COMO INVESTIGAÇÃO: ENSINO, PESQUISA E PRÁTICA
FAU-UPM SÃO PAULO BRASIL
OUTUBRO 2009
EIXO: PROPOSIÇÃO
SÃO PAULO MEGACIDADE: UMA REINVENÇÃO OPORTUNA
CARLOS LEITE

Arquiteto; Mestre e Doutor pela FAU-USP com pós-doutorado pela Cal Poly University; professor da FAU Universidade Presbiteriana Mackenzie e nos Cursos de MBA (FIA/USP; Fundação Dom Cabral; www.educatorium.com/leite; cleite@educatorium.com)

São Paulo Megacidade: uma reinvenção oportuna

Carlos Leite

Resumo

O trabalho faz uma reflexão crítica acerca da emergência das megacidades no século 21 para, em segunda, focar a megacidade brasileira, São Paulo, seus desafios e oportunidades em busca de uma reinvenção necessária que traga a agenda de um desejável desenvolvimento sustentável.

O trabalho conclui apresentando um modelo de redesenvolvimento de um território em transformação – a Diagonal Sul, orla ferroviária paulistana. O projeto urbano estratégico apresentado busca investigar oportunidades de reorganização deste território: como implementar o projeto urbano na nossa maior megacidade?

Abstract

The work is a critical reflection on the emergence of the megacities in the 21st century, focusing on the Brazilian megacity, São Paulo, its challenges and opportunities in search of a needed reinvention of the city bringing to whole society the agenda of a desirable sustainable development.

The paper concludes by presenting a model of a territorial redevelopment - the Diagonal Sul, a huge wasteland/bronwfield linear territory in Sao Paulo. The urban project strategy presented investigate opportunities for the reorganization of the territory: how to implement the urban project in our largest urban megacity?

Resumen

El trabajo es una reflexión crítica sobre la aparición de las megaciudades en el siglo 21 para, en segundo lugar, centrarse en la megaciudad Brasileña, São Paulo, sus desafíos y oportunidades en la búsqueda por una reinención necesaria de su territorio con un deseable proceso de desarrollo sostenible.

El documento concluye presentando un modelo de estratégico de redesenvolvimento urbano - la Operação Urbana Diagonal Sul, en Sao Paulo. La estrategia de diseño urbano presentado investiga oportunidades para la reorganización del territorio: como aplicar el proyecto urbano en nuestra más grande megalópolis?

Palavras-chave

Projetos urbanos; Desenvolvimento sustentável; Megacidades; São Paulo; Regeneração urbana.



Figura 1: A Orla Ferroviária paulistana/Operação Urbana Diagonal Sul: uma reinvenção oportuna (fonte: Nelson Kon).

Introdução

O trabalho faz uma reflexão crítica acerca da emergência das megacidades no século 21 para, em segunda, focar a megacidade brasileira, São Paulo, seus desafios e oportunidades em busca de uma reinvenção necessária que traga a agenda de um desejável desenvolvimento sustentável.

O trabalho conclui apresentando um modelo de redesenvolvimento de um território em transformação – a Diagonal Sul, orla ferroviária paulistana. O projeto urbano estratégico apresentado busca investigar oportunidades de reorganização deste território: como implementar o projeto urbano na nossa maior megacidade?



Figura 2: Um modelo desenvolvido, uma estratégia propositiva – Urban Age presentation, 2008 (fonte: Carlos Leite e equipe).

Megacidades

Pela primeira vez na história, mais da metade da população mundial vive hoje nas cidades, que são responsáveis por 75% do consumo da energia mundial e 2/3 dos resíduos gerados, apesar de ocuparem menos de 1% da superfície do planeta. Surgem, assim, demandas inéditas por serviços, moradia (dois em cada três cidadãos vivem em favelas), empregos e infraestruturas (reciclar/renovar todo o estoque sucateado de antigas infraestruturas urbanas). Uma reinvenção do espaço urbano apresenta grandes desafios, exigirá grandes investimentos, mas também trará boas oportunidades para as cidades que saírem na frente – a antecipação estratégica se faz urgente no planejamento e gestão das megacidades.

A cidade sempre foi o lugar onde são feitas as grandes e pequenas trocas, interações de todos os tipos. A novidade do século 21 é o surgimento de uma rede interconectada de megacidades num planeta globalizado. A grande tendência é que o futuro da civilização seja determinado pela rede de megacidades e dentro das áreas urbanas. As megalópoles de hoje não são apenas muito maiores do que as cidades de meados do século passado, mas, principalmente, mais complexas e interligadas, formando uma verdadeira rede de imensos nós urbanos (megacidades e mega-regiões), onde se estabelecem as grandes conexões e fluxos globais.

A maioria delas tem concentração de pobreza e graves problemas socioambientais, decorrentes da falta de maciços investimentos em infraestrutura e saneamento. Sua importância na economia nacional e global é desproporcionalmente elevada. Segundo a ONU, no futuro teremos muitas megacidades e localizadas em novos endereços – das 16 existentes

em 1996, passarão a 25 em 2025, muitas delas fora dos países desenvolvidos. Essas metrópoles se multiplicaram nos últimos 50 anos e hoje já concentram 9% da população urbana do mundo.

Cada vez mais, as megacidades competem, cooperam e mantêm relacionamentos mútuos na economia global. Ao mesmo tempo, emergem novas configurações, como as conurbações regionais: a *BosWashstretch* (faixa que vai de Boston até Washington, DC), Chonqing, na China, ou a região do ABCD em São Paulo, por exemplo.

