



São Paulo, megacidade e redesenvolvimento sustentável: uma estratégia propositiva

São Paulo, megacity and sustainable redevelopment: a strategic proposal

Carlos Leite

Arquiteto, Mestre e Doutor pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP), com Pós-Doutorado pela California Polytechnic State University, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie e dos cursos de MBA da Fundação Instituto de Administração (FIA/USP) e Fundação Dom Cabral, São Paulo, SP - Brasil, e-mail: carlos@stuchileite.com

Resumo

O trabalho faz uma reflexão crítica acerca da emergência das megacidades no século XXI para, em seguida, focar a megacidade brasileira, São Paulo, seus desafios e oportunidades em busca de uma reinvenção necessária que traga a agenda de um desejável redesenvolvimento sustentável no âmbito urbano. 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 desse território: como implementar o projeto urbano na nossa maior megacidade? A tese é a do reaproveitamento dos vazios urbanos centrais como contraponto à expansão periférica: adensamento populacional e de atividades onde haja infraestrutura e localização central. Cidade mais compacta é cidade mais sustentável.

Palavras-chave: Projetos urbanos. Desenvolvimento sustentável. Megacidades. São Paulo. Regeneração urbana.

Abstract

The work is a critical reflection on the emergence of the megacities in the 21st century, focusing on the Brazilian megacity, Sao Paulo, its challenges and opportunities in search of a needed reinvention of the city bringing to the whole society the agenda of a desirable sustainable redevelopment at the urban approach. The paper concludes by presenting a model of a territorial redevelopment, the Diagonal Sul, a huge wasteland/bronwfield linear territory in Sao Paulo. The presented urban project strategy investigates opportunities for the reorganization of this territory:

how to implement the urban project in our largest urban megacity? The thesis points to reusing central urban voids – wastelands regeneration – as a response to the urban sprawl movement: population and mixed-use activities densification where the metropolis has infrastructure and central good location. A more compact city is a more sustainable city.

Keywords: Urban projects. Sustainable development. Megacities. São Paulo. Urban regeneration.

Megacidades¹

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, 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 XXI 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 megarregiões), 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 Unesco (2007), 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, conforme recente estudo instigante de Richard Florida (2008).

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 (FUJITA; KRUGMAN; VENABLES, 2001).

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 esta “explosão” – 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 (BURDETT; SUDJIC, 2007).

É nessas megacidades do futuro que o mundo precisa se reinventar, dividir riqueza no

¹ Megacidades são, de acordo com a definição oficial da ONU, cidades com mais de 10 milhões de habitantes.

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 reflitam não mais nos indicadores financeiros (PIB), mas em IDHs e pegadas ecológicas (SACHS, 2008).

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

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 e Edward Glaeser atualmente – além dos estudiosos em inovação urbana e cidades criativas Peter Hall e Richard Florida –, 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, conforme Jacobs (1984).

Segundo Richard Florida (2008), o pai da chamada “classe criativa”, as cidades que não geram ambientes com diversidade e tolerância entram em declínio econômico, muitas vezes por causa do 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 ideias 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.

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 (2008, p. 37):

a concentração de empresas e pessoas inovadoras não é acidental. Ela decorre da lógica econômica. As ideias 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.

Desenvolvimento sustentável

Densidade e sustentabilidade são duas questões relevantes na evolução das megacidades. A concentração geográfica encoraja a inovação porque ideias 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 fim, São Paulo, Buenos Aires e Cidade do México. Segundo Florida (2008, p. 131), “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”.

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 (ROGERS, 2001).

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, como o *city transport* – ver MITCHELL, 2007).

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 tornam altamente sustentáveis. São Paulo, por exemplo, caminharia para um modelo mais sustentável se optasse, na oferta de perfis imobiliários para a classe média, por mais 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 (SALOMÃO; ROSENBERG, 2008). Não será preciso apenas construir outros bairros, inaugurar parques ou ampliar sistemas de metrô: a recauchutagem urbana inclui reformas de instalações ultrapassadas, como os velhos encanamentos de Londres, cheios de rachaduras, por onde vazam milhões de litros d’água (SALOMÃO; ROSENBERG, 2008).

