

Intervenções Urbanas em Espaços de Desvalia

Transformar para Valorizar

Maria Águeda Pontes Caminha Muniz

Book
editora

MARIA ÁGUEDA PONTES CAMINHA MUNIZ

**Intervenções Urbanas em Espaços de Desvalia.
Transformar para Valorizar**

1ª edição

Fortaleza
Bookmaker
2015

Maria Águeda Pontes Caminha Muniz

Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio Grande do Norte - UFRN (2012). Coordenadora e Professora do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Faculdade 7 de Setembro (FA7), ocupa cargo de Secretária Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente de Fortaleza/CE.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Bibliotecária: Camila Stela Pereira Nunes CRB 3ª Região 861

M966i	MUNIZ, Maria Águeda Pontes Caminha Intervenções Urbanas em Espaço de Desvalia : transformar para valorizar / Maria Águeda Pontes Caminha Muniz. — Fortaleza: – Bookmaker, 2015. 349 p. ISBN 978-85-98065-17-5 1. Transformações Urbanas. I. Título.	CDD 346.04
-------	---	------------

Índice para catálogo sistemático:

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	6
PARTE I.....	12
A CIDADE CONTEMPORÂNEA EM TRANSFORMAÇÃO.....	12
A CIDADE CONTEMPORÂNEA.....	13
Globalização.....	16
Informacionalização.....	17
Reestruturação econômica.....	19
Nova governança política.....	24
Novo modelo de gestão urbana.....	25
Novas fontes de financiamento.....	31
Novos desafios.....	38
INTERVENÇÕES URBANAS EM ESPAÇOS DE DESVALIA.....	48
Megaeventos.....	54
Cultura, lazer e entretenimento.....	55
Distrito de negócios.....	56
Polos tecnológicos (pesquisa/desenvolvimento).....	58
Dimensão urbanística.....	69
Dimensão econômica.....	71
Dimensão ambiental.....	73
Dimensão cultural.....	74
Dimensão social.....	75
Planejamento.....	78
Gestão.....	83
Financiamento.....	87
PARTE II.....	90
EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS E NACIONAIS.....	90
TRANSFORMAR PARA VALORIZAR: A EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL.....	91
Frentes hídricas de zonas portuárias.....	94
Áreas industriais/urbanizadas desativadas.....	99
Centros de cidades degradados/subutilizados.....	100
Estruturas subutilizadas ou de uso indevido.....	102
Megaeventos.....	107
Cultura, lazer e entretenimento.....	112
Distrito de negócios.....	114
Polos tecnológicos (pesquisa/desenvolvimento).....	117
Dimensão urbanística.....	123
Dimensão econômica.....	132
Dimensão ambiental.....	140
Dimensão cultural.....	146

Dimensão social.....	151
Planejamento	187
Gestão.....	202
Financiamento.....	213
TRANSFORMAR PARA VALORIZAR: A EXPERIÊNCIA NACIONAL	223
Dimensão urbanística	238
Dimensão econômica.....	244
Dimensão ambiental.....	249
Dimensão cultural	251
Dimensão social	254
Planejamento	271
Gestão.....	280
Financiamento.....	285
CONCLUSÃO	294
Dimensão urbanística	294
Dimensão econômica.....	295
Dimensão ambiental.....	295
Dimensão cultural	296
Dimensão social.....	297
REFERÊNCIAS.....	304
Referências eletrônicas.....	344

INTRODUÇÃO

Máquina de crescimento, lugar de inovação, lugar da cultura e da identidade de pessoas, a cidade contemporânea, por sua história e por ser múltipla em suas dimensões (urbanística, econômica, ambiental, cultural e social), é cheia de significados. Se definir cidade já é tarefa complexa, definir a cidade contemporânea envolve o entendimento dos fatores que a determinaram: a urbanização em um primeiro momento, seguida pela revolução tecnológica que ensejou a globalização, a informacionalização e a reestruturação econômica; e as transformações políticas.

Contraditoriamente, os fatores determinantes da cidade contemporânea, contribuíram – e contribuem – fortemente para o declínio de áreas urbanas, que, ao perderem vigor na funcionalidade, tornam-se operacionalmente deficitárias, desinteressantes para novos investimentos, sendo por fim abandonadas. Em decorrência, passam a constituir espaços degradados/subutilizados, representados aqui pela expressão *espaço de desvalia*, que, impróprios à vida urbana, representam um ônus para a sociedade local e para o poder público, produzem impactos negativos – não somente no seu entorno, mas para toda a cidade, considerando-se seu caráter sistêmico. São considerados neste trabalho de pesquisa como *espaços de desvalia*: as frentes hídricas, especificamente aquelas de zonas portuárias degradadas após declínio econômico, áreas industriais/urbanizadas desativadas, centros de cidades degradados/subutilizados, estruturas subutilizadas ou de uso indevido, como faixas de domínio de ferrovias, de redes de transmissão de energia elétrica, ocupações indevidas ao longo dessas e de outras faixas, como aquelas necessárias à preservação de recursos naturais.

Esses *espaços de desvalia* começaram a ser transformados em meados do século XX, mediante ações lideradas pelo poder público, aqui denominadas de intervenções urbanas, que em geral consistem na substituição ou adaptação de suas antigas funções. Essas transformações surgem em um momento em que, no mundo, a palavra de ordem é “reciclar”, evitando desperdício e gerando um novo ciclo, sem novo consumo de recursos naturais. E vários são os termos encontrados para os processos de intervenção urbana: renovar, regenerar, reabilitar, requalificar, revitalizar, reciclar, resgatar, reinventar e outros mais. Contudo, nos processos de intervenção urbana nas cidades contemporâneas, o que se busca é a valorização multidimensional dos *espaços de desvalia*, na sua ampla conceituação, referindo-se ao valor material (do solo para compra e venda e das atividades derivadas/consequentes) e o valor imaterial (cultural, ambiental, social etc.), o que reforça o emprego da expressão “valorização urbana”, que se apresenta como a mais adequada para traduzir a importância dos processos de intervenção urbana voltados para renovar, regenerar, renascer, reabilitar, reestruturar, requalificar, revitalizar, reciclar, resgatar, reinventar (e tantos outros REs), enfim, para transformar os *espaços de desvalia*.

Observa-se, nas cidades contemporâneas, a predominância de intervenções urbanas em espaços de desvalia relacionadas aos megaeventos; à cultura, lazer e entretenimento; aos distritos de negócios; e aos polos tecnológicos. Independentemente de qual seja a tipologia aplicada, desde sua concepção, e em todas as suas fases, deve ter abrangência multidimensional (urbanística, econômica, ambiental, cultural e social) e caráter integrador. A dimensão urbanística (uso e ocupação do solo, infraestrutura e paisagem urbana), a dimensão econômica (vocaçao econômica, emprego e renda, finanças públicas e valorização imobiliária), a dimensão ambiental (recuperação/manutenção dos recursos naturais, implantação de áreas verdes e utilização de

energias renováveis), a dimensão cultural (movimentos culturais, lazer e entretenimento) e a dimensão social (habitação, saúde, educação e segurança pública), nos processos de intervenção urbana, devem em suas proposições encarar os desafios impostos à cidade contemporânea: competitividade, produtividade, criatividade, sustentabilidade e justiça social.

Cabe ao poder público local, que tem a atribuição de “fazer cidade”, definir objetivos, escolher estratégias de trabalho e criar mecanismos gerenciais, captar recursos financeiros para tornar uma intervenção urbana plenamente bem-sucedida. Por isso, especial atenção deve ser conferida ao modelo político-institucional vigente, fator determinante para o êxito de uma intervenção urbana e que se revela na seleção das áreas a serem beneficiadas, na definição da natureza e do alcance das metas a serem atingidas, na garantia de segurança jurídica, na articulação interinstitucional, no nível de participação social, na captação de recursos financeiros específicos e no controle de sua aplicação, na condução das parcerias público-privadas e na continuidade da intervenção urbana. Ou seja, a intervenção urbana, independentemente do RE- com que seja denominada, para alcançar sucesso na transformação dos *espaços de desvalia*, impõe uma nova governança, entendida como uma nova cultura na missão de promover o desenvolvimento das cidades e dos cidadãos, observando a importância do planejamento, adotando novo modelo de gestão e explorando novas fontes de financiamento.

Há mais de meio século, cidades do mundo inteiro vêm buscando uma maneira de garantir a continuidade do desenvolvimento de suas áreas urbanas e, conseqüentemente, a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos através de intervenção urbana cuja ocorrência é cada vez mais frequente e cujos processos são cada vez mais sistemáticos. Iniciadas em meados do século XX, nos Estados Unidos e em países da Europa, as intervenções urbanas, como um instrumento de política urbana voltado para transformar espaços de desvalia, passaram a ser utilizadas em cidades da África, da América Latina/Caribe e da Ásia.

No Brasil, após as primeiras manifestações na década de 1980 em São Paulo, as intervenções urbanas nos espaços de desvalia começaram de fato nos anos 1990, através de um conjunto de ações pontuais, realizadas no mesmo período e com o mesmo objetivo, em centros históricos e em algumas frentes hídricas de zonas portuárias. As intervenções urbanas surgem com a inserção dos instrumentos do empreendedorismo urbano nas agendas municipal, estadual e federal, sendo que, em alguns casos, em caráter metropolitano também. Portanto, é com o planejamento estratégico, com o *city marketing* e as parcerias público-privadas, trazidas nas diretrizes de Jordi Borja para várias cidades brasileiras, que tais intervenções começam a despontar, com destaque para a cidade do Rio de Janeiro. Isso foi reforçado com a Lei N° 10.257/2001, o Estatuto da Cidade, que proporcionou às cidades brasileiras o uso de vários instrumentos de política urbana, fundamentais para a implantação dessas intervenções urbanas, destacando-se entre eles a Operação Urbana Consorciada, assim definida no art. 32, §1° do Estatuto da Cidade:

Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.

Além do Estatuto da Cidade, dois outros instrumentos legais federais, a Lei N° 8.987/1995 (lei das concessões) e a Lei N° 11.079/2004 (lei das parcerias público-privadas) passaram a disciplinar e a favorecer a realização de intervenções urbanas, sobretudo no tocante

à captação de recursos financeiros privados, destinados a viabilizar a implantação de obras e a melhoria na prestação de serviços públicos.

Esta pesquisa, sob o título *Intervenções urbanas em espaços de desvalia: transformar para valorizar* traz como assunto as intervenções urbanas e como objeto os espaços de desvalia nas cidades contemporâneas. Propõe como tese a ideia de que as intervenções urbanas, quando implantadas a partir de um modelo político-institucional adequado, transformam e valorizam os espaços de desvalia em suas múltiplas dimensões (urbanística, econômica, ambiental, cultural e social), proporcionando melhor qualidade de vida para residentes e usuários e favorecendo o cumprimento da função social da cidade. Parte-se do pressuposto de que os espaços de desvalia se constituem em ônus para a cidade, pois interferem negativamente em suas múltiplas dimensões. Transformá-los por meio de intervenções urbanas contribui para a sua valorização. Como consequência, facilita o enfrentamento de um dos principais desafios da cidade contemporânea: ser protagonista na sua inserção competitiva nos cenários nacional e internacional.

O objetivo geral desta pesquisa é buscar a compreensão da efetividade das intervenções urbanas nos espaços de desvalia da cidade contemporânea, de forma a se identificarem as condições fundamentais para que se realizem adequadamente, considerando-se a realidade brasileira. A pesquisa tem como objetivos específicos:

- Identificar experiências internacionais e nacionais relevantes de intervenções urbanas.
- E, nestas experiências internacionais e nacionais:
 - Analisar, a partir das transformações intencionais, as formas de valorização multidimensional dos espaços de desvalia.
 - Analisar o modelo político-institucional adotado (planejamento, gestão e financiamento).
- Apresentar diretrizes para se alcançar a efetividade das intervenções urbanas nos espaços de desvalia, focalizando as cidades brasileiras.

O percurso metodológico adotado nesta pesquisa partiu do princípio de que, para analisar as intervenções urbanas nos espaços de desvalia, através de experiências internacionais e nacionais, seja em cidades de países desenvolvidos ou em desenvolvimento, era necessário conhecer os motivos da transformação de cada intervenção, verificar sua valorização à luz de cada uma das dimensões (urbanística, econômica, ambiental, cultural e social), bem como conhecer o modelo político-institucional adotado (planejamento, gestão e financiamento).

Para objeto deste estudo, elegeram-se as intervenções urbanas internacionais e nacionais, segundo os seguintes critérios: as reconhecidas como as mais expressivas pela ordem de grandeza espacial da intervenção ou pelo impacto dos resultados obtidos; as realizadas em variadas tipologias de espaço de desvalia e aquelas realizadas em décadas diferentes. A seleção das intervenções urbanas e a análise crítica efetivada desenvolveram-se a partir de pesquisas em fontes bibliográficas e documentais (quadro 1 | figura 1).

Quadro 1 – PROCESSOS DE INTERVENÇÃO URBANA EM ESPAÇOS DE DESVALIA – EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAL E NACIONAL

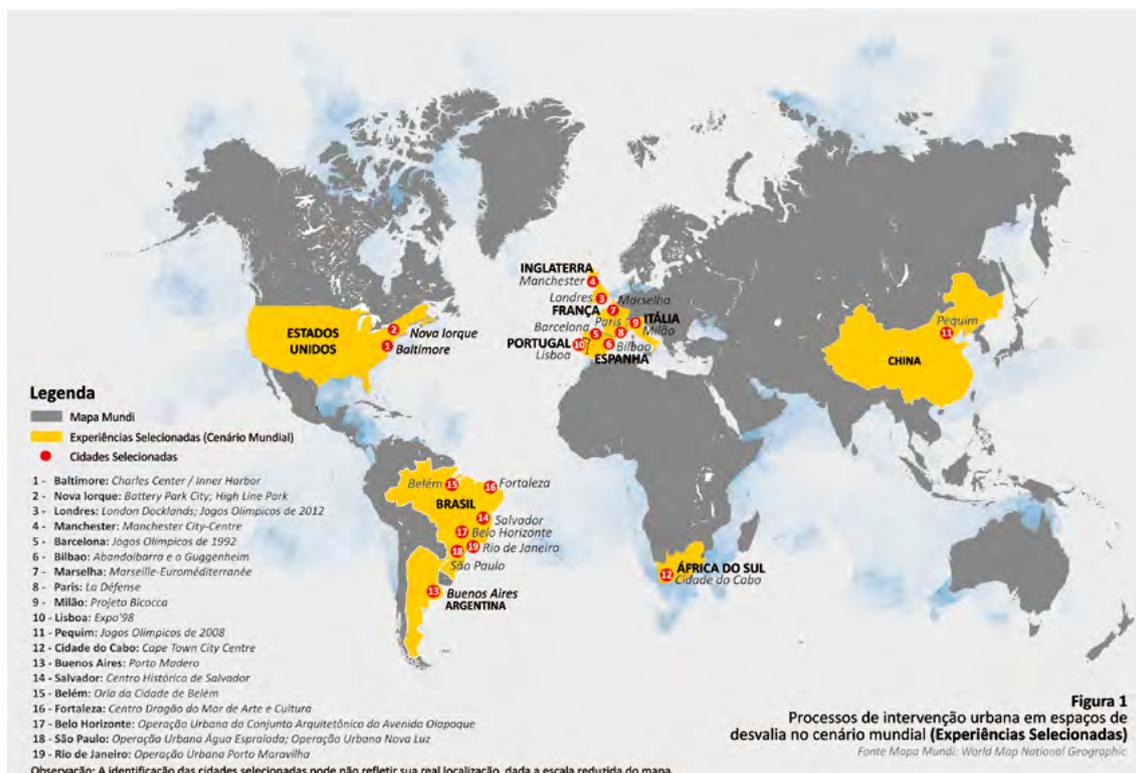
PAÍS	CIDADE	ESPAÇO DE DESVALIA	INTERVENÇÃO URBANA		DATA (início)	DIMENSÃO
ESTADOS UNIDOS	Baltimore	Frente hídrica de Zona Portuária	Cultura, lazer e entretenimento	Charles Center / Inner Harbor	1957	90 ha
	Nova Iorque	Frente hídrica de Zona Portuária	Distrito de negócios	Battery Park City	1968	92ha
		Estruturas Subutilizadas ou de Uso Indevido	Cultura, lazer e entretenimento	High Line Park	1999	2,4km
INGLATERRA	Londres	Frente hídrica de Zona Portuária	Distrito de negócios	London Docklands	1980	2.225ha
		Estruturas Subutilizadas ou de Uso Indevido	Megaeventos	Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2012	2005	250ha
	Manchester	Centro de Cidade	Distrito de negócios	Manchester City-Centre	1996	25ha
ESPANHA	Barcelona	Frente hídrica de Zona Portuária	Megaeventos	Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 1992	1986	840ha
	Bilbao	Frente hídrica de Zona Portuária	Cultura, lazer e entretenimento	Abandoibarra e o Guggenheim	1994	35ha
FRANÇA	Marselha	Frente hídrica de Zona Portuária	Cultura, lazer e entretenimento	Marseille-Euroméditerranée	1995	480ha
ITÁLIA	Milão	Áreas Industriais/Urbanizadas Desativadas	Polo tecnológico	Projeto Bicocca	1985	100ha
PORTUGAL	Lisboa	Frente hídrica de Zona Portuária	Megaeventos	Expo'98	1993	340ha
CHINA	Pequim	Estruturas Subutilizadas ou de Uso Indevido	Megaeventos	Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2008	2003	1.135ha
ÁFRICA DO SUL	Cidade do Cabo	Centro de Cidade	Distrito de negócios	Cape Town City Centre	2003	85ha
ARGENTINA	Buenos Aires	Frente hídrica de Zona Portuária	Cultura, lazer e entretenimento	Porto Madero	1989	170ha

Quadro 1 – PROCESSOS DE INTERVENÇÃO URBANA EM ESPAÇOS DE DESVALIA – EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAL E NACIONAL

PAÍS	CIDADE	ESPAÇO DE DESVALIA	INTERVENÇÃO URBANA		DATA (início)	DIMENSÃO
BRASIL	Salvador	Centro de Cidade	Cultura, lazer e entretenimento	Centro Histórico de Salvador	1992	80ha
	Belém	Frente hídrica de Zona Portuária	Cultura, lazer e entretenimento	Orla da cidade de Belém	1998	13,5ha
	Fortaleza	Frente hídrica de Zona Portuária	Cultura, lazer e entretenimento	Centro Dragão do mar de Arte e Cultura	1999	3ha
	Belo Horizonte	Áreas Industriais/Urbanizadas Desativadas	Distrito de negócios (shopping popular)	Operação urbana do Conjunto Arquitetônico da Avenida Oiapoque (Shopping Oi)	2003	0,7ha
	São Paulo	Centro de Cidade	Cultura, lazer e entretenimento	Operação Urbana Nova Luz	2005	50ha
	Rio de Janeiro	Frente hídrica de Zona Portuária	Cultura, lazer e entretenimento	Operação Urbana Porto Maravilha	2009	490ha

As referências teóricas, que serviram de base para esta pesquisa, foram obtidas a partir de pesquisa bibliográfica, através de referências nacionais e internacionais que versam sobre o assunto e de pesquisa documental relativa aos casos analisados. A pesquisa bibliográfica, no que diz respeito a várias áreas do conhecimento, como urbanismo, economia, geografia, direito e sociologia, desenvolveu-se através de uma leitura exploratória para verificar a pertinência das obras consultadas com o conteúdo deste trabalho de pesquisa.