O economista Paul Krugman, Prêmio Nobel de 2008, prevê que o crescimento das cidades será o modelo econômico de desenvolvimento no futuro. Isso porque é nas megacidades que acontecem as maiores transformações, gerando uma demanda inédita por serviços públicos, matérias-primas, produtos, moradia, transportes e empregos. Trata-se, na verdade, de um grande desafio para os governos e a sociedade civil, que exige mudanças na gestão pública e nas formas de governança, obrigando o mundo a rever os padrões de conforto típicos da vida urbana – do uso excessivo do carro à emissão de gases.¹

Mas os maiores desafios ainda estão por vir, já que nas próximas duas décadas as cidades de países em desenvolvimento concentrarão 80% da população urbana do planeta. A realidade já sinaliza este *boom* – Lagos, na Nigéria, teve um aumento populacional de 3.000%, de 1950 até hoje, chegando a 10 milhões de pessoas; São Paulo e Rio de Janeiro, respectivamente com 19,6 e 11,8 milhões de habitantes em suas regiões metropolitanas, já se enquadram como megacidades. De cada três habitantes do planeta, dois vivem em favelas.²

É nestas megacidades do futuro que o mundo precisa se reinventar, dividir riqueza no sentido de alcançar padrões mais justos e equilibrados de desenvolvimento. Padrões mais sustentáveis, não apenas nos necessários desafios ambientais, mas também sociais e econômicos – que se refletem não mais nos indicadores financeiros (PIB), mas em IDHs e pegadas ecológicas.³

Mas, paralelamente à densidade única dos desafios, existe uma rara concentração de oportunidades.

Maiores Megacidades em 2007 (População – em milhões)

1. Tóquio (Japão)	36
2. Cidade do México (México)	19,4
3. Nova York (EUA)	18,7
4. São Paulo (Brasil)	18,3
5. Mumbai (Índia)	18,2

Previsão – Maiores Megacidades em 2015 (População - em milhões)

1. Tóquio (Japão)	35,5
2. Mumbai (Índia)	21,9
3. Cidade do México (México)	21,6
4. São Paulo (Brasil)	20,5
5. Nova York (EUA)	19,9

Fonte: Divisão de população da ONU

Externalidades oportunas

As metrópoles são o locus da diversidade – da economia à ideologia, passando pela religião e a cultura – e isso gera inovação. De Jane Jacobs, em 1961, a Paul Krugman nos dias de hoje – além dos consultores democratas John Sperling e Richard Florida que chegaram ao poder nos EUA –, diversos economistas têm se debruçado sobre as externalidades espaciais das grandes cidades, fazendo a defesa dessas áreas como ambientes únicos de uma desejável, democrática e estimulante concentração de diversidade. Na riqueza das nações contemporâneas, as máquinas que impulsionam o desenvolvimento são suas megacidades.⁴

Estudo da UNESCO realizado em 2007 mostra que

“...tal escala e dinamismo, associados à complexa interação de processos e à concentração absoluta de capital humano, fazem das megacidades incubadoras de enorme crescimento e inovação. Estas são os focos da globalização bem como os motores para o desenvolvimento; é nelas que se encontra um vasto leque de capacidade e de potencial humano, criatividade, interação social e diversidade cultural”.⁵

Segundo Richard Florida, o pai da chamada “classe criativa”, as cidades que não geram ambientes com diversidade e tolerância entram em declínio econômico, muitas vezes devido ao excesso de rigor, regulamentação, burocracia e aversão à inovação. Florida argumenta que o capital humano é a chave para o desenvolvimento econômico local da nova economia: *clusters* inovadores e de alta tecnologia, com profissionais específicos e de talento. As idéias criativas são o maior ingrediente das empresas ligadas à economia que deve predominar neste século. Como se baseiam no conhecimento é fundamental que se desenvolvam em ambientes criativos – os *innovative milieux*. O especialista afirma que a diversidade é fundamental para o crescimento econômico, com a tecnologia e a tolerância caminhando juntas.⁶

Ambientes com alta concentração de pessoas criativas crescem mais rapidamente e atraem mais talentos. O estudo de Florida, sobre o crescimento econômico das 11 cidades mais bem posicionadas no ranking das “metrópoles mais criativas dos EUA”, mostra que elas registraram um número de empregos significativamente maior do que as cidades classificadas nas últimas posições.

Suas mais recentes pesquisas comprovam que as maiores densidades populacionais urbanas estão diretamente ligadas ao desenvolvimento da alta tecnologia, gerando outro debate interessante contra o tradicional modelo americano de suburbanização e baixa densidade (*urban sprawl*), e na defesa fervorosa das grandes metrópoles.

Ao estudar as megacidades e megarregiões mundiais como palco do desenvolvimento de cidades criativas, o especialista identificou as regiões que acolhem atividades econômicas em larga escala e geram a maior porcentagem mundial de atividade econômica e inovações científicas e tecnológicas. Os resultados revelam que apenas 40 megarregiões dos 191 países do mundo impulsionam a economia mundial – elas representam 1/5 da população, 2/3 do rendimento econômico mundial e mais de 85% da inovação global. Como explica Florida:

“A concentração de empresas e pessoas inovadoras não é acidental. Ela decorre da lógica econômica. As idéias fluem melhor, são afiadas com mais rapidez e podem ser postas em prática em menos tempo quando os inovadores, os implementadores e os sócios capitalistas estão em contato diariamente, dentro e fora do trabalho. Pessoas e empresas criativas formam *clusters* por causa dos enormes ganhos de produtividade, economia de escala e troca de conhecimento que a densidade acarreta.”⁷

Desenvolvimento sustentável

Densidade e sustentabilidade são duas questões relevantes na evolução das megacidades. A concentração geográfica encoraja a inovação porque idéias de fluxo livre estão mais afinadas e podem ser rapidamente colocadas em prática quando inovadores, empreendedores e apoios financeiros estão em sinergia.