Kenichi Ohmae (2005), o *Mr. Strategy*, analisou as futuras oportunidades do mundo globalizado e organizou uma lista das dez megarregiões mais promissoras do planeta, com picos de densidade e maiores perspectivas de desenvolvimento econômico. Novamente, o foco são as megacidades e megarregiões como centros de oportunidades: Bangalore (Índia), Costa do Báltico (Lituânia, Letônia e Estônia), Hainan (China), Ho Chi Minh (Vietnã), Hyderabad (Índia), Kamchátka (Sibéria), Khabarovsk e Vladivostok (Rússia), Kyushu (ilha do Japão), São Paulo e Vancouver.

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, conforme Winy Mass (apud SAYER, 2003).

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 infraestrutura 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 (HÁZEL; MILLER, 2007). 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 (SOMEKH; LEITE, 2008).

Saem na frente cidades que têm evitado a baixa densidade e a expansão desmedida, com bons sistemas de transporte e garantia de menos emissão de gases. Muitas das mais cobiçadas 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 europeias 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 graus 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 mil pessoas e era uma vila caipira. Até chegar à posição de quinta 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%.

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 (OLIVEIRA; PAGE, 2008). Ou seja, a cidade precisa renovar-se. No âmbito territorial, reinventar-se, executar projetos de regeneração urbana.

Mas quem ganha e quem perde nesses 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? 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 (SOMEKH; LEITE, 2008).

Muitas das histórias de sucesso na regeneração de grandes áreas urbanas – como zonas portuárias, terminais de transporte ou áreas industriais obsoletos – sugerem que é necessário um alto nível de investimento e gestão públicos 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 e 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 (SOMEKH; LEITE, 2008).

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 realizadas até agora, no entanto, são objeto de recorrentes críticas: oferecem 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 da cidade de São Paulo desde os anos 90 nos mostra que o resultado das Operações Urbanas não aponta para um projeto urbano efetivamente democrático (Figura 1). As principais razões são a falta de um instrumento de gestão ou de uma entidade efetivamente capaz de executá-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 (SOMEKH; LEITE, 2008).

Nesse sentido, sugere-se aqui 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, por meio de um plano metropolitano que integre o desenvolvimento potencial de áreas urbanas com a provisão do transporte público; estabelecer uma estrutura legal que promova a inclusão social e a participação pública (através de um Fórum Gestor Participativo para cada um dos projetos urbanos); estabelecer uma Agência de Desenvolvimento Local independente para executar Projetos Urbanos específicos, que inclua todas as partes envolvidas e seja responsável pela gestão, investimento, busca de financiamento e execução do projeto; desenvolver um plano de mobilidade integrado que aperfeiçoe o transporte público, incorporando o metrô, o ônibus, a bicicleta e a mobilidade pedestre, e minimize a dependência do automóvel particular; estabelecer 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; assegurar polos de uso misto, que

proporcionem moradia, emprego e acesso à “nova economia”; identificar áreas de preservação especial em toda a cidade, que protejam o valor histórico e arquitetônico de edificações e espaços.