Em seguida, foi feito um exame para selecionar material de real interesse por ser correlato ou pertinente e uma leitura analítica para ordenar as informações contidas nas fontes de pesquisa e possibilitar a obtenção das respostas conceituais ao problema da pesquisa. *Além da tradicional consulta a bibliotecas, a maior parte das obras foi adquirida ao longo do desenvolvimento da pesquisa.*



Outra forma de pesquisa bibliográfica e documental foi realizada na rede internacional de computadores – *Internet*, através de visitas constantes aos endereços eletrônicos institucionais sobre as intervenções urbanas realizadas e em realização em cidades dos Estados Unidos, da Europa (Inglaterra, Espanha, França, Itália e Portugal), da Ásia (China), da África (África do Sul) e da América Latina (Argentina e Brasil), no sentido de obter material técnico de fonte confiável para a análise dos casos selecionados. Ressalte-se que, na busca por referências relacionadas às experiências internacionais e nacionais, foi dada a preferência aos documentos oficiais, seguindo-se a consulta a referências bibliográficas e, por último, aos mais diversos endereços eletrônicos. Todas as referências bibliográficas, documentais e eletrônicas estão declinadas com mais detalhe ao final da tese, nas referências.

O conteúdo deste trabalho foi dividido em duas partes: a parte I – A cidade contemporânea em transformação – encerra o referencial teórico da tese e é composta por dois capítulos. O capítulo 1 – A cidade contemporânea – aborda, à luz do pensamento de diversos autores, a caracterização da cidade contemporânea, analisa o processo de urbanização, estuda o impacto da revolução tecnológica na evolução das cidades através dos fenômenos decorrentes: globalização, informacionalização e reestruturação econômica e trata também das transformações políticas, expressas na nova governança, no novo modelo de gestão e nas novas fontes de financiamento do desenvolvimento urbano. No capítulo 2 – Intervenções em espaços de desvalia –, com base na bibliografia pertinente, faz-se um estudo sobre esses espaços, considerando as razões determinantes de seu surgimento, identificando sua localização mais frequente (em frentes hídricas de zonas portuárias, áreas industriais/urbanizadas desativadas, centros de cidades degradados/subutilizados, em estruturas subutilizadas ou de uso indevido). Segue-se uma análise sobre as intervenções urbanas como instrumento de política urbana, que vem sendo utilizado para não só eliminar os espaços de desvalia, mas, sobretudo, para transformar e valorizar a área e seu entorno, analisando também as várias tipologias de intervenção urbana (megaeventos, centros de cidades, distrito de negócios e polos tecnológicos). Por fim, apresenta-se um estudo sobre o modelo político-institucional, fundamentado na

opinião de diversos autores, ressaltando sua importância e de seus reflexos na vida da sociedade local. A parte II contém a análise de experiências internacionais e nacionais das intervenções urbanas selecionadas e também foi dividida em dois capítulos. Traz, no capítulo 3, dedicado ao cenário internacional, o estudo de intervenções urbanas nas cidades de Baltimore, Barcelona, Bilbao, Buenos Aires, Cidade do Cabo, Lisboa, Londres, Manchester, Marselha, Milão, Nova Iorque e Pequim; e, no capítulo 4, apresenta-se a análise de intervenções urbanas nas seguintes cidades brasileiras: Salvador, Belém, Fortaleza, Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro. Tanto as experiências internacionais quanto as nacionais estão analisadas a partir da mesma sistematização, focalizando-se em cada intervenção urbana de modo sequenciado: a) espaço de desvalia; b) intervenção urbana; c) transformação intencional – valorização multidimensional e d) modelo político-institucional.

Conclui-se esta pesquisa com uma reflexão sobre a efetividade das intervenções urbanas em espaços de desvalia, a partir da análise relativa à transformação e à valorização multidimensional (urbanística, econômica, ambiental, cultural e social) possível, além de uma abordagem sobre o modelo político-institucional a adotar. A conclusão traz ainda considerações sobre um conjunto de possíveis procedimentos considerados eficazes para a implantação de uma intervenção urbana bem-sucedida. Figuras, quadros e tabelas estão dispostos para maior compreensão da pesquisa aqui apresentada.

PARTE I

A CIDADE CONTEMPORÂNEA EM TRANSFORMAÇÃO

“A cidade vem de longe e é nosso futuro”. Essa afirmação de Borja e Forn (1996, p.47) pode ser interpretada por meio das transformações ocorridas na cidade ao longo dos tempos. Essas transformações, na contemporaneidade, a partir de fenômenos como a urbanização, a revolução tecnológica e as transformações políticas, tornaram as cidades conectadas a partir de uma rede mundial – de trabalho, serviços e relacionamentos; e, segundo Castells et al. (1996, p.17), modificaram o modo de produzir, consumir, administrar, informar e pensar. E é no século XXI que essas transformações vêm à tona. Wellington Webb, ex-prefeito de Denver, Colorado (EUA), ao abrir os trabalhos da *I Transatlantic Summit of Mayors*, em Lyon (FRA), em abril de 2000, disse: “Se o século XIX foi o século dos impérios e o século XX, o século dos Estados-Nação, o século XXI será o século das cidades”. Isso demonstra a importância da cidade na contemporaneidade: seu significado, seus determinantes e seus desafios. Nesse sentido, afirma-se que a cidade contemporânea é uma organização (ou máquina) dinâmica, complexa e multidimensional e produto de uma ação coletiva; que busca na inovação a resposta para vencer desafios intrínsecos a sua época.

Caracterizada principalmente por ser multidimensional e intencional, a cidade contemporânea deve ser competitiva, sustentável, criativa, produtiva e justa. Isso se concretiza a partir de transformações urbanística, econômica, ambiental, cultural e social, especialmente em espaços de desvalia. Produzidos na contemporaneidade, os espaços de desvalia deixam marcas que influenciam de forma negativa o cotidiano da cidade. É nos processos de intervenção urbana nesses espaços que se apresenta uma das alternativas possíveis para a valorização urbana, a qual, na sua ampla conceituação, refere-se ao valor material (o valor do solo para

compra e venda e atividades derivadas/consequentes) e o valor imaterial (o valor histórico, arquitetônico, sentimental...).

O referencial teórico apresentado na parte I desta tese aborda, na perspectiva da cidade contemporânea, a necessidade de intervenção urbana nos espaços de desvalia, a partir de um modelo político-institucional adequado, para que estes agreguem valor urbanístico, econômico, ambiental, cultural e social, promovendo melhorias efetivas no cenário urbano, as quais acabam refletindo na qualidade de vida da sociedade.

A CIDADE CONTEMPORÂNEA

As indagações de Mumford (2008, p.1) sobre O que é cidade? Como foi que começou a existir? Que processos promove? Que funções desempenha? Que finalidades preenche? são aplicáveis à cidade em qualquer tempo, e, por conseguinte, são pertinentes à cidade contemporânea. Mumford (2008, p.1) também afirma que, desde suas origens, ou mesmo na sua forma madura, perpassando por inúmeras manifestações e transformações, as cidades apresentam traços comuns nas suas estruturas e nas suas funções sociais e culturais. Para Mumford (2008, p.35),

Em verdade, a partir das suas origens, a cidade pode ser descrita como uma estrutura especialmente equipada para armazenar e transmitir os bens da civilização e suficientemente condensada para admitir a quantidade máxima de facilidades num mínimo espaço, mas também capaz de um alargamento estrutural que lhe permite encontrar um lugar que sirva de abrigo às necessidades mutáveis e às formas mais complexas de uma sociedade crescente e de sua herança social acumulada.

Landry e Bianchini (1994, p.17) descrevem a cidade como um organismo vivo, considerando seus períodos de crescimento, êxtase e declínio como parte de seu ciclo de vida. Para Robinson (2006, p.251), as cidades são lugares dinâmicos, pois sua complexidade interna e suas conexões externas contribuem para o andamento das transformações da vida social e da atividade econômica, além de ser o lugar onde transformações urbanas e políticas acontecem. Hall e Pfeiffer (2000, p.331-332) visualizam na cidade relevantes aspectos socioculturais que ultrapassam sua materialidade. Para os autores,

As cidades são lugares para se viver e se sentir em casa. As cidades são lugares de cultura e, portanto, um estímulo único para a vida intelectual e cultural de um povo. A cidade é uma história construída, que representa a memória coletiva da sociedade, uma nação ou uma região. Com seus prédios, ruas, estradas, praças e parques, a cidade reflete as tradições culturais e, portanto, o caráter das pessoas que nela vivem. As cidades são mais do que meras coleções de casas ligadas por vias de circulação. Elas são mais do que meros sistemas funcionais, cujos vínculos precisam ser otimizados.

Para Mumford (1961, p.13-15), a cidade é produto da cultura de uma comunidade, de suas relações sociais, da terra onde está inserida, do tempo em que se desenvolve e da natureza, tal como uma gruta ou um formigueiro. Mas é também uma obra de arte, consciente. A cidade é uma comunidade física para a existência coletiva. É produto da maior complexidade.

Para Castells (2000, p.42-43), a cidade é

o lugar geográfico onde se instala a superestrutura político-administrativa de uma sociedade que chegou a um ponto de desenvolvimento técnico e social (natural e cultural) de tal ordem que existe uma diferenciação do produto em reprodução simples e ampliada da força de trabalho, chegando a um sistema de distribuição e troca, que supõe a existência: 1. de um sistema de classes sociais; 2. de um sistema político permitindo ao mesmo tempo o funcionamento do conjunto social e o domínio de uma classe; 3. de um sistema institucional de investimento em particular no que concerne à cultura e à técnica; 4. de um sistema de troca com o exterior.

Castells et al. (1996, p.105) afirmam que “as cidades podem ser descritas como agentes sociais complexos e multidimensionais”. Tal multidimensionalidade é confirmada por Sassen (1998, p.11), que afirma que não se pode observar/analisar a cidade somente a partir de uma dimensão. A cidade, que, para Landry (2006, p.5), é “um todo interconectado”, também se caracteriza pela sua multidimensionalidade. Adicionalmente, o autor acrescenta que

a cidade é uma estrutura econômica – uma economia; uma comunidade de pessoas – uma sociedade; um ambiente projetado – um artefato; e um ambiente natural – um ecossistema; governados por um jogo de acordo de regras – uma política. Sua alma é sua cultura. Cultura são convicções e hábitos que dão à cidade sua identidade – seu sabor, cor e textura. A arte de fazer cidade toca em todas estas dimensões.

Roberts (2008, p.9) observa que as cidades são sistemas complexos e dinâmicos e os vários processos que nela ocorrem influenciam os aspectos físico, social, ambiental e econômico. Essa afirmação de Roberts (2008) acaba por conferir o caráter multidimensional da cidade.

Como se pode observar, na visão de diversos autores, os questionamentos de Mumford (2008, p.1): O que é cidade? Como foi que começou a existir? Que processos promove? Que funções desempenha? Que finalidades preenche? constituem uma matéria instigante e de indiscutível relevância e, por isso, têm merecido espaço generoso na literatura específica. Todavia, como é objetivo da tese aqui proposta focalizar as intervenções urbanas realizadas em espaços de desvalia produzidos na contemporaneidade, cabe, nesse marco teórico, primeiro desvendar os significados da cidade contemporânea, como também as suas características, os seus determinantes e os seus desafios.

A cidade contemporânea surge como “máquina de crescimento”, rótulo definido a partir da crítica de Molotch (1976, p.3), que aponta perigo nos meios de se alcançar esse crescimento. De acordo com Landry (2004, p.7), “Cidades são mais importantes que tudo, protagonistas dentro das nações e cada vez mais são reconhecidas como ‘máquinas da economia nacional’”. Mas é Fischer (1996, p.14) quem melhor define a cidade contemporânea ao escrever que é um “Conjunto múltiplo de ação coletiva, elaborada em muitas dimensões, plena de significados, construtora de identidades e identificações, a cidade é uma megaorganização – real, virtual, concreta e simbólica”.

Para Hall e Pfeiffer (2000, p.5-7), grandes forças moldaram o crescimento das cidades durante o século XX: a industrialização/desindustrialização; a revolução dos transportes; a revolução nas telecomunicações, desde o telefone até o advento da internet; e as transformações políticas. Mas eles também consideram que a grande força transformadora no século XXI é a revolução da informação, ou seja, a convergência das tecnologias informacionais, das telecomunicações e da televisão em um meio singular de geração, estocagem e troca de

informação, fazendo com que cidades do mundo inteiro estejam cada vez mais ligadas em rede em sistemas complexos de interação global. Na mesma linha, Castells et al. (1996, p.9) chamam a atenção para dois macroprocessos os quais contribuirão para as transformações que ocorrem nas cidades: a globalização e a informacionalização.

Neste sentido, o conjunto dessas abordagens demonstra que a cidade contemporânea é uma realidade dinâmica, complexa e multidimensional. Esse marco teórico assume que a cidade-conceito, representativa da cidade contemporânea, é, como base no pensamento de Hall e Pfeiffer (2000, p.5-7), o resultado de alguns fatores determinantes: do avanço do processo de urbanização; da revolução tecnológica a qual ensejou a globalização, a informacionalização e a reestruturação econômica; e das transformações políticas. A constituição da cidade contemporânea é produto da interação intensa e contínua de seus fatores determinantes; porém, cada um deles tem existência própria, o que permite analisá-los separadamente.

a) Urbanização

A urbanização é um processo que veio se constituindo desde a Antiguidade. Entretanto, é com o surgimento da Revolução Industrial que se inicia a produção de cidades tal como hoje existem, cabendo registrar que, no nascedouro, a cidade surgiu como um espaço de produção. Isto é, por ser detentora das duas forças que compõem a indústria: capital e força de trabalho, a cidade se tornou seu *locus*. Segundo Sposito (2000, p.49), “Foi grande o impulso tomado pela urbanização a partir do pleno desenvolvimento da industrialização.” A urbanização, segundo Sposito (2000, p.11), criou um estilo de vida tão adequado à espécie humana que marcou profundamente a civilização contemporânea. Por isso, muitas vezes é difícil pensar que em algum período da história as cidades não existiram ou tiveram um papel insignificante.

Sposito (2000, p.49) define a urbanização como sendo o aumento da população que vive em cidades, em comparação com a população total. No mesmo período da Revolução Industrial, inicia-se no mundo o processo de explosão demográfica que passou a se constituir em fator de grande importância para o avanço da urbanização no mundo. E tal processo continua: segundo Fainstein e Campbell (2002, p.2), “As circunstâncias econômicas, sociais e ambientais das áreas urbanas têm interagido para criar formas espaciais contemporâneas, desde a revolução industrial, trazendo grandes massas de população para morar nas cidades”.

É no limiar do século XXI que, de acordo com dados da Organização das Nações Unidas (ONU), 50% da população mundial passam a viver em cidades. Em 2050, dos nove bilhões de pessoas, seis bilhões estarão nas cidades, ou seja, 70% (UNITED NATIONS DEPARTMENT OF ECONOMIC AND SOCIAL AFFAIRS/POPULATION DIVISION, 2008). Para Hall e Pfeiffer (2000, p.5), “este não é somente o primeiro século urbano, é o primeiro século em que habitantes de cidades do mundo inteiro farão parte de uma única rede”. A constituição dessa rede de cidades só está sendo possível por conta da revolução tecnológica. Segundo Castells et al. (1996, p.223), uma das ocorrências mais visíveis, nos momentos finais do século XX, foi o crescimento da internacionalização da economia e, em paralelo, a internacionalização da cultura, informação, modos e comportamentos, tudo consequência do desenvolvimento e disseminação do avanço tecnológico, a partir dos sistemas de comunicação, que permitiram de forma rápida e permanente a comunicação entre os territórios.