As megacidades compõem uma forte rede interconectada de alta densidade, picos e fluxos, de pessoas, atividades e trocas de negócios. Em termos de inovação e desenvolvimento local, a concentração de densidades é determinante. Os picos mais altos estão nas regiões metropolitanas de Tóquio, Seul, Nova York e São Francisco, ou em cidades como Boston, Seattle, Austin, Toronto, Berlim, Paris, Helsinque e Taipei. Também estão na lista, mas já quase no final, São Paulo, Buenos Aires e Cidade do México. Segundo Florida, “são áreas com ecossistemas que incluem universidades de ponta, grandes companhias, mercado de trabalho flexível e investidores que estão afinados com as demandas do mercado de inovação”.⁸

Em tempos de grande preocupação com o desenvolvimento sustentável, é bom lembrar que as cidades são responsáveis por dois terços do consumo mundial de energia. Assim, quando falamos de aquecimento global e sustentabilidade estamos nos referindo a cidades sustentáveis – elas são, necessariamente, compactas e densas. Como a maior densidade urbana representa menor consumo de energia per capita – em contraponto ao modelo “Beleza Americana” de subúrbios espalhados pelo território com baixíssima densidade –, as cidades mais densas da Europa e Ásia são hoje modelos na competição internacional das *Global Green Cities*, justamente por sua alta densidade.⁹

Do ponto de vista do desenvolvimento urbano sustentado, é urgente voltar a crescer para dentro e não mais se expandir. Reciclar o território é mais inteligente do que substituí-lo e é possível e desejável reestruturá-lo produtivamente no planejamento estratégico metropolitano. Assim, regenerar produtivamente os territórios metropolitanos existentes deve ser face da mesma moeda dos novos processos de inovação econômica e tecnológica.

Nesse contexto, aparece como fundamental o papel das megacidades na nova rede mundial de fluxos e processos inovadores. Na nova economia, é grande o potencial do território central, regenerado e reestruturado produtivamente, desde que planejado estrategicamente. Ao mesmo tempo, não existe desenvolvimento sustentável nas cidades sem um forte avanço na mobilidade urbana: o desafio dos novos modelos de mobilidade nas megacidades envolve não apenas os sistemas de transporte público (modelos atuais e novos), mas também a inovação nos transportes individuais (modelos mais sustentáveis e compactos, *city transport*).

Finalmente, a sociodiversidade territorial precisa ser incorporada às nossas megacidades como parte do pacote de desenvolvimento urbano sustentável. Admiramos a vitalidade urbana de Manhattan, Barcelona, Paris ou Tóquio – cidades grandes e densas, locais onde a sociodiversidade dos moradores as tornem altamente sustentáveis. São Paulo, por exemplo, caminharia para um modelo mais sustentável se optasse, na oferta de modelos imobiliários para a classe média, por modelos como Higienópolis (vitalidade urbana) e menos Alphavilles ou condomínios fechados (excludentes e sem vida urbana). A cidade sustentável é necessariamente compacta. O Rio de Janeiro denso oferece modelos vivos e de ampla sociodiversidade em Ipanema, Leblon e Copacabana, em contraposição ao modelo distante e excludente da Barra da Tijuca.

Desafios e oportunidades

Embora as cidades gigantes imponham enormes desafios, os fundos e recursos para atendê-los são limitados. Sabemos que a reinvenção urbana exigirá investimentos gigantescos – apenas a melhoria e a expansão dos sistemas de água, eletricidade e transporte deverão custar cerca de US\$ 40 trilhões nos próximos 25 anos, segundo levantamento da consultoria de gestão Booz Allen Hamilton. “*Não será necessário apenas construir novos bairros, inaugurar novos parques ou expandir os sistemas de metrô – a recauchutagem urbana inclui reformas de instalações obsoletas, como os velhos encanamentos de Londres, repletos de rachaduras, por onde vaza milhões de litros de água*”, como afirmou Salomão e Rosemburg, em recente matéria da revista Época Negócios.¹⁰

Kenichi Ohmae (*Mr. Strategy*) analisou as futuras oportunidades do mundo globalizado e organizou uma lista das 10 megaregiões mais promissoras do planeta, com picos de densidade e maiores perspectivas de desenvolvimento econômico. Novamente, o foco são as megacidades e megaregiões como centros de oportunidades: Bangalore (Índia), Costa do Báltico (Lituânia, Letônia e Estônia), Háinan (China), Ho Chi Minh (Vietnã), Hyderabad (Índia), Kamchátka (Sibéria), Khabarovsk e Vladivostok (Rússia), Kyushu (ilha do Japão), São Paulo e Vancouver.¹¹

Na Europa, o conceito de capital territorial é cada vez mais utilizado para descrever os ativos *hard* e *soft* de uma região. Os ativos *hard* são, dentre outros, a beleza natural, possibilidades de compras, atrações culturais, edifícios, museus e monumentos. Os ativos *soft* se referem a pessoas e cultura, como competências, tradições, festas, eventos e ocasiões, situações, configurações de laços sociais, cívicos e de lealdade, memória e capacidade de aprendizagem.¹²