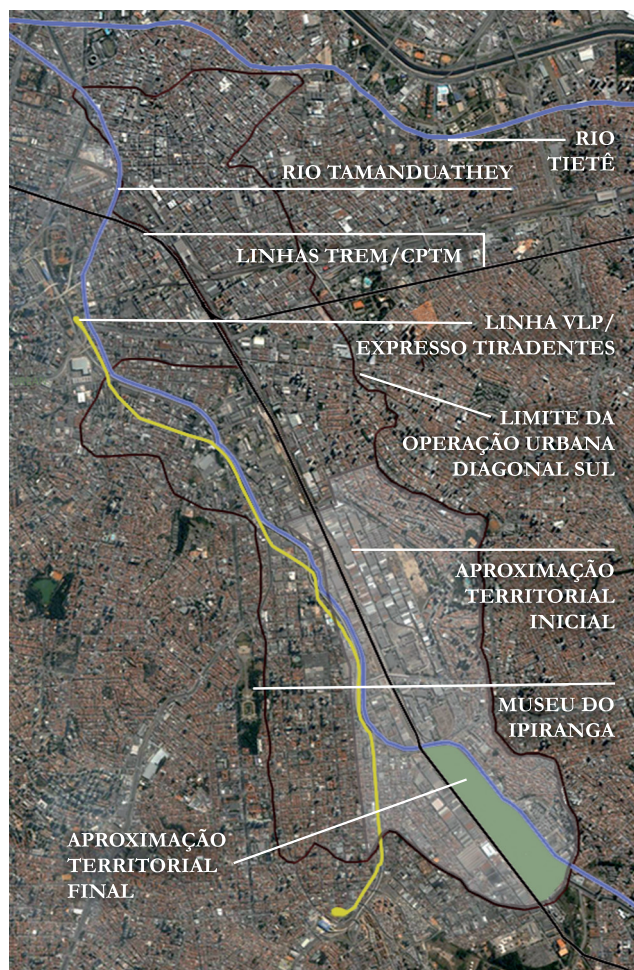


Figura 1 - O território estudado: Operação Urbana Diagonal Sul

Projeto urbano como investigação estratégica

Complementando o discurso conceitual, desenvolvemos ao longo de 2008 a Proposta Estratégica na Operação Urbana Diagonal Sul (LEITE et al.).²

² 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), Desenvolvimento Sustentável; Lourenço Gimenez (FGMF), Mobilidade; e Thiago Duarte e João Paulo Daolio (Obra), Desenho Urbano.

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 infraestrutura e condições de moradia adequadas. 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 a do reaproveitamento dos vazios urbanos centrais como contraponto à expansão periférica: adensamento populacional e de atividades onde há infraestrutura e localização central. Cidade mais compacta é cidade mais sustentável (Figuras 2, 3, 4 e 5).



Figura 2 - A Orla Ferroviária paulistana / Operação Urbana Diagonal Sul: uma reinvenção oportuna na metrópole “pós-industrial”

Fonte: Nelson Kon.

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 à gestão urbana eficiente, podem contribuir para a redução do quadro de esvaziamento produtivo de áreas centrais a partir da reutilização dos espaços vagos, combatendo a perda de vitalidade do tecido urbano. Ou seja: promove-se, assim, o desejável redensolvimento urbano sustentável.

O que fazer?

- operar nas áreas abandonadas (*wastelands* e *brownfields*) e utilizar o potencial dos vazios urbanos centrais;
- as infraestruturas existentes devem apoiar o redensolvimento 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-privada 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 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*.

Reabilitação de infraestruturas

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

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 socioespacial

Reinventar o padrão de coexistência territorial da metrópole: a sociodiversidade 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 (os paulistanos gostam 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).