É nesse ambiente que se desenvolve o conceito de cidade contemporânea, entendida como sendo uma cidade de urbanização consolidada, demograficamente madura, onde o ciclo

do crescimento populacional explosivo se exauriu, uma cidade onde se verifica a transição econômica, caracterizada por um sistema produtivo balizado pela revolução tecnológica.

b) Revolução tecnológica

A inovação tecnológica, com seus produtos: navios, máquinas e locomotivas a vapor, telégrafos e teares mecânicos, deflagrou a Revolução Industrial da primeira fase, que foi o berço da urbanização, gerando novo modo de produzir, e levou as pessoas a viverem em aglomeração, ou seja, em cidades. Na sequência, o avanço tecnológico contemplou a humanidade com eletricidade, petróleo, motor a combustão, automóvel, avião, rádio e TV, propiciando a segunda fase da Revolução Industrial, que introduziu profundas alterações de ordem econômica, sociocultural e política na vida urbana.

Na segunda metade do século XX, conforme Castells (1999a, p.109), a Revolução da Tecnologia da Informação, ao produzir a emergência de um novo paradigma tecnológico, cria um ponto de descontinuidade histórica, alterando sensivelmente a organização econômica, o estilo de vida, a convivência da sociedade e as dinâmicas políticas nacionais. As cidades contemporâneas historicamente desempenharam papel de vanguarda no campo do conhecimento, e por isso, sempre se destacaram na geração de novas tecnologias e como pioneiras no seu aproveitamento; passando a experimentar a influência benéfica do avanço das tecnologias da informação e comunicação.

Segundo Castells et al. (1996, p.17), “Baseado na nova infraestrutura tecnológica, o processo de globalização tem modificado o modo de produzir, consumir, administrar, informar e pensar”. O próprio Castells (1999a, p.108-109), ao reportar-se à essência da transformação tecnológica, apresenta os aspectos centrais do paradigma da tecnologia da informação. No seu dizer, representam a base material da sociedade da informação, quais sejam: a informação é sua matéria-prima; a penetrabilidade dos efeitos das novas tecnologias; a existência de uma lógica de redes em qualquer sistema ou relação, utilizando essas novas tecnologias da informação; a flexibilidade permitindo a reversão não somente de processo, mas de organizações e instituições; e a crescente convergência de tecnologias específicas para um sistema altamente integrado, no qual trajetórias tecnológicas ficam literalmente impossíveis de se distinguir em separado.

A interação da tecnologia da informação com a economia e com a sociedade é percebida da seguinte forma por Castells (1999a, p.119): “uma nova economia surgiu em escala global nas duas últimas décadas. Chamo-a de informacional e global para identificar suas características fundamentais e diferenciadas e enfatizar sua interligação”. O autor observa ainda que esta nova economia é informacional e global porque, sob novas condições históricas, a produtividade é gerada e a concorrência é feita em uma rede global de interação. Torna-se, portanto, necessário aprofundar esse pensamento de Castells (1999a, p.119), o que se faz a seguir, focalizando-se a cidade contemporânea à luz da globalização, da informacionalização e da reestruturação econômica.

Globalização

A busca da globalização na história da humanidade não é uma novidade. Talvez tenha nascido com a invenção da cidade e o que tem variado, ao longo dos séculos, é somente a forma de procurar alcançá-la. Desde o Império Romano, com sua rede de cidades, passando

pela revolução industrial, as cidades e os sistemas de cidades que se desenvolveram sempre foram manifestações de poder político e expressões de centralidade econômica. A busca de expansão do poder e de acumulação de riqueza das cidades europeias explica a aventura globalizante dos descobrimentos marítimos, razão do descobrimento dos principais núcleos urbanos da América (do Norte e do Sul), da Ásia e da África, que são hoje centros dinâmicos da economia mundial. As tecnologias da informação e da comunicação criaram um cenário novo e favorável para o avanço na busca da globalização, sem guerras e conquistas físico-territoriais.

Traduzido da língua inglesa *globalization*, a partir de algumas escolas de administração norte-americanas, o termo globalização foi utilizado pela primeira vez por Theodore Levitt, da Universidade de Harvard, nos idos de 1980, para que, devido às tendências de homogeneização das demandas e hábitos de consumo, as empresas lançassem estratégias únicas de produção e *marketing*. No entanto, essas tendências de homogeneização, perante mercados e demandas semelhantes, estavam presentes na proposta de empresa global datada de 1959 e formulada por Gilbert Clee (SENE, 2004, p.21-22). Além dos limites do campo da administração de empresas, a globalização passou a ser vinculada à crescente intercomunicação mundial, devido ao avanço das telecomunicações. Essa proposta, segundo Sene (2004, p.23), é originária de Marshall McLuhan, que, em 1969, denominou esse processo de aldeia global. O termo se disseminou e, segundo o autor, “se difundiu atrelado ao discurso neoliberal”. Até os dias atuais, passadas quase três décadas, muito ainda se polemiza, principalmente, pelas consequências desse fenômeno ou processo, que aqui será denominado de globalização.

Ao tomar como referência dois geógrafos, David Harvey e Milton Santos, Sene (2004) interpreta a globalização como “a atual fase da expansão do capitalismo com impactos na economia, na política, na cultura e no espaço geográfico” (p.38), cuja principal característica é a aceleração: “Essa aceleração, especialmente dos fluxos, tem provocado mudanças econômicas, sociais, culturais, políticas e espaciais, mudando mesmo a percepção das pessoas e das empresas em relação ao espaço geográfico local e mundial” (p.39). Etapa do desenvolvimento capitalista em que ocorre a universalização das técnicas, a globalização é ao mesmo tempo continuidade e aceleração do processo de internacionalização capitalista. Mas Sene (2004, p.41-42) também expõe a teoria do economista Joseph Stiglitz, que define a globalização como sendo “uma integração mais estreita de países e povos, ocasionada pela enorme redução de custos de transportes e de telecomunicações e a derrubada de barreiras artificiais aos fluxos de produtos, serviços, capital, conhecimento e de pessoas através das fronteiras”. Enfim, para a consecução dos objetivos desta pesquisa, importa também considerar o pensamento de Lopes (1998, p.33):

A globalização apresenta para as cidades novos desafios, seja de oportunidades de crescimento e de formação de riquezas, de novas identidades culturais e sociais, de novas formas de integração e comunicação, seja de desagregação social, de dualidades e exclusões, de informalidade e de violência. Tudo isso exige novas formas de pensar a cidade.

Informacionalização

As cidades contemporâneas, segundo observações de Castells et al. (1996) e Castells (1999a), ao assimilarem rapidamente as novas tecnologias da informação e comunicação, tornaram-se espaços de intercâmbio de fluxos virtuais e assumiram, como uma das suas

características, serem informacionais, demarcando o início de um novo tempo. Diferentemente das outras tecnologias, segundo Castells (1999a, p.70), a informacionalização não se limita a áreas geográficas específicas, pois, no momento em que a informação é gerada, também é distribuída através dos instrumentos ou processos de informacionalização, tendo como principal destes a internet, que, de acordo com Castells (1999a, p.82), foi primeiramente produzida como um instrumento de defesa militar. Sob a motivação de se criar um sistema de comunicação invulnerável, começou a ser utilizada como meio de comunicação pessoal e, hoje, “o mundo inteiro abraçou a internet, criando uma verdadeira teia mundial” (p.89).

Castells (1999a, p.69) observa ainda que

O que caracteriza a atual revolução tecnológica não é a centralidade de conhecimentos e informação, mas a aplicação desses conhecimentos e dessa informação para a geração de conhecimentos e dispositivos de processamento/comunicação da informação em um ciclo de realimentação cumulativo entre a inovação e seu uso.

Ao referir-se ao processo de produção e reprodução das cidades, Castells (1999a) faz afirmações que desenham a nova realidade das cidades informacionais. Para o autor, “a era da informação está introduzindo uma nova forma urbana, a cidade informacional” (p.488). E esclarece: “não significa o fim da cidade, pois locais de trabalho, escolas, complexos médicos, postos de atendimento ao consumidor, áreas recreativas, ruas comerciais, *shopping centers*, estádios de esportes e parques continuarão existindo” (p.487). E o autor até avança na exposição:

De um lado, o layout da forma urbana passa por grande transformação. Mas essa transformação não segue um padrão único, universal: apresenta variação considerável que depende das características dos contextos históricos, territoriais e institucionais. De outro lado, a ênfase na interatividade entre os lugares rompe os padrões espaciais de comportamento em uma rede fluida de intercâmbios que forma a base para o surgimento de um novo espaço, o espaço dos fluxos.

Assim, a cidade contemporânea e informacional é o *locus* onde as expressões da vida real, no plano físico-territorial, se conjugam e interagem com as manifestações de vida virtual, isto é, com os fluxos para produção, circulação e consumo nas cidades e das cidades. A cidade contemporânea informacional opera mediante o intercâmbio de fluxos de informação, de capital, de tecnologia e de serviços (nas formas de dados, sons e imagens). Os fluxos de cada cidade são a representação das suas forças econômica, social e política que, no dizer de Castells (1999a, p.501), “constituem o suporte material dos processos dominantes em nossa sociedade”.

O intercâmbio de fluxos, para Castells (1999a, p.483-487), introduz uma nova noção de tempo e espaço, que ultrapassa as fronteiras geográficas e as limitações da cronologia tradicional. Os sistemas de informação, conjugados à comunicação em tempo real, passaram progressivamente a dispensar a exigência de proximidade física para a realização de atividades comuns do cotidiano. A convergência de mídias possibilita a comunicação *online* e a capilaridade da informação, no limite da criatividade humana. Desse modo, cria novas opções para o exercício do trabalho, para o comércio, a educação, a assistência médica, o entretenimento, a prestação dos mais diversos serviços (bancários, consultorias, relativos ao turismo, à segurança etc.), a atuação dos governos e até as novas alternativas de vida afetiva. Castells et al. (1996, p.17) advertem que “o planeta é assimetricamente interdependente, e esta interdependência é articulada todos os dias em tempo real através da informação e das tecnologias de comunicação”.

Castells (1999a, p.500-505) refere-se à realidade do espaço de fluxos, que está localizado em uma rede eletrônica, com estrutura e hierarquia definidas, composta de centros de comunicação que exercem a coordenação da rede, objetivando assegurar a melhor interação possível de todos os participantes; e de nós que desempenham as funções estratégicas em torno de uma função-chave da rede. Essa hierarquia organizacional obedece ao peso relativo da cidade na rede, que varia com seu valor econômico, social, físico e cultural.

Para Castells (1999a, p.501-507), não há limitações tecnológicas impeditivas de se alcançar a cobertura global. O ritmo incessante das inovações prenunciam possibilidades e facilidades cada vez maiores. Entretanto, o intercâmbio de fluxos, que tipificam a cidade informacional, desenvolve-se numa geografia diferenciada, privilegiando as cidades contemporâneas por serem também privilegiadas no campo da infraestrutura digital e por razões políticas, culturais e econômicas, reforçando e atualizando sua posição de polos de desenvolvimento econômico social e cultural da sociedade. Castells (1999a, p.501-507) afirma ainda que, nas cidades contemporâneas, ao ambiente geográfico acrescentou-se o ambiente virtual, e a sociedade contemporânea pode desfrutar de ambos alternadamente ou entrelaçados, vantagem determinante de profundas mudanças e de abertura de novos cenários cujo limite situa-se no campo da imaginação.

Reestruturação econômica

Definidos como sendo processos da reestruturação do capitalismo, a globalização e a informacionalização provocaram a ruptura da economia tradicional. Desde meados do século XX, a reboque da revolução tecnológica, surge a reestruturação econômica e formata-se uma nova economia que, segundo Landry e Wood (2003, p.18), chega ao século XXI caracterizada pelo “conhecimento, inovação e transferência de tecnologia e mão-de-obra especializada mundial”. Para Castells (1999a, p.178), a “globalização econômica completa só poderia acontecer com base nas novas tecnologias da comunicação e da informação”.

Há variação de termos entre os diversos autores para denominar o processo econômico que resultou da Revolução Tecnológica Informacional. Sassen (1998) se refere à nova era econômica da economia global; Castells (1999a) e Landry (2006), à nova economia; Hall e Pfeiffer (2000), à industrialização/desindustrialização ou reestruturação industrial; Fainstein e Campbell (2002), de reestruturação econômica; Landry e Wood (2003), além de nova economia, também rotulam de economia do século XXI; Sánchez (2003), de reestruturação econômica ou reestruturação produtiva; Compans (2003), de reestruturação produtiva. Entende-se que, apesar de essa transformação ter se dado na estrutura produtiva, ou seja, na indústria, não é verdade que os outros setores da economia, especialmente o comércio internacional, não tenham se transformado a partir dos acontecimentos decorrentes da Revolução Tecnológica. Segundo Fainstein e Campbell (2002, p.5), a nova lógica da produção, emprego e distribuição tem engendrado transformações sociais, assim como no uso e ocupação do solo. Isso tem causado um reordenamento da hierarquia urbana e das relações econômicas e políticas entre os lugares. O novo modo de regulação envolveu uma larga mobilidade de capital de setor para setor, de lugar para lugar, e isso foi acompanhado pela flexibilização das técnicas de produção, permitindo a customização da manufatura, redução no tempo e linhas curtas no processo de produção. Produção e população estão sendo descentralizadas, enquanto o controle econômico tem sido crescentemente concentrado em instituições financeiras e empresas multinacionais.

Para Sassen (1998, p.25), corporações multinacionais e mercados financeiros globais são instituições fundamentais na economia global, que apresenta “uma característica fundamental, na atualidade, que é a geografia dos novos tipos de transações internacionais”. Castells (1999a, p.119) observa que, em virtude da revolução tecnológica, uma nova economia surge em escala global, ao final do século XX, a qual ele define a partir de três características: informacional, global e em rede.

É informacional porque a produtividade e a competitividade de unidades ou agentes nessa economia (sejam empresas, regiões ou nações) dependem basicamente de sua capacidade de gerar, processar, e aplicar de forma eficiente a informação baseada em conhecimentos. É global porque as principais atividades produtivas, o consumo e a circulação assim como seus componentes (capital, trabalho, matéria-prima, administração, informação, tecnologia e mercados) estão organizados em escala global, diretamente ou mediante uma rede de conexões entre agentes econômicos. É em rede porque, nas novas condições históricas, a produtividade é gerada, e a concorrência é feita em uma rede global de interação entre redes empresariais.

Castells (1999a, p.142-143) define economia global como “uma economia cujos componentes centrais têm a capacidade institucional, organizacional e tecnológica de trabalhar em unidade e em tempo real, ou em tempo escolhido, em escala planetária”. Castells (1999a, p.202) reforça sua afirmação quando observa que a nova economia representa a inserção do capitalismo em todo o planeta, “ao expandir os mercados de maneira tão impressionante e explorar novas fontes de capital e mão-de-obra especializada”. Cabe ressaltar o papel da mão de obra especializada, considerada por Castells (1999a, p.170) como “fator decisivo da produção na economia informacional”. Isso vale para a mão de obra altamente especializada com profissionais de nível superior ou, segundo Castells (1999a, p.171), para “qualquer pessoa com capacidade de gerar um valor agregado excepcional” – ou mesmo, segundo o autor, “para as multidões do mundo que não têm habilidade, mas energia, ou até mesmo desespero em melhorar sua qualidade de vida”. Mas Castells (1999a, p.203) também alerta:

A nova economia afeta a tudo e a todos, mas é inclusiva e exclusiva ao mesmo tempo; os limites da inclusão variam em todas as sociedades, dependendo das instituições, das políticas e dos regulamentos. Por outro lado, a volatilidade financeira sistêmica traz consigo a possibilidade de repetidas crises financeiras com efeitos devastadores nas economias e nas sociedades.

De acordo com as observações de Castells (1999a), Fainstein e Campbell (2002, p.7), afirmam que a dinâmica da reestruturação econômica, a partir da economia global, produz um desenvolvimento desequilibrado, provocando crescimento e declínio em uma nação, região, área metropolitana ou mesmo em uma cidade, resultando, em um mesmo território, em experiências ao mesmo tempo de expansão e desinvestimento econômicos. Áreas em expansão, segundo os autores, são aquelas que, por causa do clima favorável para bons negócios e investimentos governamentais, se beneficiam com a reestruturação econômica. Já outras áreas sofrem com estruturas produtivas obsoletas e sistemas sociopolíticos, considerados pelas empresas como instáveis aos seus objetivos de maximização do lucro.