O capital territorial e o novo potencial estratégico das megacidades também foram abordados em recente estudo patrocinado pela Siemens e realizado pela GlobeScan e MRC McLean Hazel. O trabalho avaliou as perspectivas de 500 *stakeholders* de 25 megacidades e dá um panorama das prioridades, divididas em seis grandes tópicos, cinco deles sobre infra-estrutura urbana: transportes, energia, água e águas residuárias, saúde, segurança e proteção, governança. O estudo traça também um retrato fascinante de como os desafios são priorizados e quais as melhores soluções de infraestrutura que permitirão melhorar a economia local, o meio ambiente e a qualidade de vida nas megacidades.¹³

Suas principais conclusões:

- As megacidades dão prioridade à competitividade econômica e à geração de empregos;
- As questões ambientais são importantes, mas devem ser compatibilizadas com o crescimento;
- Os transportes predominam entre as preocupações com infraestrutura;
- Uma melhor governança é um passo vital na direção de cidades melhores;
- Soluções holísticas são desejáveis, mas difíceis de serem alcançadas;
- As cidades buscarão melhorar os serviços, mas deveriam fazer mais para administrar a demanda.
- A tecnologia ajudará a prover transparência e eficiência;

- O setor privado tem importante papel a desempenhar no aumento da eficiência das megacidades (qualidade das cinco infraestruturas urbanas e reinvenção de uma governança urbana).

Reinvenção necessária: uma agenda estratégica

As intervenções bem-sucedidas em outros países têm mostrado que é possível enfrentar os problemas comuns às grandes metrópoles pós-industriais, sobretudo o reaproveitamento sustentado dos seus vazios urbanos. Atividades econômicas voltadas para os setores da informação e comunicação – mas vinculadas à vocação do território, com novos valores locacionais, políticas de desenvolvimento econômico e gestão urbana eficiente – podem contribuir para a redução do esvaziamento produtivo de áreas centrais. Isso se faz a partir da reutilização dos espaços vagos, o que ajuda a combater a perda de vitalidade do tecido urbano e a promover o desejável desenvolvimento urbano sustentável.¹⁴

Saem na frente cidades que têm evitado a baixa densidade e a expansão desmedida, com bons sistemas de transporte e garantia de menores níveis de emissão de gases. Muitas das mais cobijadas zonas residenciais das metrópoles ricas do mundo têm alta densidade, mas estão encontrando formas de reduzir a necessidade de aquecimento e climatização – bem mais do que as áreas suburbanas ou rurais. É possível andar a pé ou de bicicleta nas áreas centrais de muitas cidades européias com alta densidade, e estes já são os meios de locomoção preferidos por grande parte da população.

As megacidades podem e devem se reinventar a partir de experiências próprias e da adoção das inúmeras boas práticas que têm sido implantadas em diversas cidades do mundo. Nova York se inspirou em São Paulo para adotar o alerta público de grau de poluição. Curitiba implantou um planejamento urbano eficiente, com destaque para o sistema de corredores de ônibus instalado em locais de adensamento residencial.

Uma melhor governança é um passo vital na direção de melhores cidades. A iniciativa privada e a sociedade civil organizada devem abraçar a agenda da cidade sustentável (Bogotá, Barcelona, Londres, São Francisco e Nova York sinalizam boas práticas recentes na reinvenção urbana). Liderança é outro item fundamental, como demonstram os prefeitos corajosos e competentes dos exemplos citados. As iniciativas do setor privado são determinantes na articulação de uma agenda da cidade sustentável progressista. É importante que as empresas de reconhecida competência na gestão adotem também a pauta da reinvenção das nossas megacidades.

São Paulo: a megacidade brasileira é pauta estratégica

Em 1900, São Paulo tinha uma população de 240.000 pessoas e era uma vila caipira. Até chegar à posição de 5ª megacidade do mundo, em 2008, passou por uma verdadeira mutação (o que explica seus enormes problemas): em cem anos, sua população cresceu 27.000% e seu território, 40.000%. São Paulo carrega os sucessos e percalços de uma megacidade globalizada de país emergente, cujo território revela os enormes níveis de desigualdade e diversidade social: ali estão as maiores concentrações de edifícios modernos, alta moda, serviços e mercadorias, melhores marcas, centros comerciais, de entretenimento e alta tecnologia, modernos e amplos hospitais e serviços de saúde, bem como a maior concentração anual de eventos culturais da América Latina. Ao mesmo tempo, a metrópole enfrenta graves problemas estruturais, similares aos de outras megacidades: tráfego caótico, condições precárias de transporte público, altos níveis de desemprego, criminalidade e violência, má qualidade do ar.¹⁵

Com quase 20 milhões de habitantes, São Paulo é a 5ª megacidade do mundo, a 13ª em relação ao PIB, o 4º orçamento do País, a 3ª na América Latina e a 56ª no mundo, no ranking dos 75 mais importantes centros de comércio global. Nossa maior megacidade precisa e pode reinventar-se.