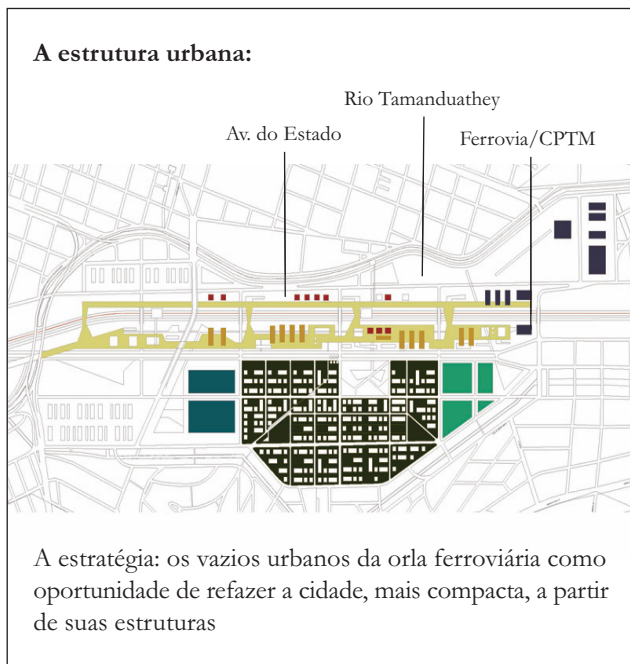


Figura 3 - O território oportuno/possível

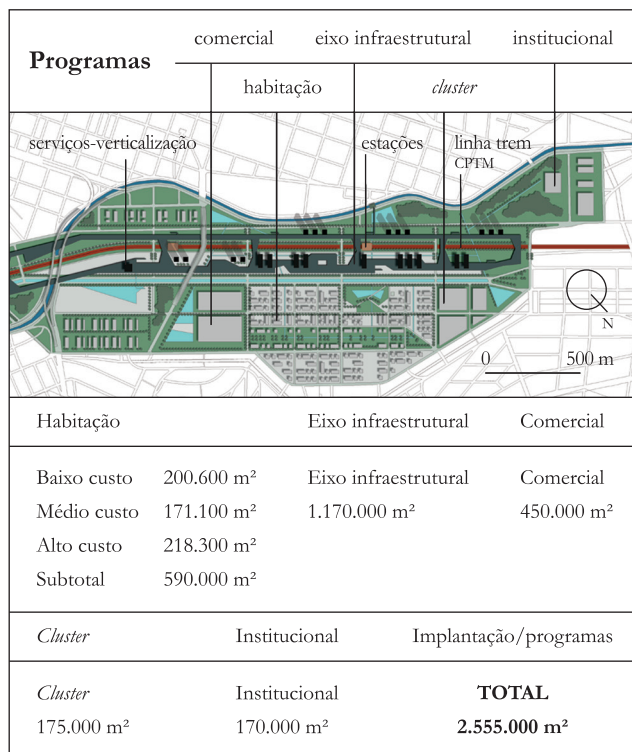


Figura 4 - A estratégia urbana: uma ocupação possível, um programa flexível, objetos arquitetônicos “quaisquer”, desde que os elementos estruturantes se garantam. Preparar o território para receber as posteriores arquiteturas

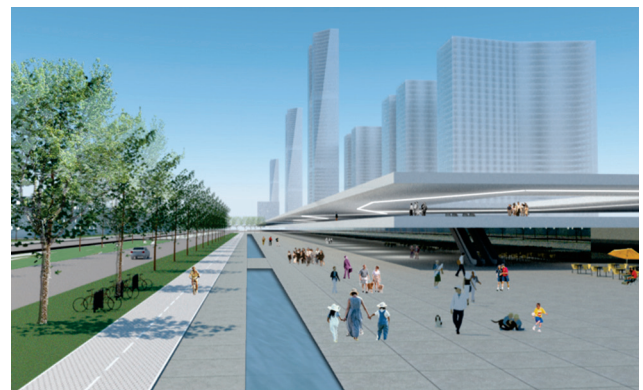


Figura 5 - O essencial é garantir as estruturas articuladoras do território: marquise de 4 km lineares

Conclusão

Em junho de 2008, visitei Sir Peter Hall em sua casa no subúrbio de Londres. Um dos maiores estudiosos das cidades, ele costuma dizer que “inovação urbana importa tanto quanto infraestrutura urbana” (HALL, 2009). Ao ser questionado sobre os desafios complexos das megacidades que souberam se reinventar – falávamos dos diversos projetos urbanos em curso em Londres e da falta deles nas nossas grandes cidades, como São Paulo – ele me lembrou, sabiamente, que Roma, Londres, Paris e Nova York estavam entre as três maiores cidades em seus respectivos tempos de auge, quando suas grandes inovações urbanas ocorreram. Ou seja, mesmo as grandes cidades, nossas metrópoles complexas e superpopulosas, podem se reinventar e conquistar mais qualidade de vida e serem mais sustentáveis.