A nova economia, para Sánchez (2003, p.44), “está, mais do que nunca, ligada a produção do espaço que é moldado às necessidades da acumulação. Isto significa que um número crescente de fragmentos urbanos está sujeito ao controle, à normatização, à privatização,

impactando a vida social”. Corroborando com Sánchez (2003) e Fainstein e Campbell (2002), Sassen (1998, p.14-15) afirma que

O conceito de economia global entranhou-se profundamente nos círculos da mídia e nos círculos políticos do mundo inteiro. No entanto, suas imagens dominantes – a transferência instantânea do dinheiro em todo o globo, a economia da informação, a neutralização da distância através da telemática – são parciais e, em consequência, vemo-nos diante de representações profundamente inadequadas do que a globalização e o surgimento das economias da informação acarretam para as cidades. Estão ausentes deste modelo abstrato os processos, atividades e infra-estrutura material que são fundamentais para a implementação da globalização. Fazer vista grossa à dimensão espacial da globalização econômica e dar ênfase excessiva às dimensões da informação só serviu para distorcer o papel exercido pelas grandes cidades na atual fase dessa mesma globalização.

Tais afirmações dão início a uma problemática discutida pelos autores relacionados nesse referencial teórico: a questão entre o global e o local. Para Compans (1999, p.112), “o debate sobre a importância do Estado no quadro de globalização econômica é central para a compreensão a respeito dos impactos que desta incidirão sobre as cidades e a esfera local de decisão”. É neste sentido que Sassen (1991) introduz o conceito de cidade global. No início dos anos 1990, Sassen (1991) observou a emergência de cidades líderes no cenário econômico mundial, por serem sedes de um novo setor econômico, o terciário avançado. Deu-lhes a denominação de cidades globais por exercerem uma nova forma de centralidade, resultante da atração de empresas transnacionais e de fluxos internacionais do capital financeiro. Para Sassen (1998, p.25), “quando as finanças e os serviços especializados tornaram-se o componente dominante das transações internacionais, no início da década de 1980, o papel das cidades foi fortalecido”, e assim surgiu um novo tipo de sistema urbano que, segundo Sassen (1998, p.47)

opera em níveis regionais, globais e transnacionais. Trata-se de um sistema no qual as cidades são pontos centrais fundamentais para a coordenação internacional e para a prestação de serviços das empresas, mercados e até mesmo de economias inteiras que, cada vez mais são transnacionais. Estas cidades despontam como lugares estratégicos na economia global.

Castells et al. (1996, p.33) afirmam que

A cidade global é uma rede de nós urbanos, de níveis com funções diferentes, que se espalha sobre o planeta inteiro e funciona como nervo central da nova economia, em um sistema interativo de geometria variável para a qual companhias e cidades constantemente devem ser flexíveis e adaptáveis. O sistema urbano local é uma rede, não uma pirâmide. E a mudança da relação em respeito a essa rede determina, em grande medida, o destino das cidades e dos cidadãos.

As transformações da nova economia interferem de forma planetária, como foi observado por Castells (1999a) e Sassen (1998), mas são espacializadas nas cidades. Isso, segundo os autores, poderia enfraquecer a soberania dos Estados-Nação. Para Castells et al. (1996, p.13-14),

Simplificando um pouco, poderia ser dito que os Estados-Nação são muito pequenos para controlar e dirigir os fluxos globais de poder,

riqueza e tecnologia do novo sistema econômico, e muito grandes para representar a pluralidade de interesses sociais e identidades culturais da sociedade, perdendo assim legitimidade como instituições representativas e organizações eficientes. Já os governos locais e regionais dependem administrativa e financeiramente, dos Estados-Nação, e tem menos poder e recursos para controlar agentes econômicos e políticos globais. No entanto, são formas ágeis de administrar o global, com a cooperação das instituições guardiãs ao nível nacional e internacional.

Para Fainstein (2002, p.111), a reestruturação econômica e suas consequências, como a descentralização locacional da produção e a internacionalização de grandes empresas (o global), poderiam aumentar a vulnerabilidade das cidades (o local). Mas Castells et al. (1996, p.24) defendem que “o local e o global são complementares, ao invés de antagônicos”. Hall e Pfeiffer (2000, p.163) também entendem que “estratégias urbanas bem-sucedidas só serão possíveis se os governos nacionais e locais cooperarem entre si, definindo de forma mais clara a distribuição de funções entre seus diferentes níveis”. E é nas afirmações de Castells et al. (1996) e Hall e Pfeiffer (2000) que esse referencial se apoia. Ou seja, o desenvolvimento da economia global depende do sucesso das atividades locais, a partir da formatação de uma política urbana, que, ao mobilizar os envolvidos (poder público e segmentos da sociedade), construa modelos capazes de responder às consequências advindas dessas transformações.

c) Transformações políticas

A análise do processo de urbanização, ao longo dos tempos e no cenário mundial, revela que, além de dinâmica, complexa e multidimensional, a cidade contemporânea apresenta-se sempre como resultado da interação das forças econômicas, sociais e políticas. É natural, portanto, que as transformações econômicas e sociais, ocorridas em meados do século XX, que continuam no século XXI, também causem repercussões importantes no exercício do poder político da cidade contemporânea. A informacionalização e a globalização, produtos da revolução tecnológica, que se tornaram atributos intrínsecos da cidade contemporânea, passaram a alterar os vários segmentos da vida urbana: a economia, o mercado de trabalho, as práticas sociais, a cultura, a educação, a gestão pública e privada, e também alcançaram a atividade política. As transformações experimentadas pela cidade contemporânea, resultantes da informacionalização e da globalização, apesar de agravarem problemas e trazer riscos e ameaças nos campos social e econômico, são desejadas e, de fato, são benéficas, pois trazem também novos desafios e oportunidades. São transformações que se misturam, tornando mais complexa a gestão urbana, com repercussões graves no campo político-institucional. Roberts (2008, p.11) afirma que

As cidades mudam ao longo do tempo, e este processo de mudança é inevitável e benéfico. É inevitável porque a operação dos sistemas políticos, econômicos e sociais sempre gera novas demandas e apresenta novas oportunidades para o progresso econômico e a melhoria cívica. É benéfico porque, embora muitos neguem a existência, estas forças significativas de mudança criam oportunidades para ajustar e melhorar a condição das áreas urbanas.

No entanto, tais transformações revelam a obsolescência do exercício do poder político na cidade contemporânea, seja nas relações do governo com a sociedade ou no

trato da economia urbana e até nas relações com os outros poderes de instâncias superiores no Estado-Nação. As pressões da demanda reprimida por serviços públicos essenciais, a falta de cuidado com o patrimônio público natural e construído, a insegurança pública e o desemprego configuram um quadro dramático, sem perspectivas de reversão, devido ao modelo administrativo ultrapassado e pela insuficiência de recursos financeiros.

Nesse sentido, Castells et al. (1996, p.257-258) orientam que devem ser dadas respostas efetivas a pelo menos cinco desafios urbanos da atualidade:

- 1) trabalho, emprego, competitividade e produtividade. A competitividade no espaço urbano-regional garante a integração socioeconômica da população ativa.
- 2) segurança. Não somente em relação à redução de violência urbana. Mas também a segurança econômica, a partir da implantação de políticas públicas que visem reduzir as margens de incerteza provocadas pela globalização - incerteza econômica, mas também incerteza de identidade.
- 3) criatividade. A cidade como produtora de espetáculos em projetos urbanos que estimula e reforça o patriotismo do cidadão, a partir de sua imagem.
- 4) sustentabilidade. Não é moda, hoje é uma exigência. Isto insinua mudanças principais na corrida de atividade econômica e em consumo e modos de comportamento sociais.
- 5) governança. Esta não é somente uma questão político-administrativa. É uma nova cultura política, jurídica e administrativa, hábitos e estilo.

Complementando o pensamento de Castells et al. (1996), Borja e Forn (1996, p.46) defendem uma política de cidade baseada em princípios que digam respeito à:

- a) ação pública integral que aborde de uma só vez os objetivos urbanísticos, sociais, econômicos, culturais, de racionalização administrativa e de participação dos cidadãos que devem confluir na elaboração de um novo tipo de planejamento estratégico e territorial que se baseia na definição de objetivos articulados (com outras administrações públicas e os atores privados), de procedimentos claros e obrigatórios para todos e de ações fortes ou duras (devidamente atribuídas no tempo e no financiamento a seus responsáveis);
- b) definição de um projeto de cidade mobilizador de recursos, energias e ilusões que se concretize em projetos específicos, mas também em uma nova vontade política explícita e continuada de promoção da cidade e da qualidade de vida de seus cidadãos;
- c) geração de um patriotismo de cidade, que permita a seus líderes, atores e cidadãos assumirem com orgulho seu passado e seu futuro e, especialmente, sua atividade presente em todos os campos desde a presença internacional até a luta contra a pobreza, desde a estética até a iniciativa econômica.

Essas ideias, propostas por Castells et al. (1996) e Borja e Forn (1996), embora alinhadas de formas diferentes, convergem na percepção da problemática da cidade contemporânea e aparecem como sugestões na busca de soluções inovadoras para fazer face aos antigos costumes políticos e à baixa capacidade de solução do poder público, decorrente

das práticas administrativas ultrapassadas e da insuficiência de recursos financeiros. Ressalte-se também, nas ideias apresentadas pelos referidos autores, a importância do planejamento urbano, a necessidade de promover a boa imagem da cidade, a emergência de novos desafios, como dinamizar a economia, priorizar a sustentabilidade ambiental e buscar financiamento do desenvolvimento urbano a partir de novas fontes. São responsabilidades que se adicionam às atribuições tradicionais e que requerem inovações marcantes na atuação político-administrativa, que, por sua vez, são condicionadas a uma nova postura política. Em síntese, e estabelecendo uma ordem hierárquica, é perceptível que, para a concretização das transformações político-institucionais condizentes com o novo momento, são necessárias: uma nova governança política, um novo modelo de gestão urbana para a produção/reprodução da cidade, a obtenção de financiamento a partir de novas fontes e a superação de novos desafios.

Nova governança política

Na história das civilizações, segundo Sposito (2000, p.34), a cidade apresenta-se como o lugar de liberdade. No período greco-romano, a cidade era a *civitas*, o espaço da cidadania, e também se denominava *polis*, por ser o berço da atividade política, onde nasceu a democracia, governo do povo, *demos*. Na época do feudalismo, a cidade era o destino seguro dos que fugiam para ser livres e se engajar na manufatura ainda nascente. Sposito (2000, p.20-25) afirma que, nos dias atuais, a democracia consagrou-se como um valor universal, que se manifesta na realização de eleições livres e diretas, na luta incessante pelo respeito à liberdade de expressão, aos direitos humanos, ao direito de ir e vir e, especialmente, deve materializar-se na participação da gestão das políticas públicas. E a cidade, principalmente a cidade contemporânea, é o *locus* preferencial da atividade política e do exercício da cidadania.

Castells (1980, p.169) observa que a cidade, por ser a esfera governamental mais baixa e mais descentralizada na forma de Estado, tende a ser palco dos movimentos democráticos. A força popular é mais forte nas questões municipais. O crescente aumento desses movimentos incidirá nas questões urbanas e tendem a modificar os domínios da gestão urbana, no sentido de esta ser mais democrática.

Ao propor uma nova governança, Castells et al. (1996, p.258) faz questão de acentuar que “não é somente uma questão político-administrativa. É uma nova cultura política, jurídica e administrativa, hábitos e estilo”. Para Castells et al. (1996, p.260), “a cidade é uma oportunidade para se construir uma democracia de proximidade, da participação de todos na gestão dos assuntos públicos, reforçando a integração de identidades coletivas”.

Da mesma forma, Levy (1997, p.48) ensina que as principais características da democracia são a “participação direta do cidadão na regulação das instituições [...], reorganização dos partidos políticos e associações [...] e a manutenção de um sistema institucional aberto para assegurar a possibilidade de experimentação de formas políticas”. No entanto, Levy (1997, p.149) alerta que existem algumas dificuldades quanto à realização do processo democrático, na medida em que não há nada a assegurar que as pessoas se tornarão mais cooperativas e dedicadas; não há nada assegurando que a participação popular leve a resultados políticos consistentes ou desejáveis.

No tocante a esse pensamento de Levy (1997), cabe salientar que a participação efetiva dos segmentos organizados da sociedade no processo de produção/reprodução das cidades estará sempre condicionada ao grau de adesão ao projeto de cidade e à confiabilidade

conquistada pelos gestores. Além disso, a participação da sociedade não pode ser apenas uma estratégia que busca alcançar bons resultados políticos, mas, acima de tudo, é uma atitude de respeito a um direito da cidadania e o reconhecimento de que a cidade é uma obra coletiva.

Assim, Castells et al. (1996, p.209-210) salienta a importância da participação na definição de programas e projetos, na realização de trabalhos e na gestão dos serviços municipais. Chama a atenção para a necessidade da promoção do trabalho voluntário, por meio de campanhas e programas especiais que estimulem a coesão social direta na consecução das metas de interesse coletivo, e enfatiza a importância do empoderamento da rede de associações através de uma política de apoio às entidades.

Castells (1999b, p.409-412) também alerta para a oportunidade oferecida pelo progresso tecnológico, especialmente pela internet, de aprimorar a participação política, mediante a comunicação permanente e a oferta de informações atualizadas, instrumentos vitais para a mobilização dos participantes, a transparência nas ações dos gestores públicos, sobretudo na apresentação de resultados e nas prestações das contas públicas.

Novo modelo de gestão urbana

A nova realidade urbana, resultante das transformações sociais, econômicas e políticas, impõe, na cidade contemporânea, a adoção de um novo modelo de gestão para fazer a convergência da ação dos atores públicos e privados no processo de “fazer cidade” e assim viabilizar uma nova governança política, possibilitar a superação das dificuldades postas pelas velhas formas de administrativismo urbano, ampliar as disponibilidades de recursos financeiros públicos e o enfrentamento dos novos desafios.

Hoje, predomina a expectativa geral de que a nova gestão urbana interrompa a expansão urbana espontânea, impulsionada pelo imprevisto e pelo imediatismo, que produziu situações caóticas, algumas até irreversíveis, e que inicie um novo tempo de mais eficiência na administração pública, de equidade social, de prosperidade econômica e de mais respeito ao patrimônio público, natural e construído. Essas expectativas, confrontadas com a realidade de baixo nível de desempenho do poder público na gestão das cidades e com as limitações orçamentárias, fizeram com que o planejamento da produção da cidade contemporânea, incluindo a sua formulação e a sua implantação, a serem realizadas de forma partilhada pelo governo e pela sociedade, deixasse de ser uma opção e se tornasse uma prioridade político-institucional. Essa constatação é tratada por Lopes (1998, p.21), que afirma: “terminou o tempo das cidades acidentais, que cresciam a partir de condicionantes de uma sociedade mais crescente que organizada”. O mundo hoje exige a cidade intencional, que, segundo o autor,

é a cidade pensada, projetada, construída de forma a potencializar as oportunidades e reduzir as ameaças, buscando desenvolver os seus pontos fortes e reforçar seus pontos fracos, dentro de uma visão de futuro gerada pelo desejo da sociedade, em um esforço coletivo de ação e realização. Em um mundo de incertezas, ameaças, oportunidades e transformações, a cidade intencional é o mais importante caminho para a construção de um ambiente urbano acolhedor, integrado, vertebrado, aberto ao mundo com oportunidades para a realização pessoal, competitivo na formação de riqueza e com uma identidade forte o suficiente para construir uma sociedade justa e estruturada.

A necessidade de uma gestão urbana planejada, com objetivo definido, também é reconhecida por Castells et al. (1996, p.17), quando os autores afirmam que é essencial que os governos municipais “redefinam seus instrumentos de gestão urbana analisando os processos tecnológicos, econômicos, culturais e institucionais que colaboram com a transformação das cidades”. Castells et al. (1996, p.136) chegam a afirmar que “o objetivo principal da política urbana hoje é FAZER CIDADE”.

Cabe assinalar que, na gestão urbana, desde a etapa inicial do planejamento da cidade, deve ser respeitado o caráter multidimensional da cidade, como está explicitado no pensamento de vários autores. Compans (2005, p.94), quando aborda as novas atribuições do governo local, enfatiza que “tal agenda segmenta-se em blocos de ações direcionadas para quatro diferentes campos de intervenção governamental: econômico; urbanístico; segurança cidadã e justiça; e social e cultural”.

Na interpretação de Hall e Pfeiffer (2000, p.38), fazer cidade é “produzir cidades que são economicamente prósperas, culturalmente vibrantes, socialmente equitativas, limpas, verdes e seguras, nas quais todos os cidadãos possam ter qualidade de vida”. Borja e Forn (1996, p.46), como visto anteriormente, defendem que a política urbana deve abordar objetivos urbanísticos, sociais, econômicos, culturais, institucionais e políticos. Castells et al. (1996, p.114-116) corroboram com essa abordagem ao afirmarem que são atribuições do poder público municipal o domínio econômico; o domínio de planejamento, habitação social e meio ambiente; o domínio da segurança pública e da justiça; o domínio cultural e social; e o domínio de serviços urbanos, transporte e comunicação; atribuições essas que apresentam como dimensões urbanas a nova base econômica, infraestrutura urbana, qualidade de vida, integração social e governabilidade.

Em resumo, os autores acima referidos concordam que, na atualidade, tornou-se inadmissível o espontaneísmo, o improviso, o imediatismo, a ocorrência de intervenções de agentes públicos e privados dispersas no tempo e no espaço, gerando situações conflitantes, muitas vezes até caóticas. Também observam que a produção das cidades deve necessariamente ter caráter intencional e respeitar a natureza multidimensional das cidades.