Mas para que a metrópole evolua no cenário mundial de competitividade, terá de enfrentar enormes desafios e reinventar-se, reduzindo as desigualdades sociais e econômicas e melhorando sua qualidade de vida (áreas verdes, tráfego, transporte público, etc.). Também deverá resolver questões como a violência urbana, tráfico de drogas, degradação dos espaços públicos, crescente economia informal, falência do sistema de saúde, déficit habitacional, formas de governança e gestão urbana, e padrão de coexistência territorial.¹⁶

Mas quem ganha e quem perde nestes projetos de reinvenção urbana? 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.¹⁷

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. 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.¹⁸

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. 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.¹⁹

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.²⁰

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 identifique áreas de preservação especial em toda a cidade que protejam o valor histórico e arquitetônico de edificações e espaços.²¹

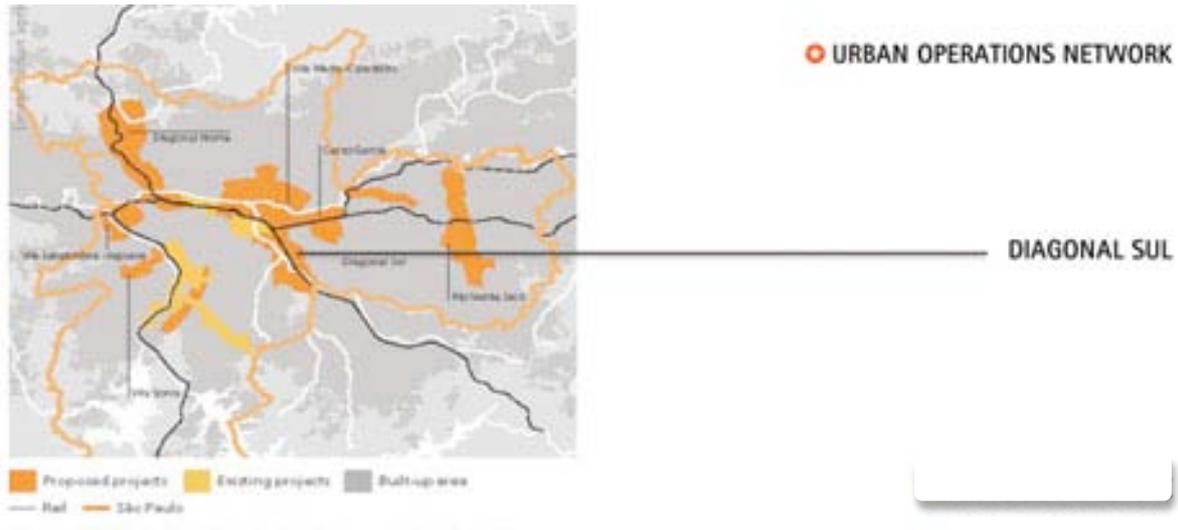


Figura 3: O território estudado: a Diagonal Sul (fonte: Carlos Leite e equipe).

Projeto urbano como investigação estratégica

Complementando o discurso conceitual, desenvolvemos ao longo de 2008, a Proposta Estratégica na Operação Urbana Diagonal Sul (Urban Age South America Conference)²²

Por que fazer?

- A população das áreas centrais da cidade tem decrescido progressivamente desde a década de 1970. A população tem crescido mais nas regiões periféricas sem adequadas infra-estrutura e condições adequadas de moradia. A Orla Ferroviária e o território da Diagonal Sul apresentam a última oportunidade de construção de um território metropolitano; sua reinvenção é urgente.
- A tese é do reaproveitamento dos vazios urbanos centrais como contraponto a expansão periférica: adensamento populacional e de atividades onde há infra-estrutura e localização central. Cidade mais compacta = cidade mais sustentável.
- As intervenções exitosas no exterior têm nos mostrado possibilidades de enfrentamento de problemas comuns às grandes metrópoles pós-industriais, principalmente no reaproveitamento sustentado dos seus vazios urbanos. Atividades econômicas, voltadas para os setores da informação e comunicação, mas vinculadas à vocação do território, com novos valores locacionais, aliados a políticas de desenvolvimento econômico e urbano local e a gestão urbana eficiente, podem contribuir para a redução do quadro de esvaziamento produtivo de áreas centrais a partir da re-utilização dos espaços vagos, combatendo a perda de vitalidade do tecido urbano. Ou seja: promove-se o desejável redensolvimento urbano sustentável.

O que fazer

- Operar nas áreas abandonadas (wastelands e brownfields) e utilizar o potencial dos vazios urbanos centrais.
- As infra-estruturas existentes devem apoiar o re-desenvolvimento das novas áreas metropolitanas.
- Os fragmentos do território esgarçado podem articular uma nova "cidade dentro da cidade".
- Os projetos urbanos contemporâneos devem operar com estratégias dinâmicas e flexíveis.
- O desafio da arquitetura contemporânea é trabalhar nas cidades existentes, em vez de sua substituição/negação.

Como fazer

- A criação de uma agência de desenvolvimento local para operar e gerir as intervenções na Diagonal Sul.

- A implantação de uma parceria público-privado que permita a continuidade de um projeto urbano para a reorganização dos territórios obsoletos ao longo da Operação urbana Diagonal Sul.
- Atração de investimentos dos agentes imobiliários para o desenvolvimento de um novo bairro sustentável

Dimensões urbanas integradas e balanceadas

O novo território é uma oportunidade única para desenvolver uma estratégia inovadora de intervenção urbana que contemple de modo equilibrado as dimensões de concepção/design e processos/mecanismos.