Referências

BURDETT, R.; PHILIPP, R. The Urban Age project. In: BURDETT, R.; SUDJIC, D. (Ed.). **The endless city: the Urban Age project** by the London School of Economics and Deutsche Bank's Alfred Herrhausen Society. London: Phaidon, 2007. p. 8-31.

FLORIDA, R. **Who's your city: how the creative economy is making where you live the most important decision of your life**. New York: Basic Books, 2008.

FUJITA, M.; KRUGMAN, P.; VENABLES, A. J. **The spatial economy: cities, regions, and international trade**. Cambridge: MIT Press Books, 2001.

GLAESER, E. **Cities, agglomeration, and spatial equilibrium**. Londres: Oxford University Press, 2009.

HALL, P. The age of the city: the challenge for creative cities. In: LING, O. G.; YUEN, B. (Ed.). **World cities achieving liveability and vibrancy**. Singapore: Civil Service College, Institute of Policy Studies and World Scientific Publishing, 2009.

HÁZEL, G.; MILLER, D. **Desafios das megacidades: uma perspectiva dos stakeholders**. São Paulo: Siemens, 2007. (Projeto de pesquisa realizado pela GlobeScan e MRC McLean Hazel).

JACOBS, J. **Cities and the wealth of nations**. New York: Random House, 1984.

LEITE, C.; MANNA E. D.; RIEGER, B. Proposta estratégica na Operação Urbana Diagonal Sul. In: URBAN AGE SOUTH AMERICA CONFERENCE, 2009. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/institucional/inst214/inst214.asp>>. Acesso em: 24 fev. 2010.

MITCHELL, W. **Intelligent cities: inaugural lecture of the UOC 2007-2008**. Barcelona: Universitat Oberta de Catalunya, 2009.

OHMAE, Kenichi. **The next global stage: challenges and opportunities in our borderless world**. Pennsylvania: Wharton School Publishing, 2005.

OLIVEIRA, L.; PAGE, B. Urban Age City Survey. In: URBAN AGE SELECTION OF SOUTH AMERICA CONFERENCE 2008, Londres. **Essays...** Londres: Urban Age/LSE, 2008. Available in: <http://www.urban-age.net/0_downloads/SANewspaper-UrbanAge_City_Survey.pdf>. Access in: 25 Feb. 2010.

ROGERS, R. **Cities for a small planet**. Cambridge: MIT Press, 2001.

SACHS, J. **A riqueza de todos: a construção de uma economia sustentável em um planeta superpovoado, poluído e pobre**. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2008.

SALOMÃO, A.; ROSENBERG, C. Nosso futuro é urbano. Que futuro? **Época Negócios**, São Paulo, 2008. Disponível em: <<http://epocanegocios.globo.com/Revista/Epocanegocios/0,,EDR83528-8386,00.html>>. Acesso em: 25 mar. 2010.

SAYER, P. Strumenti per costruire città = A tool to make cities. **Domus**, Milão, n. 861, p. 88-93, juil./août, 2003.

SOMEKH, N.; LEITE, C. Implementing urban change. In: URBAN AGE SOUTH AMERICA CONFERENCE, 2008, São Paulo. **Essays...** London: London School of Economics, 2008. Available in: <http://www.urban-age.net/0_downloads/archive/_SA/17_NewsPaper_Essay_Somekh-Leite.pdf>. Access in: 24 Feb. 2010.

UNITED NATIONS EDUCATIONAL, SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION – UNESCO. **Megacidades: o nosso futuro global**. Trondheim: IYPE Secretariat, 2007.

Recebido: 26/03/2010

Received: 03/26/2010

Aprovado: 18/05/2010

Approved: 05/18/2010