- Planejamento estratégico

Observa-se que, nos últimos dois séculos, simultaneamente à emergência, à expansão e à consolidação das cidades capitalistas, surgiram diversas metodologias de planejamento urbano condizentes com o cenário social, econômico e político de cada período histórico. Constata-se, nas décadas recentes, a preferência de governos de importantes cidades por uma modalidade de planejamento urbano, denominada *planejamento estratégico*, que foi definida por Güell (2006, p.55) como um processo sistemático, criativo e participativo, que tem como base uma atuação integrada em longo prazo, a partir de estratégias que definem uma intenção futura e está sempre orientado por um plano de ação flexível e adaptável à dinamização da cidade. Essa ferramenta de gestão, segundo Güell (2006, p.55-58), apresenta como principais características a abordagem sistêmica e integrada; a inter-relação entre igualdade, competitividade e sustentabilidade; o desenvolvimento e a participação dos atores locais; uma metodologia orientada para a reflexão e a ação.

Para Castells e Borja (1996, p.166), o “Plano Estratégico é a definição de um Projeto de Cidade que unifica diagnósticos, concretiza atuações públicas e privadas e estabelece um marco coerente de mobilização e de cooperação dos atores sociais urbanos”. Sua eficácia depende (CASTELLS et al., 1996, p.110) de três fatores essenciais: a mobilização dos agentes públicos e privados de forma a garantir a implementação imediata do plano, atingindo as metas

consensuadas; a construção e/ou modificação da imagem da cidade, em resposta à sensação de crise, e a promoção da cidade perante a nova economia global, sempre respeitando os seus traços culturais; e a reforma política a partir dos mecanismos de poder e organização, de forma a garantir a relação entre governo e cidadãos. Castells et al. (1996, p.119) também observam que:

Num momento histórico caracterizado pela globalização da economia e políticas de abertura dos mercados, a descentralização política, a valorização do poder local e da proliferação das demandas locais e a insatisfação com as respostas do Estado, o projeto de cidade, baseado em um plano estratégico, constitui uma grande oportunidade democrática.

Essa nova estratégia de planejamento urbano, segundo Fainstein e Campbell (2002, p.8), tem provocado conflito político intenso, estimulando discursos furiosos dos que a apoiam e dos que são contrários. Sánchez (2003, p.383), por exemplo, questiona a eficácia do planejamento estratégico ao afirmar que “embora os planos estratégicos apresentem também blocos de ações voltadas para questões de emprego, moradia, qualidade de vida e democratização da administração pública, efetivamente, o método não apresenta salvaguardas quanto à sua execução”.

A adesão de governos de cidades do mundo inteiro a esse formato de planejamento e gestão é vista, por Sánchez (2003, p.25), de forma crítica, como um “sinal da universalização dos processos contemporâneos de produção e reprodução do espaço global”, corroborando com o pensamento crítico de Arantes, Vainer e Maricato (2007), que enxergam no planejamento estratégico uma forma de produzir a “cidade do pensamento único”.

Sánchez (2003, p.50) afirma que

‘Colocar as cidades no mapa do mundo’ passou a ser uma meta recorrente dos governos locais, um objetivo ordenador das “ações estratégicas” que concentram na cidade-mercadoria a possibilidade de “transcender as crises” produzidas pela reestruturação econômica e construir um futuro de progresso e recuperação econômica sintonizado com as exigências da nova ordem mundial, de modo a viabilizar o crescimento econômico em novos parâmetros.

Na mesma linha de pensamento, Zancheti (2007, p.8-9) afirma que a nova política urbana caracteriza-se por buscar a formação de coalizões políticas entre os atores urbanos; por mudar seu objetivo central, saindo da prioridade social para a promoção do crescimento econômico; por imprimir uma postura empresarial ao governo local; por promover uma desregulação seletiva do sistema de controle urbanístico e dos serviços públicos; por utilizar estratégias de *marketing* urbano; por focar a ação pública local em porções determinadas do território municipal; e por aumentar a renda urbana. Ou seja, como observa Compans (2005, p.15), a cidade torna-se empresa. Harvey (2005, p.230) rotula essa orientação de política urbana de empreendedorismo urbano e a define como sendo

o padrão de conduta na governança urbana que combina poderes estatais (local, metropolitano, regional, nacional ou supranacional), diversas formas organizacionais da sociedade civil (câmaras de comércio, sindicatos, igrejas, instituições educacionais e de pesquisa, grupos comunitários, ONGs etc.) e interesses privados (empresariais e individuais), formando coalizões para

fomentar ou administrar o desenvolvimento urbano/regional de um tipo ou outro.

Para Sánchez (2003, p.140),

A visão de mundo que constrói a “cidade ideal” procura, a partir da difusão de “modelos”, normatizar as cidades, configurá-las de acordo com os parâmetros da cidade competitiva, da cidade-empresa, da cidade-mercadoria, desconsiderando a complexidade socioespacial e a multiplicidade de projetos políticos em cada território urbano.

Vainer (2007, p.77) também aborda de forma crítica o modelo de gestão empresarial aplicado à cidade contemporânea, mostrando que esse “discurso se estrutura basicamente sobre a paradoxal articulação de três analogias constitutivas: a cidade é uma pátria, a cidade é uma empresa, a cidade é uma mercadoria”. A instauração dessas cidades está vinculada, de acordo com Vainer (2007), a instrumentos como o planejamento estratégico, o *city marketing* e a parceria público-privada.

Em se tratando da cidade-mercadoria, Vainer (2007, p.78) afirma que essa é uma das ideias mais recorrentes entre os que fazem a cidade. “A cidade é uma mercadoria a ser vendida, num mercado extremamente competitivo em que outras cidades também estão à venda”, tendo “o ‘*city marketing*’ como processo de planejamento e gestão de cidades que identifica quais atributos da cidade poderão ser vendidos”. Contudo, Vainer (2007, p.83) lança um questionamento: “e os indivíduos e grupos que não têm solvabilidade para adquirir esse produto?” e ironiza, observando que “esse é outro problema [...]”. A analogia em relação à cidade-empresa, segundo Vainer (2007, p.84), “constitui a condição mesma da possibilidade de transposição do planejamento estratégico de seu território natal (a corporação privada) para o território (público) urbano”. Mas, para Vainer (2007, p.91), a “instauração da cidade-empresa constitui, em tudo e por tudo, uma negação radical da cidade enquanto espaço político – enquanto polis”. O autor salienta que a realização desse projeto de cidade está pautada sob três aspectos: uma sensação de crise generalizada, atores articulados e um projeto que contribua para a expansão urbana, pois o planejamento estratégico, segundo Vainer (2007, p.91), “supõe, exige, depende que a cidade esteja unificada”. Nesse sentido, a ideia de cidade-pátria transforma o sentimento de crise num consistente e durável patriotismo de cidade. Para Vainer (2007, p.100),

O questionamento da transformação da cidade em mercadoria se dilui no momento em que ela ressurgue travestida de empresa; e a crítica a esta analogia perde sentido quando é a cidade-pátria que emerge, oferecendo a paz, a estabilidade e a garantia de líderes capazes de encarnarem, graças a seu carisma, a totalidade dos cidadãos. Esta permanente flexibilidade e fluidez conceitual operam como poderoso instrumento ideológico, fornecendo múltiplas e combinadas, mesmo se contraditórias, imagens e representações, que podem ser usadas conforme a ocasião e a necessidade.

Apesar de, no campo teórico, essa forma de fazer cidade ter sua crítica fundamentada na crítica à ideologia neoliberal, observa-se que governos do mundo inteiro, de diversas ideologias, buscam nos instrumentos da gestão empresarial respostas para as demandas da cidade contemporânea. Todavia, críticos como Fainstein (2002), Sánchez (2003), Compans (2005) e Harvey (2005) acreditam que a gestão empresarial urbana, com seus instrumentos de planejamento estratégico e a promoção da imagem da cidade (*marketing* urbano), faz parte de uma ideologia tão profunda (vinculada ao neoliberalismo), que confunde governos e faz

ideologias divergentes convergirem no que se refere ao fazer cidade. Para Sánchez (2003, p.251-252),

Essa aproximação das orientações e estratégias dos governos de cidades, quanto a seus projetos políticos de intervenção no espaço, mostra a profundidade dos processos contemporâneos mundiais de reestruturação econômico-espacial, acompanhados por processos, também mundiais, de difusão política e cultural da ideologia neoliberal. A adoção de uma nova agenda urbana, pautada no evangelho da economia de mercado, que aparece como condição inexorável para os governos de cidade, e a realização, no espaço, das mudanças movidas pelas exigências atuais dos processos de acumulação vem sustentada, pela mediação do político, numa nova visão de mundo.

Contra-pondo-se à visão crítica de Sánchez (2003), Zancheti (2007), Compans (2005), Harvey (2005), Arantes, Vainer e Maricato (2007) quanto ao atual modo de fazer cidade, por eles considerados como pautado pela ideologia liberal, posicionam-se vários outros autores. Para Castells et al. (1996, p.107), a estratégia de política urbana para a cidade contemporânea está na construção de um projeto de cidade, que, de acordo com Forn (1998, p.13), deve ser pautado na:

Preocupação com o binômio competição-cooperação entre territórios, estabelecimento de mecanismos profundos de colaboração público-privada, desenvolvimento do “marketing” territorial, preocupação com a qualidade do espaço urbano e especialmente do espaço público, assegurar a integração social dos cidadãos e especialmente sua “empregabilidade” são alguns dos temas e estratégias pelas principais “urbes” do mundo.

Por sua vez, Borja e Forn (1996, p.46) defendem

uma política de cidade intervencionista, entendendo que a articulação público-privada, o planejamento flexível, a desregulamentação e/ou privatização de alguns setores que haviam se convertido em selvas normativas e burocráticas e, uma organização mais “empresarial” do setor público, não vão em detrimento da iniciativa pública que não se adapta passivamente aos resultados das ações opostas dos agentes privados. Ao contrário: frente ao discurso neoliberal de abandono, reivindicamos a liderança pública local, mas em condições tais que assegurem sua eficácia econômica e seu controle social.

Considera-se aqui que o planejamento estratégico, ou qualquer outra metodologia de planejamento, é um instrumento neutro, aplicável em uma cidade ou em uma empresa, no setor público, no universo acadêmico, em um hospital, até em uma competição esportiva. A preferência pelo planejamento estratégico decorre de sua simplicidade, o que facilita o engajamento dos participantes, de sua fácil aplicabilidade à realidade a ser planejada e de sua flexibilidade, atributo importante para as inevitáveis redefinições, face aos ciclos de mudanças estarem ocorrendo em períodos cada vez mais curtos e, principalmente, pela eficácia na produção coletiva de resultados. A opção pelo planejamento estratégico decorre também pela influência do modismo, coisa que o tempo cuidará de eliminar, como já aconteceu com outras ferramentas de planejamento urbano, ora em desuso. Cabe ressaltar que planejamento da cidade contemporânea é uma necessidade admitida por todos. A divergência de pensamentos, de fato, não se concentra na escolha da ferramenta instrumental. O conflito está nos desencontros de

visão de mundo de cada autor e, conseqüentemente, dos seus valores e princípios, determinantes na definição dos objetivos e das estratégias do planejamento, caracterizando as diversas correntes de pensamento que legitimamente coexistem no ambiente democrático, opondo-se, compondo-se e dando vitalidade à política, fator essencial para a dinâmica das cidades.

No desenvolvimento desta tese, assume-se a tríade formada pela informacionalização, pela globalização e pela reestruturação econômica, bem como pelas transformações sociais, econômicas e políticas delas resultantes, como dados da realidade atual a serem necessariamente incorporados na formulação e implantação da política urbana da cidade contemporânea. Por isso, considera-se que, ao contrário do que afirma Vainer (2007, p.91), a crise urbana não é uma mera sensação, provocada para facilitar o caminho para o planejamento estratégico, mas uma evidência de que tais transformações vêm causando forte impacto na vida urbana. A crise urbana materializa-se na crescente pressão social, causada pelas demandas relacionadas à prestação dos serviços essenciais (educação, saúde, habitação, transporte etc.), e se acentua por falta de um projeto de cidade e pelas condições insatisfatórias na gestão. Enfim, tornou-se imprescindível a necessidade de um novo modelo de gestão, que, em princípio, baseia-se no planejamento do processo de produção da cidade, que pode e deve ser estratégico, mas que necessariamente deve ser apoiado por uma nova governança. Contudo, além do desafio da problemática do planejamento, no novo modelo de gestão há também a necessidade de promoção da imagem da cidade e do valor de sua população.

- Promoção da cidade e da população

O uso da estratégia da promoção da imagem da cidade e do valor da população local generalizou-se, nas administrações públicas municipais, mediante a utilização do *marketing*, uma técnica de comunicação destinada a influenciar o pensamento e o comportamento coletivo, objetivando alcançar êxito no processo de participação da sociedade local no exercício da gestão pública e potencializar os programas de fortalecimento da economia local. Essa iniciativa dos governos locais foi rotulada, por críticos como Vainer (2007) e Sánchez (2003), de forma pejorativa, de *city marketing*, no propósito de chamar a atenção para presumidas intenções dos gestores, maléfica para a cidade e para a população. Para Sánchez (2001, p.169),

A construção da imagem da cidade está intrinsecamente ligada a representações e idéias. Trata-se, portanto, de uma construção social, subordinada à visão de mundo daqueles que, ao se imporem como atores dominantes nos processos de produção do espaço, também ocupam posição privilegiada para dar conteúdo ao discurso sobre esse espaço.

Na opinião de Güell (2006, p.270), a promoção da cidade é um complemento dos instrumentos de comunicação e difusão do planejamento estratégico e de sua implementação, no curso da gestão urbana. Porém, para Sánchez (2003, p.95), o *city marketing* funciona como um “mecanismo institucional de promoção e venda das cidades”. Na mesma linha de pensamento, cabe lembrar que, para Vainer (2007), o *city marketing* promove os atributos da cidade que poderão ser vendidos, pois é um dos instrumentos da cidade-empresa. Também para Sánchez (2003) e Compans (2005), o *city marketing* é muito mais do que uma ferramenta utilizada pelo empreendedorismo urbano, pois ele fomenta a produção da cidade-espetáculo, que representa uma falsa imagem de uma cidade produzida, promovida para os interesses do capital nos mais diversos setores como, por exemplo, o financeiro e o imobiliário.

Borja e Castells (1996, p.112) enxergam o trabalho da promoção de imagem como necessidade dos tempos atuais e chegam a afirmar que:

Os governos locais devem buscar criar uma imagem “forte e positiva” das cidades tanto para o exterior – apoiado em uma oferta de infra-estruturas e serviços que atraíam investidores, visitantes e usuários “solventes” e facilitem a exportação de seus produtos –, assim como internamente, destinado a dotar seus habitantes de patriotismo cívico, de sentido de pertencimento, de vontade coletiva de participação e de confiança e ilusão no futuro da urbe.

Avançando na ideia de que o governo deve promover a imagem positiva da cidade, Castells et al. (1996, p.112) sugerem que essa imagem deve ser baseada no alcance das infraestruturas e da prestação de serviços, as quais atraem investidores, visitantes e usuários. Sugerem ainda que o poder público deve criar condições para uma parceria com o setor privado, articulada a partir da implantação de instrumentos políticos, legais e fiscais inovadores. Além disso, o governo deve obter o consenso entre cidadãos, deve fazer a promoção interna do sentimento de pertença dos cidadãos, inculcando o patriotismo cívico.

A análise atenta dos pensamentos, produzidos pelos autores, possibilita perceber que as ideias relativas à promoção da imagem da cidade e do valor da população local revelam clara diversidade de posições políticas, fundamentadas convicções pessoais, relativas ao papel a ser exercido pelo governo municipal na economia local e ao tipo de relação a ser desenvolvida entre os gestores e a sociedade organizada.

No entanto, cabe ressaltar que a comunicação pública, desde os tempos mais remotos da civilização, foi praticada por lideranças políticas e até mesmo religiosas como forma de alinhar pensamentos, induzir comportamentos e fortalecer o próprio poder. Os gestores municipais também têm essa mesma necessidade, devido às exigências democráticas de participação social e transparência. E, nos dias atuais, podem dispor dos novos veículos de comunicação e da tecnologia do *marketing*. É necessário afirmar que o uso do *marketing* não assegura, por si só, a garantia de êxito na tarefa de obter a parceria dos atores econômicos e sociais, pois, sem o respaldo da realidade local, irá produzir efeito contrário, denegrindo imagem e gerando descrédito e frustração. Outra conclusão a que se chega é que a relação afetiva com o território é um sentimento comum, sempre estimulado pelo potencial de unir pessoas diferentes, de encorajar no enfrentamento dos desafios e de gerar autoestima. Só esse sentimento é capaz de criar uma identidade, marcada pelo culto a seus deuses, a seus heróis e a seus ídolos e pela produção dos próprios símbolos, como bandeiras e hinos. Esse orgulho cívico cresce com a proximidade, a ponto de ser tão forte que torna verdadeira a expressão cidade-pátria. Enfim, na gestão da cidade contemporânea, o sucesso do projeto de cidade em boa parte depende da adesão da sociedade local, ao compartilhar realizações e resultados, o que acaba por criar um clima favorável para novos avanços na construção do futuro desejado. Nessa tarefa, o uso do *marketing* tornou-se uma ferramenta indispensável, e o que pode ser objeto de questionamento é o conteúdo do projeto de cidade, quanto a seus objetivos, a suas estratégias e a seus impactos sociais, ambientais e econômicos. A iniciativa de promover a imagem da cidade e o valor de sua população será sempre benéfica e, nesse contexto da cidade contemporânea, torna-se necessária para intensificar o caráter coletivo do “fazer cidade” e para atrair investimentos, investidores e turistas.