Compactação urbana

Em oposição à baixa densidade existente nestas áreas propõe-se a intensificação, alta densidade e usos mistos. O modelo de desenvolvimento da cidade compacta tem um potencial para alcançar uma maior sustentabilidade. Altas densidades são desejáveis nos territórios centrais com potencial de crescimento. Cidades com bons sistemas de transportes público, alta densidade e sem expansão desmedida possuem menores níveis de emissões de gases de estufa per capita.

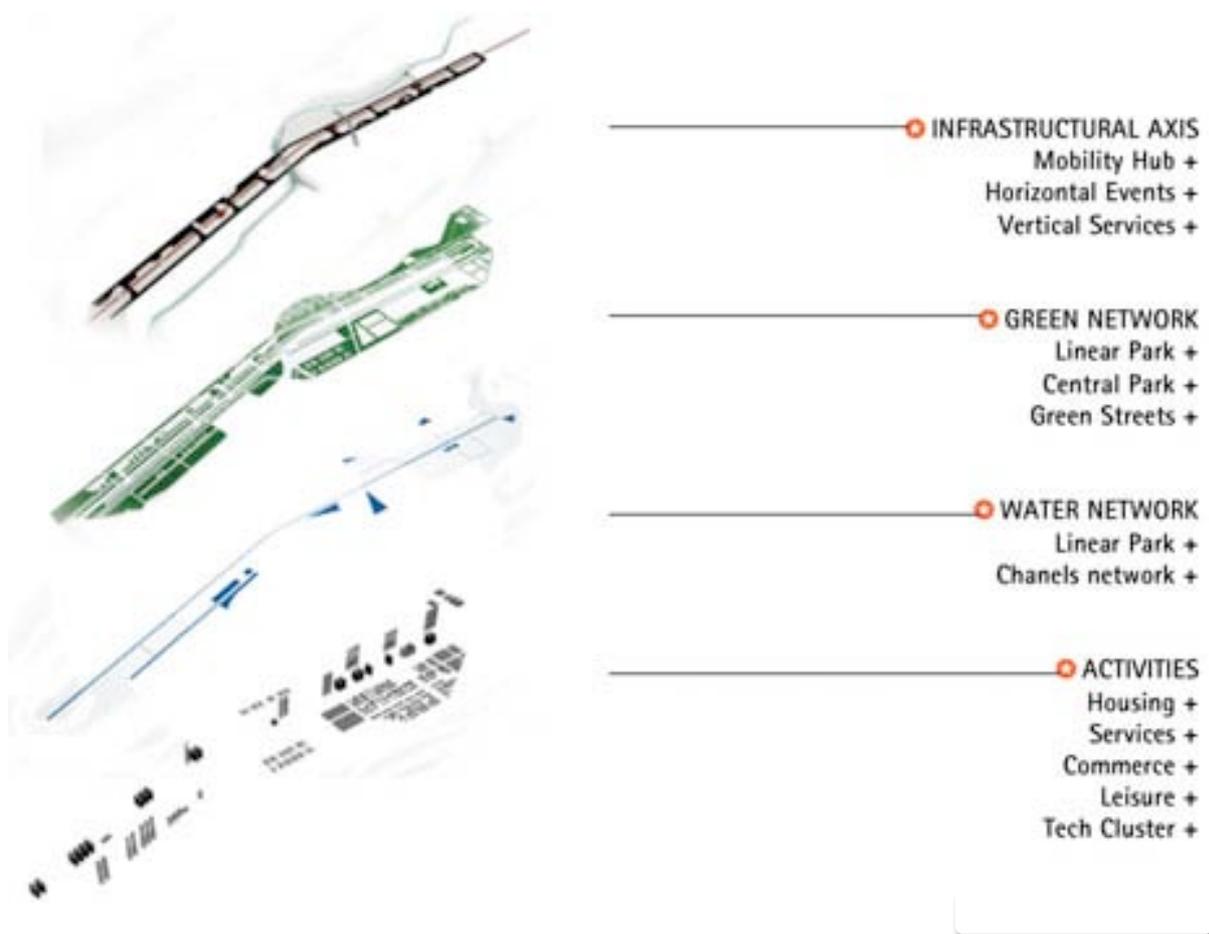


Figura 4: O território dissecado: matrizes estratégicas superpostas (fonte: Carlos Leite e equipe).

Reabilitação de infraestruturas

A reutilização das infra-estruturas existentes é mais sustentável do que a criação de novas redes infra-estruturais. Incentivar deslocamentos menores diminuindo a necessidade de mobilidade e priorizando o uso de recursos públicos e de sistemas de transporte coletivo se complementa à reativação do território dotado de sistemas de abastecimento de água, esgoto e energia.

Diversidade sócio-espacial

Mecanismos específicos de incentivos fiscais podem ser desenvolvidos para deter o declínio da fábrica urbana em antigos territórios industriais, encorajando novos desenvolvimentos e incluindo a combinação de uma vasta gama de utilização do solo, em equilíbrio com seu entorno.

Diversidade sócio-espacial

Reinventar o padrão de coexistência territorial da metrópole: a sócio-diversidade urbana que faz a beleza de viver numa cidade precisa ser urgentemente resgatada no *modus vivendi* dos paulistanos. A cidade sustentável é uma estrutura de vida rica que mistura diversas funções e padrões sociais (nós gostamos das cidades europeias porque são diversificadas e cheias de vida urbana, sem condomínios fechados segregados ou subúrbios isolados/segregados; a classe média paulistana precisa de mais Higienópolis e menos Morumbis, mais avenidas Paulistas e menos Berrinis).