Novas fontes de financiamento

Na gestão da cidade contemporânea, tornou-se imprescindível encontrar novas fontes de financiamento, considerada a impotência do poder público municipal para, por meio da aplicação de receitas das fontes tradicionais, implantar o projeto de cidade resultante do

planejamento estratégico, de acordo com os novos paradigmas da realidade atual, caracterizada pela informacionalização e pela globalização. No cenário mundial, entre as alternativas buscadas para conseguir novas fontes de financiamento do desenvolvimento urbano, observa-se a predominância da atuação governamental no estabelecimento de parcerias entre o poder público, a iniciativa privada e a sociedade civil; e da atuação ativa do poder municipal no mercado imobiliário, com o uso de instrumentos urbanísticos legais destinados a obter novas receitas para o erário público, em especial através da negociação do direito de construir e do direito de uso do solo urbano.

Conforme o relato de Harvey (2005, p.166), planejadores, acadêmicos e empresários presentes em um seminário realizado em Nova Orleans concluíram que, em face da crônica e generalizada insuficiência de recursos financeiros, “governos urbanos tinham de ser muito mais inovadores e empreendedores, com disposição de explorar todos os tipos de possibilidades para minorar sua calamitosa situação e, assim, assegurar um futuro melhor para suas populações”.

Segundo Lopes (1998, p.46),

A ampla qualificação de áreas urbanas que permitam sua integração global não é mais uma opção dos governos locais, mas uma demanda determinista da sociedade em rede para criar condições realistas de desenvolvimento econômico. A limitação de recursos conduz a investimentos insuficientes em áreas de pobreza, com poucas possibilidades de integração, criando difíceis problemas de gestão para os governos locais.

Esse padrão de conduta da governança urbana, como já ressaltado anteriormente, foi denominado por Harvey (2005, p.230) de empreendedorismo urbano, em que o poder público assume o papel de negociador da cidade e a produção do espaço urbano é realizada por meio de parcerias com diversos agentes privados (empresas privadas e organizações não governamentais), abrangendo áreas determinadas e setores específicos da administração (saneamento, transportes, creches, capacitação profissional, serviços prisionais etc.). Para Harvey (2005, p.174),

o empreendedorismo urbano se apóia na parceria público-privada, enfocando o investimento e o desenvolvimento econômico, por meio da construção especulativa do lugar em vez da melhoria das condições num território específico, enquanto seu objetivo econômico imediato (ainda que não exclusivo)”.

Mas, no aprofundamento de sua análise crítica, Harvey (2005, p.190) também salienta aspectos positivos do empreendedorismo na gestão das cidades. Para o autor,

a perspectiva crítica sobre o empreendedorismo urbano não revela apenas seus impactos negativos, mas também sua potencialidade para se transformar numa prática corporativa urbana progressista, dotada de um forte sentido geopolítico de como construir alianças e ligações pelo espaço, de modo a mitigar, quando não desafiar, a dinâmica hegemônica da acumulação capitalista, para dominar a geografia histórica da vida social.

- Parceria Público-Privada (PPP)

O estabelecimento da parceria público-privada (PPP) é cada vez mais comum na gestão das cidades, mediante a atuação compartilhada entre poder público e organizações privadas, com ou sem fins lucrativos, ou seja, com empresas e com entidades sociais, para

produção de bens e prestação dos mais diversos tipos de serviços de responsabilidade pública, fato reconhecido por Compans (2005, p.115). A autora afirma que

Embora recobrando diferentes formatos organizacionais e jurídicos, a expressão “parceria público-privada” tem sido utilizada para designar coalizões entre instituições públicas e privadas para a consecução de objetivos comuns específicos – tais como a promoção do desenvolvimento econômico local, a realização de determinado projeto de investimento, a gestão dos recursos hídricos e minerais etc. – envolvendo certo nível de engajamento operacional e a expectativa compartilhada de repartição dos benefícios.

Segundo Shinohara e Savoia (2008, p.11), a parceria público-privada surge como

resultado de uma reforma na gestão pública da prestação de serviços de utilidade pública, tendo em vista os crescentes déficits públicos aliados à ideia de potencializar sinergias e economias com a utilização da *expertise* da iniciativa privada, verificou-se que a utilização desse tipo de parceria, em detrimento das formas tradicionais de contratação e prestação de serviços públicos, proporcionaria ganhos significativos para a sociedade em termos de qualidade dos serviços e eficiência dos recursos.

Os governos municipais têm se revelado determinados e inovadores no estabelecimento de inúmeras formas de parceria, empenhados em elevar sua receita financeira, cumprir suas responsabilidades na prestação dos serviços e na implantação, operação e manutenção da infraestrutura da cidade e também na busca de reduzir a demanda social, via geração de empregos. De forma sintética, pode-se elencar as formas mais comuns de PPP em quatro tipos, de acordo com sua finalidade: i) parceria com empresas especializadas nas áreas de energia, transporte/sistema viário, saneamento (água e esgoto), limpeza pública, parques públicos, serviços penitenciários, objetivando implantar, ampliar sistemas de infraestrutura e equipamentos, bem como operar e manter esses serviços públicos, condição indispensável para a garantia da qualidade de vida na cidade e fator de atração de empresas e dinamização do turismo; ii) parceria com empresas produtoras de bens e serviços, visando a atraí-las mediante a oferta de vantagens locacionais, fiscais e creditícias; iii) parceria com empresas integrantes da cadeia produtiva do turismo para estimular e ampliar o mercado de consumo local e, assim, elevar receitas públicas e privadas e multiplicar as oportunidades de trabalho; e iv) parcerias com entidades e empresas, objetivando sediar eventos de grande porte, considerados como uma oportunidade ímpar para viabilizar a captação de investimentos públicos e privados e, dessa forma, fortalecer a economia local e consolidar a posição de prestígio da cidade e de seu povo nos cenários nacional e internacional, potencializando o município para realizar novos negócios.

A diferença entre projetos financiados de forma convencional (recursos próprios, empréstimos a bancos de fomento, dentre outros) e projetos realizados a partir das PPPs é que estas últimas permitem que o poder público compartilhe as responsabilidades com o setor privado. Na forma convencional de um financiamento de desenvolvimento urbano, segundo Brito e Silveira (2005, p.11), a estruturação envolve o poder público, bancos de fomento, construtora e, às vezes, empresas gerenciadoras ou supervisoras (figura 2).



Figura 2 – Esquema de Financiamento Público
 Fonte: Akitoby, Hemming e Schwartz (2007, p.9). Adaptado.

Os autores explicam que um projeto, quando financiado a partir de parceria público-privada, é estruturado na forma de um *Project Finance*, o qual é “uma forma de financiamento de um investimento de capital economicamente separável, que tem no fluxo de caixa do projeto a fonte de pagamento dos empréstimos e do retorno do capital investido”. Ou seja, “para o desenvolvimento do empreendimento, os investidores e patrocinadores constituem uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), cujos ativos e obrigações estão fora do balanço dos acionistas, limitando sua responsabilidade aos capitais aportados no projeto”. Um esquema complexo, formado por diversos envolvidos (figura 3).



Figura 3 – Financiamento na modalidade de Parceria Público-Privada
 Fonte: Akitoby, Hemming e Schwartz (2007, p.9). Brito e Silveira (2005, p.11). Adaptado.

Na literatura voltada para a gestão urbana, diversos autores têm dedicado especial atenção à parceria público-privada (PPP), utilizada para formar coalizões entre instituições governamentais e empresariais, para a execução de objetivos comuns específicos. Foi gerada

uma produção analítica, em que as vantagens, os riscos e os prejuízos decorrentes da PPP são expostos para exame de acadêmicos, de planejadores, de gestores, de empresários e do público interessado.

Até mesmo Harvey (2005, p.175) encarou a busca de parcerias que se generalizou nas administrações públicas municipais como um caminho natural em decorrência das transformações das cidades. O autor observa que: “Difícilmente, na atualidade, desenvolvimento algum em larga escala acontece sem que o governo local (ou a coalizão mais ampla de forças que constitui a governança local) ofereça, como estímulo, um pacote substancial de ajuda e assistência”. Para Carter (2008, p.37), “o surgimento dessas parcerias pode ser visto como uma resposta específica e um desafio para as mudanças sociais, econômicas e institucionais que a sociedade tem testemunhado nas últimas décadas”. Castells et al. (1996, p.112) entendem que o poder público deve promover a imagem positiva da cidade, através de manutenção, implantação e inovação de infraestruturas e serviços, que atraem investidores, visitantes e usuários. Para tanto, deverão ser criadas condições favoráveis para uma parceria com o setor privado, em arranjos articulados a partir da implantação de novos instrumentos políticos, legais e fiscais, obtidos a partir do consenso dos cidadãos. Porém, Castells et al. (1996, p.112) advertem que a ação do setor privado deve ter coerência com o programa urbano previsto pelo ente municipal. Cuadrado-Roura e Güell (2008, p.67) afirmam que a parceria público-privada é uma forma de desenvolvimento econômico interessante, quando existe uma participação clara no desejo de se alcançarem metas comuns dos dois setores que dividem custos, riscos e responsabilidades para com os investimentos urbanos. Por sua vez, Dalla Longa (2010, p.66-67) aprofunda a análise do papel dos participantes da PPP e afirma que:

A PPP é uma nova forma de relacionamento entre os setores público e o privado. A aplicação da PPP abre a discussão sobre os espaços delimitados entre o público e o privado. É uma perda de autonomia do sujeito público para o privado e vice-versa, terminando em uma ação e um equilíbrio que são completamente novos.

E o próprio Dalla Longa (2010) explicita que o setor público tem como atribuições o planejamento, a responsabilidade legal das áreas públicas, a promoção dos serviços públicos e da infraestrutura, enquanto o setor privado contribui com a responsabilidade legal das áreas privadas, a realização do empreendimento e o seu gerenciamento. O financiamento e a comercialização são atribuições para ambos (poder público e iniciativa privada) (figura 4).

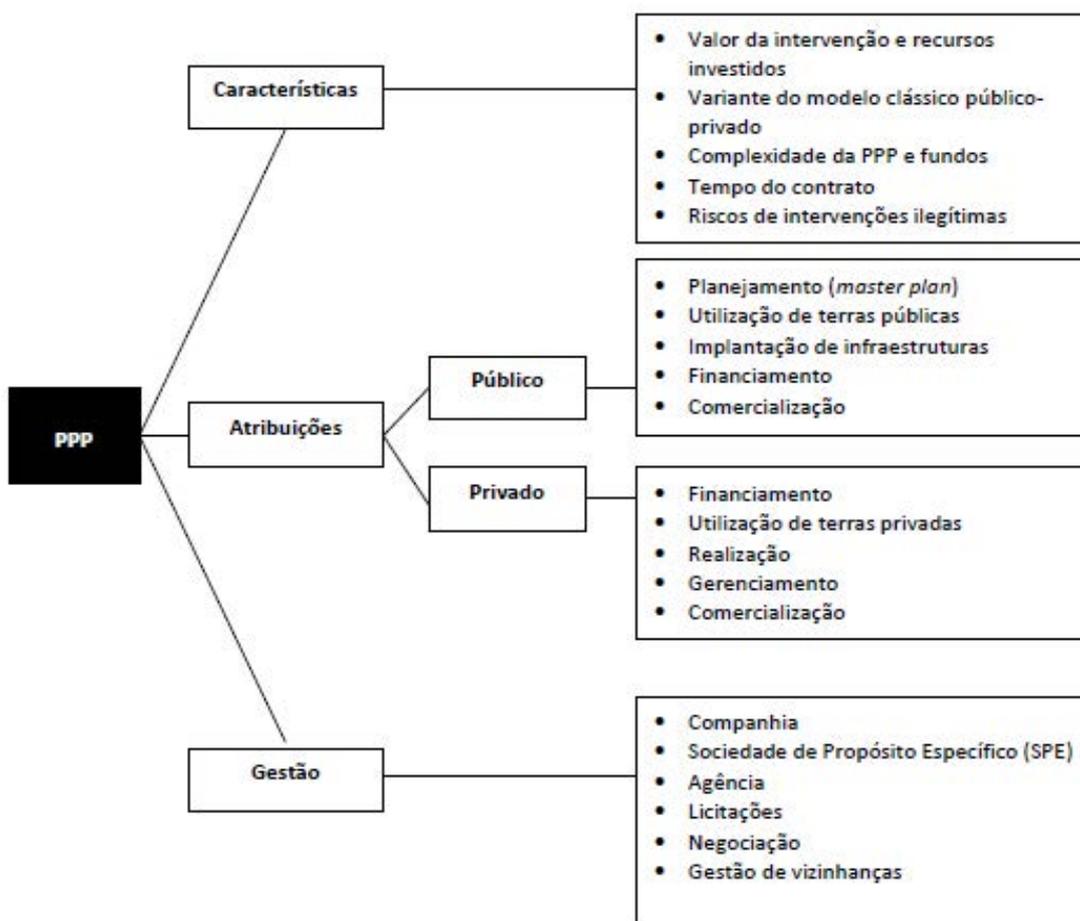


Figura 4 –Estrutura de uma Parceria Público-Privada
Fonte: Dalla Longa (2010, p.70)

Mas Compans (2005), assim como Sánchez (2003), Harvey (2005) e Squires (2002), têm a parceria público-privada como um mecanismo especulativo; em muitos casos, a distribuição de custos e riscos é assumida pelo poder público, enquanto para o agente privado sobram benefícios. Para Sánchez (2003, p.47), a PPP pode ser interpretada como a “expressão do movimento que transforma o espaço em mercadoria, produzindo o consumo do espaço”.

- Instrumentos urbanísticos legais

O poder municipal também tem atuado no mercado imobiliário na busca de obter receitas para o erário público, mediante a negociação direta com a iniciativa privada, relativa à ampliação do direito de construir e à alteração do direito de uso do solo urbano, contando para tanto com o respaldo legal para a aplicação de instrumentos urbanísticos específicos. Destacam-se, pela frequência de utilização, três instrumentos: a outorga onerosa, que se baseia na figura do solo criado e relaciona-se à ampliação do potencial construtivo; a transferência do direito de construir para outro terreno; e as operações urbanas com execução compartilhada.

A outorga onerosa é a venda, pelo poder municipal ao proprietário de um terreno, de uma área virtual, outrora denominada solo criado, que ultrapassa a área edificável normalmente permitida no respectivo terreno até o limite estabelecido no planejamento urbano, de acordo com a disponibilidade de infraestrutura.

Para Greco (1981, p.1),

a noção corrente de solo criado o considera uma figura jurídica mediante a qual limita-se a dimensão permitida de construção a um percentual da área do terreno, estabelecendo-se que a edificação acima do parâmetro somente será permitida desde que se dê a aquisição do respectivo direito de construir que seria alienado ao interessado por outro particular ou pelo Poder Público.

Esse instrumento, segundo Dornelas (2003, p.3),

tem sua origem a partir de discussões realizadas em 1971, em Roma, quando um grupo de especialistas da Comissão Econômica para a Europa, ligada à Organização das Nações Unidas (ONU), concluiu pela necessidade em dissociar o direito de edificar do direito de propriedade, dada a suposição de que este último deve pertencer à coletividade, não podendo ser admitido, senão por concessão ou autorização do Poder Público.

O autor relata ainda a existência desse instrumento em vários países, como na França, onde recebe a denominação de teto legal de densidade (*Plafond Legal de Densité – PLD*); nos Estados Unidos da América (EUA), onde é denominado de espaço flutuante (*Space Adrift*); no Brasil, de outorga onerosa do direito de construir.

As primeiras discussões acerca da transferência do direito de construir, de acordo com Bitencourt (2004, p.2), “emergem com os debates acerca do solo criado, fundamentados na separação entre o direito de propriedade e o de edificar”. Segundo a autora, o instrumento surgiu a partir do “espaço flutuante”, no Plano de Chicago, EUA, e “foi motivado pelos conflitos decorrentes da aplicação da legislação de tombamento em bens com valor histórico”. Com a finalidade de compensar os proprietários desses imóveis, o instrumento foi criado, possibilitando a transferência do seu direito de construir em áreas onde essa limitação não existisse. A transferência do direito de construir acontece, portanto, mediante a autorização ao proprietário de imóvel urbano a exercer seu direito de construir, previsto na legislação urbanística, em outro terreno de sua propriedade, ou pode até receber autorização para alienar esse direito. A aplicação desse instrumento urbanístico está condicionada a casos em que o referido imóvel seja considerado necessário para a implantação de equipamentos urbanos e comunitários ou para fins de preservação; também no caso de imóvel considerado de interesse ambiental, histórico, cultural ou quando o imóvel destinar-se a implantação de programas de habitação social.

A operação urbana, com execução compartilhada entre diversos atores, é outro instrumento que ganhou ampla aceitação e é bastante utilizado, fato confirmado por Maricato e Ferreira (2002, p.3):

O consenso em torno das Operações Urbanas se deve à aceitação que vem ganhando a idéia de se efetivar parcerias entre o Poder Público e os diferentes agentes sociais na gestão da cidade, como forma de superação das dificuldades que o Estado enfrenta.

Para Ferreira (2002, p.4), “a lógica está na possibilidade do Estado, pelo seu poder regulador, trabalhar com incentivos que tornem a participação direta nas melhorias urbanas – através do pagamento de contrapartidas – atrativa para a iniciativa privada”. Os autores afirmam que esses instrumentos tiveram origem em cidades dos EUA e da Europa, inclusive no exemplo francês, que se concretizou nas *Zones d’Aménagement Concerté* (ZACs). Hoje cidades do mundo inteiro utilizam esse tipo de instrumento. Guardadas as diferenças de concepção,

acontece também no Brasil, onde é denominado de operações urbanas consorciadas. Segundo Bassul (2005, p.132), estas “permitem um conjunto de intervenções e medidas, consorciadas entre poder público e iniciativa privada, com vistas a alcançar transformações urbanísticas de maior monta”. Para o autor, é constituída por um conjunto de medidas destinadas a produzir transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e reabilitação ambiental em uma área delimitada, a partir de parceria envolvendo o poder público, os proprietários, os moradores, os usuários e os investidores. Caracteriza-se pelo redesenho de uma área da cidade, pois dispõe de respaldo legal para alterar os índices de ocupação e de uso, modificar normas edilícias e urbanismo e promover a regularização fundiária. Cabe acrescentar que, na mesma área onde se realiza uma operação, podem ser usados outros instrumentos urbanísticos, como a outorga onerosa do direito de construir ou a transferência do direito de construir.

Maricato e Ferreira (2002, p.2) advertem que:

não está na tecnicidade do instrumento a fonte do seu uso fortemente regressivo, contrário ao interesse social. Ele não tem a propriedade, por si só, de ser nocivo ou benéfico na construção da cidade democrática e incluyente. A questão está em sua formulação e implementação no nível municipal. Dependendo delas, dificilmente sua aplicação deixará de ser anti-social. Tem portanto algo a ver com a técnica, mas é antes de mais nada uma questão política, uma vez que seu efeito progressista depende da capacidade de mobilização da sociedade civil para garantir que seja regulamentado de forma a assegurar uma implementação segundo os interesses da maioria e não apenas das classes dominantes, e que permita o controle efetivo do Estado e a possibilidade de controle social na sua aplicação.

Também Harvey (2005) adverte que a aplicação desses instrumentos é uma operação politicamente delicada e, em alguns casos, há riscos de fusão de objetivos e interesses públicos e privados. No exercício dessa postura governamental, em que o poder público negocia com empreendedores o uso da terra urbana, parece até que as expressões cidade-empresa e cidade-mercadoria, cunhadas por Vainer (2007), são literalmente aplicáveis. Na verdade, o que se realiza é a socialização do valor agregado à terra pela urbanização, que é uma obra coletiva, e essa aplicação somente torna-se possível com a separação do direito de propriedade do direito de construir, uma conquista política da sociedade de meados do século XX. Argumenta-se ainda que a aplicação desses instrumentos esteja condicionada às áreas definidas do planejamento urbano e que essas ações objetivam o cumprimento da função social da cidade e da propriedade imobiliária urbana, enfatizando que o resultado financeiro do uso desses instrumentos é fundamental para a implantação das políticas públicas.

Novos desafios

Neste novo momento da civilização humana, a informacionalização, a globalização e a reestruturação econômica impactaram a vida urbana, de modo especial a vida na cidade contemporânea, trazendo riscos e ameaças ao lado de possibilidades e oportunidades, gerando novos desafios para as administrações públicas locais. Na atualidade, os governos municipais, em grande parte, impotentes para o cumprimento de suas responsabilidades tradicionais, são obrigados, pela realidade urbana do século XXI, a enfrentar novos desafios.

Quanto ao novo modelo de gestão da cidade contemporânea, Castells et al. (1996, p.110-113) observam que, para o enfrentamento das deficiências e deformações urbanas, os

governos municipais passaram a ter uma nova atitude ao assumir a liderança da dinamização e de diversificação da economia local e começaram a atuar na atração de investimentos e de investidores, seja para intervirem em parceria na produção/reprodução física das cidades, seja para localizar no município empresas industriais, comerciais e de prestação de serviços e/ou na promoção do turismo. Liderar o processo econômico passou a ser considerado pelos gestores municipais como uma iniciativa essencial por constituir-se na melhor alternativa de proporcionar mais dignidade à vida da população, mediante a geração de empregos e renda, além de elevar a capacidade de investimentos, via parcerias com o setor privado, para implantar infraestrutura e, via elevação da receita pública financeira, atender a demandas sociais.

Para Castells et al. (1996, p.119), no exercício da liderança da economia local, os governos locais têm procurado incorporar no novo modelo de gestão, desde a formulação do planejamento do projeto de cidade, novas exigências no tocante a metas, estratégias e instrumentos legais, de ordem administrativa e tributária, considerando-se que, nesse contexto, a cidade deixa de ser apenas o espaço de realização das atividades econômicas e assume o papel de protagonista no universo da competição global, precisando, portanto, de dispor de condições para ter chances de sucesso.

Vários autores posicionam-se radicalmente contrários ao papel de liderança dos governos municipais na atividade econômica local, como foi exposto nas seções precedentes relativas ao planejamento estratégico e à promoção da imagem da cidade. Entre eles, figuram Fainstein (2002), Sánchez (2003), Compans (2005) e Harvey (2005), que enxergam essa prática como a implantação no setor público dos paradigmas da gestão empresarial, que está politicamente vinculada ao neoliberalismo. Vainer (2007) também entende que se trata de uma estratégia que transforma a cidade em uma empresa – ou pior, que reduz a cidade a uma mercadoria. Essas posições, que conquistaram bastante espaço no campo acadêmico, são de grande importância para o desenvolvimento de uma consciência crítica e servem de alerta para os prováveis impactos negativos no campo social, inclusive no mercado de trabalho. Entretanto, observa-se que nessa linha de pensamento não estão delineados caminhos alternativos à gestão das cidades e, conseqüentemente, não se dispõem de experiências reais exitosas. Em paralelo, o modelo de gestão urbana em que o poder público municipal atua na liderança das atividades econômicas locais torna-se, cada vez mais, uma prática comum na cidade contemporânea. Constata-se que o foco da ação governamental concentra-se em condicionar as cidades para serem protagonistas na economia em um contexto competitivo, onde predominam a informacionalização e a globalização.

- Cidade competitiva

As cidades sempre estão concorrendo com outras por investimentos privados, atração de empresas e por espaço no mercado, pois a informacionalização minimiza as intermediações e, assim, o local e o global estão cada vez mais articulados, provocando mudança na inter-relação da hierarquia político-institucional entre a cidade e o Estado-Nação, redefinindo suas funções e áreas de atuação.

Para Teixeira (1998, p.41), “as cidades sentem necessidade de oferecer condições que as tornem atrativas, pelo que têm de gerar vantagens competitivas, com o objetivo de captarem investimento e recursos exógenos relativamente a outras”.

No contexto da economia mundial, segundo Castells (1999a, p.499-507), as cidades têm perfis diferentes, derivados de suas histórias, de suas potencialidades naturais, de seu nível de desenvolvimento e de suas identidades políticas. Para o autor, nos circuitos internacionais, competem e complementam-se, de acordo com os seus objetivos estratégicos

e interesses comerciais. É a intensidade e a natureza dos fluxos, nos circuitos onde trafegam, que constroem e reconstróem as cidades globais e lhe creditam destaque na hierarquia da rede internacional, podendo alçá-las à condição de nós ou centros de rede.

A vantagem competitiva pode estar no diferencial da cidade, naquilo que a faz sobressair entre as demais, ou seja, na sua singularidade, aquela característica ou potencialidade fora do alcance do competidor, pelo menos por algum tempo. Para Castells (1999b, p.81), isso significa o poder da identidade de uma cidade; para Landry (2004, p.3), a diferenciação, que cria uma imagem positiva a partir de uma identidade, torna a cidade mais agradável para os residentes, melhora o seu orgulho cívico e atrai visitantes e potenciais investidores. Para Castells et al. (1996, p.223-224), a atração das cidades está baseada em uma combinação de fatores que inclui a qualidade dos recursos humanos e a capacidade de inovação (treinamento vocacional e modernização tecnológica e empresarial), a existência de infraestrutura (acessibilidade, comunicações, áreas para indústrias e escritório, dentre outros) e a qualidade ambiental e social (local, moradia, clima social, cultivo, dentre outros).

Na mesma linha de pensamento de Castells e Borja, a partir das múltiplas dimensões urbanas, Landry e Wood (2003, p.29) observam que a competitividade descreve o comportamento e a qualidade existente e potencial da cidade em relação às variáveis de ordem econômica, social, ambiental e cultural. Em termos econômicos, a competitividade se refere à rentabilidade dos investimentos, à inovação tecnológica e ao acesso ao capital de risco das empresas que operam no âmbito da cidade. Em relação à qualidade e às habilidades da força de trabalho, o fato de a cidade estar em rede permite que a força de trabalho possa ser recrutada à distância. No que diz respeito à posição e ao status das empresas locais, seus produtos e serviços devem ser competitivos em nível local, nacional e internacional. Em relação à variável social, a competição começa a partir da qualidade das relações entre grupos sociais – especialmente as minorias, bem como são consideradas relevantes as realizações do setor do voluntariado da cidade. Ambientalmente, a competitividade tem a ver com a atratividade da cidade em termos de paisagem urbana, suas especificidades e sua localização, bem como é importante sua agenda de sustentabilidade ambiental. Por fim, quanto à variável cultural, a competitividade se refere às instituições educativas e culturais e atividades relacionadas à cultura propriamente dita, o lazer e o entretenimento.

Após trabalhar muito tempo com a noção de competitividade empresarial, Porter (1989) trouxe esse conceito para as nações, mas ele pode ser perfeitamente aplicado às cidades contemporâneas, que, no mundo globalizado, são o *locus* e os protagonistas das transformações. Para Porter (1989), o êxito internacional é obtido a partir de quatro determinantes, que modelam o ambiente da competição e que promovem a criação de vantagem competitiva: 1) condições de fatores (fatores de produção básicos e especializados, tais como recursos humanos, recursos físicos, recursos de conhecimento, recursos de capital e infraestrutura); 2) condições de demanda (determina o rumo e o caráter da melhoria e inovação, pois sua qualidade é mais importante que a quantidade); 3) presença de indústrias correlatas e de apoio (aquelas que dão suporte, também chamadas indústrias de abastecimento); 4) a estratégia, a estrutura e a rivalidade (contexto onde as firmas são criadas, organizadas e dirigidas, bem como a natureza da rivalidade interna). Esses determinantes formam o diamante de Porter. Além desses quatro determinantes, existem outros dois fatores, os quais não fazem parte do esquema do diamante, mas que de alguma forma irão interferir na competitividade de uma nação: o acaso e o governo, que têm a função de influenciar os quatro determinantes. Para Porter (1989, p.758),

O papel do governo deveria ser transmitir e ampliar forças do diamante bem como ajudar a melhorar os determinantes. Uma política governamental sólida busca proporcionar os instrumentos necessários à competição, através de esforços ativos para estimular a criação de fatores, ao mesmo tempo que cria um certo desconforto e uma intensa pressão competitiva. O papel adequado do governo é animar ou mesmo empurrar as empresas para que aumentem suas aspirações e passem a um nível superior de feitos competitivos, embora esse processo possa ser desequilibrador e mesmo desagradável.

É, ainda, interessante enfatizar que Borja e Forn (1996, p.33) afirmam que é preciso “ter a convicção de que, apesar da acentuação de fenômenos de competição entre os territórios, as cidades são mais complementares que antagônicas e mais abertas que protecionistas”. Para Teixeira (1998, p.45),

As cidades parecem ter descoberto que têm mais complementaridades que exclusões, e começam a multiplicar-se iniciativas de encontros e de movimentos de intercâmbio e cooperação, não só para aprenderem umas com as outras, mas também para enfrentarem os problemas conjuntamente.

Teixeira (1998, p.45) afirma que

As políticas estratégicas mais recentes de desenvolvimento urbano parecem caminhar nesta direção, nomeadamente com o crescente relevo dado ao relacionamento em rede dos centros urbanos, valorizando a estruturação horizontal e não hierárquica das cidades, e procurando implementar uma nova estratégia de planejamento com base na concertação e cooperação interurbana.

Cuadrado-Roura e Güell (2008, p.29) também compartilham com a opinião de Borja e Forn (1996) e de Teixeira (1998), quando afirmam que convém existir competição, não rivalidade.

De igual modo, cabe salientar que a competição, cada vez com maior frequência, ultrapassa o campo econômico e, assim, a atratividade nos negócios ou a conquista de mercados fundamentam-se em vantagens competitivas de natureza social e ambiental. Para Castells et al. (1996, p.262), “não há contradição insuperável entre a competitividade e a integração social, entre crescimento e qualidade de vida. No longo prazo, as cidades mais competitivas em termos internacionais são aquelas que oferecem a melhor qualidade de vida aos seus habitantes”.

- Cidade produtiva

Vistas sob a ótica da sua expansão físico-territorial (habitação, vias, infraestrutura etc.) ou encaradas como o espaço onde se desenvolvem suas atividades econômicas, as cidades caracterizam-se como o lugar da produção de bens e serviços, cuja dinâmica e complexidade foram potencializadas, principalmente na cidade contemporânea, pela informacionalização e pela globalização, que puseram as cidades em permanente ambiente de competição e, por isso, faz-se necessário qualificar a produção para se elevar a produtividade, pois, com afirma Castells (1999a, p.136), “em longo prazo, a produtividade é a fonte da riqueza das nações”.

Castells (1999a, p.120) afirma também que “os caminhos do aumento da produtividade definem a estrutura e a dinâmica de um determinado sistema econômico”. Esse aumento, de acordo com Hall e Pfeiffer (2000, p.51), causa grande impacto no cenário urbano.

Para Castells (1999a, p.120), foi “a produtividade que impulsionou o progresso econômico, pois foi por intermédio do aumento da produção que a raça humana conseguiu dominar as forças da natureza e, no processo, moldou-se como cultura”.

Hall e Pfeiffer (2000, p.223) afirmam que “as cidades não podem influenciar diretamente a produtividade das empresas, mas podem criar um ambiente produtivo em que as empresas encontram de imediato alta qualidade dos serviços públicos e bens individuais”. Para os autores, boa infraestrutura, força de trabalho de alta qualidade e uma administração eficaz são os requisitos para as empresas competitivas poderem crescer. Segundo Porter (1989, p.692), o papel adequado da política governamental deve ser criar um ambiente no qual as empresas possam melhorar as vantagens competitivas, introduzindo tecnologias e métodos mais sofisticados, devendo também apoiar a capacidade de as empresas locais entrarem em novos segmentos mais produtivos.

Porém, segundo Castells (1999a, p.121), muitos estudiosos acreditavam que o aumento da produtividade vinha de fatores residuais, tais como: fornecimento de energia, regulamentações governamentais, especialização da mão de obra. Mas esse residual, para alguns, era resultante da revolução tecnológica – inclusive, segundo Castells, argumentava-se que a economia da tecnologia seria a estrutura explicativa para a análise das fontes de crescimento e, em consequência disso, interferia no aumento da produtividade. Também segundo Castells (1999a, p.121), há aqueles que argumentam sobre “o papel fundamental do ambiente institucional e das trajetórias históricas na promoção e orientação da mudança tecnológica, dessa forma acabando por induzir o crescimento de produtividade”. E o próprio Castells (1999a, p.122-126) confirma o papel decisivo desempenhado pela tecnologia no crescimento da economia, via aumento da produtividade. Porém, a produtividade não depende somente da revolução tecnológica, pois o autor observa, ao comparar dados de alguns países no que se refere ao aumento da produtividade, que há uma defasagem de tempo entre o avanço da tecnologia e o aumento da produtividade. Isso, segundo o autor, poderia indicar a ausência de diferenças substanciais entre o sistema industrial e informacional de crescimento econômico, pelo menos com referência ao seu impacto diferencial no crescimento da produtividade.

Para Castells (1999a, p.140), a via que conecta a tecnologia da informação e as mudanças organizacionais com o crescimento da produtividade passa, em grande parte, pela concorrência global. Foi desse modo que a busca da lucratividade pelas empresas e a mobilização das nações a favor da competitividade induziram arranjos variáveis na nova equação histórica entre a tecnologia e a produtividade. Foi nesse processo que a nova economia global foi criada.

Outro aspecto a considerar, no tocante à produção, é que as cidades diferem bastante entre si. Segundo Cuadrado-Roura e Güell (2008, p.33), é comum identificar disparidades entre políticas de desenvolvimento econômico entre cidades (objetivos, procedimentos e resultados). Uma resposta para essa observação são os diferentes estágios de inserção na economia dessas cidades. Aquelas consideradas cidades globais terão sempre um nível elevado de desenvolvimento do sistema produtivo, resultante das condições de que dispõem: a) serviços avançados em tecnologias, engenharias e finanças, b) centros de pesquisa e desenvolvimento, c) empresas de tecnologia de ponta, d) incentivos ao desenvolvimento por parte do poder público, e) força de trabalho largamente especializada, com orientação empresarial de profissionais locais, f) articulação entre empresa e estruturas sociais orientadas, g) vantagens competitivas para desenvolver atividades produtivas avançadas em uma escala espacial de influência econômica (capacidade de exportação junto aos mercados internacionais), h) prestígio econômico internacional, i) expressivo tamanho geográfico da área comercial e

j) capacidade de atrair visitantes, pelo grau de cosmopolitanismo medido pela concentração de estrangeiros.