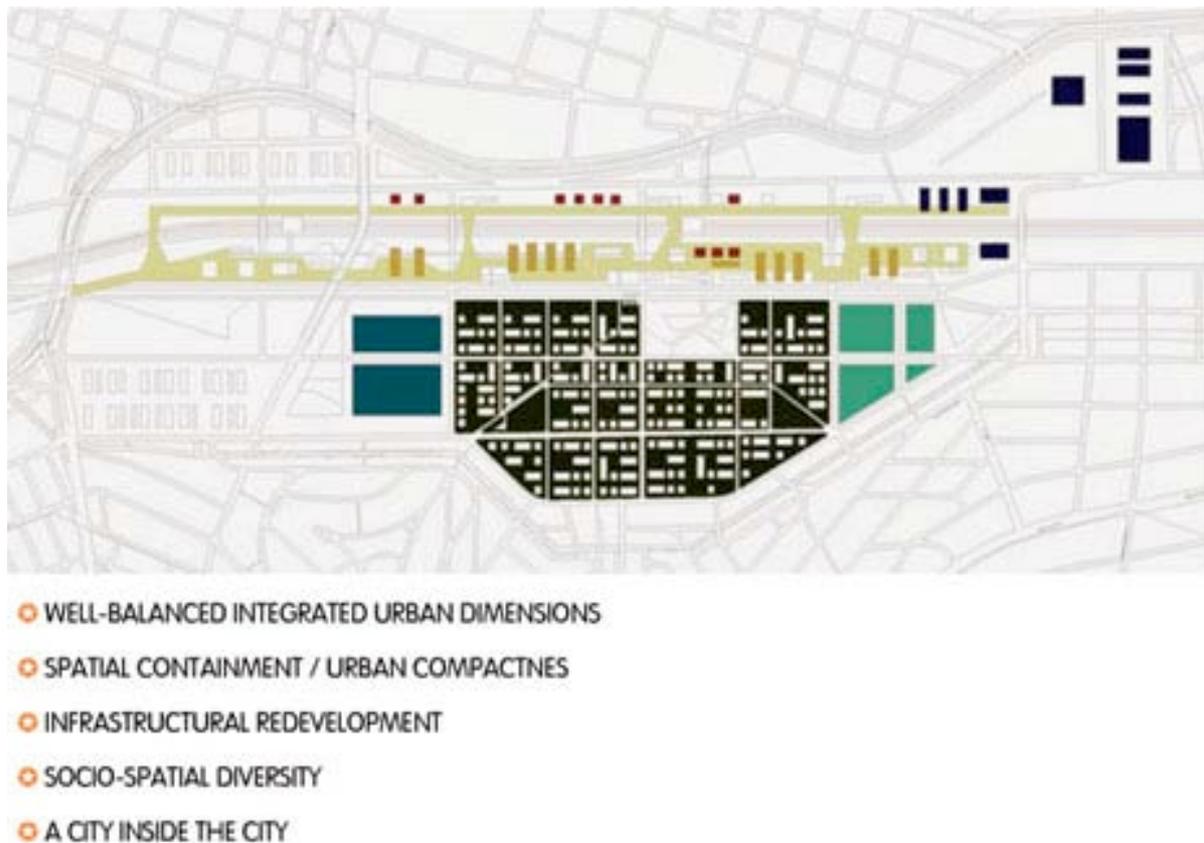


Figura 5: O território oportuno/possível (fonte: Carlos Leite e equipe).

Uma cidade dentro da cidade – objetivos

- Criar nova qualidade em espaços públicos.
- Propor joint-ventures entre poder público e o setor privado para estimular a limpeza das áreas contaminadas (brownfields).
- Promover a construção de equipamentos públicos de significado simbólico para a região e de intenso uso social.
- Promover inclusão social e uma cidade de território mais democrático, cujo uso solo seja de todos.
- Aumentar os investimentos públicos (municipal, estadual e federal).
- Atrair e articular investimentos público, privado e institucional.

- Assegurar a sustentabilidade de todas as ações integradas (organizacional e financeira)
- Gerar um padrão global incluyente de regeneração urbana
- Reabilitar os dois principais elementos de estruturação urbana: rio/águas e linha férrea.
- Propor novas configurações no uso do espaço.
- Solicitar a criação de novas soluções para a geração de emprego e renda.
- Dinamizar os ativos urbanos da área.
- Melhorar as condições de circulação e de distribuição de bens e serviços.
- Gerar regras claras na gestão urbana do território novo.
- Gerar segurança jurídica institucional que permita aos diversos players desenvolverem seus papéis do desenvolvimento urbano.

A Estratégia Geral / Fases de Aproximação

Faseamento

Fase 1: O Hub Linear [Diagonal Sul: 21,30 km²]

- Consolidação da rede das estruturas urbanas
- O rio: reintegração cidade-água
- O parque linear: reintegração cidade-verde
- A mobilidade: modernização das linhas da CPTM e suas estações e da rede de acessibilidade/mobilidade integradas
- Definição das regras para a recuperação/remediação dos terrenos contaminados
- Implantação das áreas de moradia de interesse social (ZEIS)

Fase 2: Uma Nova Cidade dentro da Cidade [9 km²]

- Integração dos sistemas de transporte público: linhas da CPTM e Expresso Tiradentes
- Duas estações modernizadas
- Uma nova borda urbana: parque linear e águas
- Nova dinâmica nos blocos urbanos de habitação com uso misto e embasamento fluido

Fase 3: Área-Modelo [Bairro Novo: 1.5 km²]

- O novo bairro: um modelo sustentável de cidade emerge *“Algumas cidades vão organizar uma infra-estrutura mais eficiente do que outras. Saberão equilibrar interesses públicos e privados; descobrirão que tipo de incentivo leva à perseverança e ao crescimento; encontrarão formas de aproveitar ao máximo a relação entre água, eletricidade e transporte. Essas serão as cidades da oportunidade, cidades que muitos vão escolher para viver e trabalhar. Serão centros de crescimento e inovação para as empresas dos próximos cem anos, para companhias que souberem enxergar longe. E se transformarão em ímãs para a humanidade, sustentados pelos alicerces de uma infra-estrutura de qualidade - alicerces que quase sempre passam despercebidos, a não ser quando não funcionam.”*²³



Figuras 8/9: Masterplan Estratégico-Implantação / Eixo Infraestrutural: Marquise-Eventos e Hub de Mobilidade (Fonte: Carlos Leite e equipe).

-
- ¹ FUJITA, M. & KRUGMAN, P.; VENABLES, A.J. *The Spatial Economy: Cities, Regions, and International Trade*. Cambridge: MIT Press Books, 2001.
- ² Ricky Burdett e Deyan Sudjic (edits.). *Endless City* (London School of Economics and Political Science and the Alfred Herrhausen Society/Deutsche Bank). Londres; Phaidon Press, 2008.
- ³ SACHS, Jeffrey. *A Riqueza de Todos. A Construção de uma economia sustentável em um planeta superpovoado, poluído e pobre*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2008.
- ⁴ JACOBS, Jane. *Cities and the Wealth of Nations*. Nova Iorque, Random House, 1984.
- ⁵ UNESCO. *International Year of Planet Earth. Megacidades - o nosso futuro global*. UNESCO, 2007.
- ⁶ FLORIDA, Richard. *Who's Your City : How The Creative Economy Is Making Where You Live The Most Important Decision Of Your Life*. Nova Iorque: Basic Books, 2008.
- ⁷ Id. *Ibid.*, p.37.
- ⁸ Id. *Ibid.*, p.131.
- ⁹ ROGERS, Richard. *Cities for a Small Planet*. Cambridge: MIT Press, 2001.
- ¹⁰ Em <http://epocanegocios.globo.com/Revista/Epocanegocios/0,,EDG83528-8386-15,00-NOSSO+FUTURO+E+URBANO+QUE+FUTURO.html>.
- ¹¹ Suas análises recentes sobre o papel das mega-regiões estão em "The Next Global Stage (Wharton School Publishing)"; ver: <http://portalexame.abril.com.br/revista/exame/edicoes/0854/economia/m0078303.html>
- ¹² MAAS, Winy (MVRDV). *A tool to make cities* in: Domus Magazine, 861, 2003.
- ¹³ GEORGE HÁZEL & DOUG MILLER. *Desafios das Megacidades. Uma perspectiva dos stakeholders*. Projeto de pesquisa realizado pela GlobeScan e MRC McLean Hazel, São Paulo, Siemens, 2007.
- ¹⁴ SOMEKH, N.; LEITE, C. *Implementing Urban Change* in: South_America_Newspaper, 2009, http://www.urban-age.net/0_downloads/South_America_Newspaper_English.pdf
- ¹⁵ OLIVEIRA, L.; PAGE, B. *Urban Age São Paulo Survey* In: Urban Age Selection of South America Conference Essays. Londres: Urban Age/LSE, 2008.
- ¹⁶ Id. *Ibid.*
- ¹⁷ SOMEKH, N.; LEITE, C. Op. Cit.
- ¹⁸ Id. *Ibid.*
- ¹⁹ Id. *Ibid.*
- ²⁰ Id. *Ibid.*
- ²¹ Id. *Ibid.*
- ²² LEITE, Carlos et alli. Proposta Estratégica na Operação Urbana Diagonal Sul – Urban Age South America Conference, 2009. O trabalho é de autoria de Carlos Leite (FAU Mackenzie), Eduardo Della Manna (Secovi-SP) e Bernd Rieger (Rieger Reurbanização) tendo como consultores Cláudio Bernardes e João Crestana (Secovi-SP), Viabilidade; Joerg Spangenberg (FAUUSP/ Bauhaus), Desenv. Sustentável; Lourenço Gimenez (FGMF), Mobilidade; Thiago Duarte e João Paulo Daolio (Obra), Desenho Urbano. Está parcialmente publicado em <http://www.vitruvius.com.br/institucional/inst214/inst214.asp>. As referências estão em: <http://www.vitruvius.com.br/minhacidade/mc254/mc254.asp>.
- Deve-se ressaltar a importância deste trabalho desenvolvido em rara e rica oportunidade juntando setores da academia, do setor produtivo privado e agentes públicos ao longo de oito meses para se consolidar um modelo estratégico de intervenção na Operação Urbana Diagonal Sul.
- Deve-se ressaltar também as referências que o projeto faz àqueles que têm estudado o problema da Diagonal Sul há vários anos em São Paulo: Carlos Leite (mestrado FAU USP, 2002), Pedro Sales e equipe da Sempla/PMSP (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp315.asp>); UNA Arquitetos (www.unaarquitetos.com.br).
- ²³ DOSHI, V.; SCHULMAN, G.; GABALDON, D. Lights! Water! Motion! Resilience Report, STRATÉGIA+Business. Booz & Company, abril de 2007