Nesse sentido, de acordo com Cuadrado-Roura e Güell (2008, p.39), cada cidade, dentro de sua área de influência, pode ter níveis de atividade econômica variados. Os autores identificaram três níveis, que não são estáticos, e afirmam que nenhum deles opera de forma independente: a) estruturas produtivas globais: empresas multinacionais e empresas de inovação local que atuam em setores de mercado que competem globalmente; b) estruturas produtivas locais formais: empresas locais que competem no nível local e regional; e c) estruturas produtivas locais informais: micro e pequenas empresas informalizadas que suprem parte do mercado local. Para Cuadrado-Roura e Güell (2008, p.42), a economia urbana depende e se mantém através desses três níveis, sendo que cidades de países em desenvolvimento possuem uma forma de composição desses níveis que se assemelha a um triângulo, onde a base (maior) é composta pelas empresas locais informais; já as cidades consideradas desenvolvidas possuem uma forma onde o meio é mais alargado (formando um barril), justamente pela alta concentração de empresas produtivas locais formais. De acordo com Castells et al. (1996, p.23), três são os fatores imprescindíveis na estrutura da cidade produtiva: inovação, conectividade (as cidades devem estar ligadas em sistemas regionais, nacionais e mundiais nas mais diversas formas para comunicarem-se e negociar) e flexibilidade institucional (para facilitar a articulação e negociação em nível local).

- Cidade criativa

A informacionalização, para Landry (2005, p.4), “modificou não só os meios de comunicação e as novas tecnologias, mas mudou o foco da produção, da força física para o cérebro. O valor hoje é dado às ideias, ao conhecimento, que são gerados a partir de inovação, invenção e patentes”. A cidade criativa caracteriza-se pela mudança no fazer a cidade, saindo de uma preocupação exclusiva com estruturas físicas para um foco em dinâmica humana, aproveitando o potencial das pessoas. Para Landry (2005, p.2), “a criatividade pode vir de qualquer fonte que realize algo de modo inventivo, seja voltado para a ação social, comércio, serviços, ciência e até mesmo na administração pública”. Dentro desse foco, será a aplicação da criatividade em todas as suas faces que determinará o sucesso ou o fracasso urbano. A criatividade sempre esteve presente na forma com que as cidades até hoje foram conduzidas, seja por seus administradores, seja pelos investidores, seja pela sociedade. De acordo com Landry (2004, p.20), diferentes tipos de criatividade são necessários para desenvolver e resolver as complexidades de cidades, seja em situação de transição ou continuamente, pela necessidade de lidar com conflitos de interesses e objetivos. Essa pode ser a criatividade dos *designers de cidade*, que melhoram o ambiente; ou dos planejadores de política urbana, para solucionar problemas técnicos relacionados ao uso do solo, transportes, dentre outros; ou dos artistas, para ajudar a reforçar a identidade de um lugar; ou das pessoas de negócios, para gerar novos produtos ou serviços que melhorem as possibilidades de criação de riqueza; ou ainda daqueles que trabalham com o desenvolvimento social, a fim de gerar inovações sociais que possam ajudar em questões como a segregação ou a exclusão social.

E cada cidade tem um potencial que deve ser identificado, preservado, avaliado e estrategicamente explorado de maneira responsável. Em um mundo globalizado, no qual cada lugar começa a sentir e olhar o mesmo, esse potencial é que difere um lugar de outro. Seja denominada de diferenciação, para Landry (2004, p.3), ou identidade, para Castells, (1999b, p.81), ou ainda vantagem competitiva, para Cuadrado-Roura e Güell (2008, p.29) e Porter (1989, p.20), o debate em torno da criatividade emergiu impondo à cidade contemporânea a capacidade de ser única. Para Landry (2004, p.2), a cidade criativa visa a “gerar as condições nas

quais as pessoas possam pensar, planejar e agir criativamente, isto significa fornecer à cidade um ambiente favorável que possibilite a troca de ideias, transformando-as em produtos, serviços e soluções inovadoras para problemas urbanos”. Segundo Landry (2006, p.2), “pretende ser um novo paradigma para o desenvolvimento da cidade”, pois, na cidade criativa, o *software* urbano (infraestruturas sociais, especialmente aquelas voltadas para tecnologia, educação, cultura, lazer etc.) é tão importante quanto o seu *hardware* (infraestruturas físicas, como saneamento básico, telecomunicações, sistemas de acessibilidade, transporte etc.). E a criatividade do “fazer cidade” não está somente naqueles que lidam com a cultura e o entretenimento.

Para Landry (2004, p.20), a criatividade é “a capacidade de tirar o máximo proveito das oportunidades e potencialidades”. A criatividade abordada por Landry pode ser relacionada com a inovação, definida por Castells (1999a, p.478) como:

um conjunto específico de relações de produção e gerenciamento com base em uma organização social que, de um modo geral, compartilha uma cultura de trabalho e metas instrumentais, visando gerar novos conhecimentos, novos processos e novos produtos. Embora o conceito não inclua necessariamente uma dimensão espacial, pelo menos neste século, a proximidade espacial é uma condição necessária para a existência desse meio devido à natureza da interação no processo de inovação. O que define a especificidade de um meio de inovação é sua capacidade de gerar sinergia, isto é, o valor agregado resultante não do efeito cumulativo dos elementos presentes no meio, mas de sua interação.

Landry e Wood (2003, p.17) confirmam que, no universo urbano, a inovação na tecnologia, na economia e no modo de viver é fator de extrema relevância. Segundo os autores, “o mundo está mudando, sobretudo nas cidades, onde as novas tecnologias, modelos de negócios, estilos de vida e as atitudes estão se unindo para reeditar as regras que distinguem o sucesso da mediocridade”. Os autores afirmam ainda que as “economias nacionais bem-sucedidas no século XXI são cada vez mais medidas pela sua capacidade de gerar riqueza através da inovação, e para atrair capital e trabalho para apoiar a economia do conhecimento”. Enfim, cabe ressaltar que Landry (2005, p.3) alerta que a criatividade não responde a todos os problemas urbanos. A criatividade apenas cria uma pré-condição, que possibilita desdobrar oportunidades para achar soluções. Vale a pena enfatizar que a criatividade é um processo contínuo, dinâmico, que não caminha para um fim: está sempre sendo repensada, reinventada.

- Cidade sustentável

As primeiras manifestações de preocupação com o futuro ambiental do planeta Terra foram a publicação do relatório do Clube de Roma, propondo limitar o crescimento econômico ante a ameaça de exaustão dos recursos naturais, e a realização da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente, realizada em Estocolmo, em 1972. Neste sentido, observa-se que o interesse pela defesa do meio ambiente e a consciência de sua importância têm crescido intensamente na cidade contemporânea, nas últimas décadas, mas há o reconhecimento público de que os avanços reais ainda são insuficientes para se alcançar boa qualidade de vida e a sustentabilidade necessária.

“O desenvolvimento sustentável é, ao mesmo tempo, uma das maiores descobertas e um dos maiores desafios da humanidade.” Essa afirmação de Castells et al. (1996, p.142-143) se baseia na definição de desenvolvimento sustentável concebida pela Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento da Organização das Nações Unidas (ONU) apresentada no “Relatório de Brundtland”, documento-síntese de um evento denominado de “Nosso

Futuro Comum”, realizado em 1987, que afirmava ser desenvolvimento sustentável aquele “que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades”. Essa definição, que é abrangente, por muito tempo foi relacionada somente à sustentabilidade ambiental, porque, na época, o “Relatório de Brundtland” tinha como foco criticar o uso excessivo dos recursos naturais sem considerar a capacidade de suporte dos ecossistemas, modelo de desenvolvimento adotado pelos países desenvolvidos que estava sendo reproduzido pelos países em desenvolvimento. Apontava ainda a incompatibilidade entre o desenvolvimento sustentável e os padrões de produção e consumo vigentes. Todavia, Hall e Pfeiffer (2000, p.17) defendem que o conceito de sustentabilidade evoluiu do ambiental para outras esferas (econômica, social e cultural).

No tocante às cidades, Castells et al. (1996, p.146) afirmam que “o desenvolvimento urbano sustentável é uma necessidade de sobrevivência das sociedades e envolve uma abordagem global, que envolve muito mais do que uma abordagem ‘verde’”. Landry (2006, p.10) corrobora com essa afirmação, pois observa que “a sustentabilidade vai além das preocupações ambientais. Tem pelo menos quatro pilares: o econômico, o social, o cultural e o ambiental”. Essa observação está relacionada à “Declaração de Bremen”, resultado da Conferência Internacional sobre “Negócios e Municípios. Novas parcerias para o século XXI”, realizada em 1997, inspirada nos resultados da Agenda 21. Hall e Landry (1997, p.6-7), a partir da “Declaração de Bremen”, apresentam as formas de alcançar não somente a sustentabilidade ambiental, como também a social, a econômica e a cultural.

A sustentabilidade ambiental, que significa prevenir ou reduzir os processos que são prejudiciais para o ambiente e a saúde, poupar o uso de energia e promover uso dos recursos renováveis, garantindo o uso eficiente do solo e de outros recursos naturais, para alcançar um equilíbrio adequado entre o ambiente natural e o construído.

A sustentabilidade social, que significa a oferta de condições básicas para a vida e igualdade de oportunidades, incluindo a capacidade de controle sobre o próprio destino. A sustentabilidade social inclui a disponibilidade de trabalho, a disponibilidade de serviços básicos (moradia, saúde, dentre outras), de forma a evitar a exclusão social - material, social e psicologicamente.

A sustentabilidade econômica, que significa a utilização dos recursos econômicos de forma eficiente, fornecendo uma base de competências adequadas e oportunidade para todos os segmentos da população, incentivando o controle local sobre a economia, garantindo uma base econômica diversificada para permitir uma cidade flexível e ágil.

A sustentabilidade cultural, que significa um reconhecimento dos valores e normas de determinados grupos sociais ou culturais, através do incentivo à diversidade cultural, liberdade de expressão, o respeito da diferenciação, a identidade, unicidade e especificidade de um determinado local, bem como um entendimento de seus recursos culturais expressos através do seu patrimônio e tradições.

A sustentabilidade urbana, portanto, fornece a capacidade para a cidade ser auto-sustentável, flexível de forma a ter respostas de acordo com a evolução das circunstâncias que lhe são impostas.

Já no século XXI, Hall e Pfeiffer (2000, p.165) afirmam que a garantia de uma cidade sustentável deve estar voltada para a solução de problemas relacionados aos aspectos que compõem a cidade: econômico (emprego e renda), democrático (empoderamento), social (igualdade e solidariedade), habitacional (moradia para todos), vital (construção da cidade habitável), acessível (mobilidade) e, claro, o aspecto ambiental (proteção dos ecossistemas). Esses problemas, segundo Castells et al. (1996, p.143), são causados pela pressão exercida sobre o meio ambiente e sobre o ecossistema global nos processos de urbanização, que é cada vez maior e ocorre, de acordo com Hall e Pfeiffer (2000, p.27), tanto em cidades de países em desenvolvimento, como nas cidades de países desenvolvidos. Se um dos principais problemas nas cidades de países em desenvolvimento perante a sustentabilidade é a pobreza, nas cidades de países desenvolvidos a ignorância e os interesses do capital são seus maiores inviabilizadores, o que também ocorre nas cidades de países em desenvolvimento. Para Hall e Pfeiffer (2000, p.164), a solução dos problemas relacionados à sustentabilidade urbana estaria na realização de uma política onde a cidade sustentável fosse uma prioridade. Isso significa a busca por uma nova política de fazer cidade (Castells et al., 1996), que realize o crescimento econômico com redistribuição de renda, reduza as desigualdades sociais, promova a integração política e social e realize a proteção do meio ambiente. A partir dessa observação de Hall e Pfeiffer (2000), relaciona-se a afirmação de Castells et al. (1996, p.147), que aborda a sustentabilidade como vantagem competitiva. Mas, para Oliveira (2001, p.200), as cidades mais competitivas não parecem ser as mais sustentáveis, por mais flexível que possa ser a interpretação de sustentabilidade, pois, ao pretender conciliar condições relacionadas à promoção da competitividade com os requisitos da sustentabilidade, surgem conflitos de toda ordem. No entanto, Castells et al. (1996, p.136) argumentam que fazer cidade só será possível em um projeto que combine competitividade com sustentabilidade, esta última não somente em relação ao meio ambiente, mas também à habitação, ao acesso a serviços, à participação cívica e à integração cultural. Além de ser uma vantagem competitiva, a sustentabilidade é uma forma criativa de introduzir nas cidades uma nova característica que possa diferenciá-la. Landry e Wood (2003, p.17) afirmam categoricamente que “a qualidade de vida urbana nunca foi tão importante para o futuro econômico do país”.

- Cidade justa

Quando ocorre alguma transformação estrutural, seja nas relações de produção ou de poder, segundo Castells (1999c, p.416), as formas sociais de espaço e tempo se modificam. Como resultado, surge uma nova sociedade. E Castells (1999c, p.420) acrescenta: “as consequências desses progressos sobre as relações das classes sociais são tão profundas quanto complexas”. Como indicam Castells et al. (1996, p.18-19),

O que caracteriza a nova economia global é extraordinariamente - e simultaneamente - sua natureza inclusiva e exclusiva. Inclui qualquer coisa que cria valor, em qualquer lugar no mundo. Exclui o que é desvalorizado ou é subestimado. É um sistema imediatamente dinâmico e expansivo que segrega e exclui setores sociais, territórios e países.

Hall e Pfeiffer (2000, p.63) constataram que: “o mundo está projetando uma visão de prosperidade compartilhada. Mas, na realidade, as diferenças entre cidades são maiores do que nunca antes na história”. Castells et al. (1996, p.146) consideram que o desenvolvimento urbano sustentável será impossível com altas taxas de desemprego e pobreza e grandes massas de excluídos. Assim, não há possibilidade de oferecer um ambiente social calmo e democrático. E, para Hall e Pfeiffer (2000, p.23), “uma cidade economicamente próspera, mas que falha na

distribuição de renda corre o risco de se desintegrar em uma guerra civil entre ricos e pobres, uma guerra em que ambos os lados são os perdedores”.

Segundo Harvey (1980, p.83), “através da divisão do trabalho é possível aumentar a produção: a questão que então surge é a de como os frutos dessa produção serão distribuídos entre aqueles que cooperam no processo”. Uma cidade pautada na justiça social, segundo Harvey (1980, p.83), deve ser pensada essencialmente, como um princípio para resolver problemas conflitivos, que podem surgir de várias maneiras. “A justiça social é uma aplicação particular de princípios justos e conflitos que surgem da necessidade de cooperação social na busca do desenvolvimento individual”.

Para Harvey (1980, p.91),

Os princípios de justiça social, tais como se aplicam a situações geográficas, podem ser sumarizados como se segue: 1. A organização espacial e o padrão de investimento regional deveriam ser tais que satisfizessem as necessidades da população, e isto requer métodos socialmente justos para determinar e medir necessidades. 2. Uma organização espacial e um padrão de recurso territorial que provê benefícios extras na forma de satisfação de necessidades e resultado agregado em outros territórios, através de efeitos de sobre oferta, efeitos multiplicadores e similares, é uma forma “melhor” de organização espacial e alocação. 3. Desvios no padrão de investimento territorial podem ser tolerados se estão destinados a superar dificuldades específicas do meio, que poderiam de outro modo prejudicar a evolução de um sistema que encontraria necessidade de contribuir para o bem comum. Esses princípios podem ser usados para avaliar distribuições espaciais existentes.

Harvey (1980, p.91) também afirma que, nas sociedades contemporâneas adiantadas, o problema é imaginar alternativas que admitam a transferência de poder produtivo e a distribuição de excedente para setores e territórios onde as necessidades sociais são óbvias. Para Harvey (1980, p.99),

Desse exame dos princípios de justiça social podemos chegar ao conceito de justiça territorial como se segue: 1. A distribuição de renda deveria ser tal que (a) as necessidades da população dentro de cada território fossem localizadas, (b) os recursos fossem então alocados para maximizar os efeitos multiplicadores inter-territoriais, e (c) os recursos extras fossem alocados para ajudar a resolver as dificuldades específicas emergentes do meio físico e social. 2. Os mecanismos institucional, organizacional, político e econômico deveriam ser tais que as perspectivas do território menos favorecido fossem tão grandes quanto possivelmente pudessem ser. Se estas condições fossem satisfeitas haveria uma distribuição justa alcançada com justiça.

A partir dos princípios da justiça social, Harvey (1980, p.71) observa que uma cidade justa é verificada a partir de sua organização espacial e começa com a redistribuição de renda, que pode ocorrer através de mudanças na locação de empregos e moradias; no valor dos direitos de propriedade; no preço dos recursos para o consumidor. Hall e Pfeiffer (2000, p.25-31) defendem como uma cidade justa aquela onde não haja áreas destinadas exclusivamente para ricos ou pobres. Áreas que, mesmo regulamentadas, acabam por configurar espaços de exclusão. Defendem que haja áreas mistas, ou seja, moradias para todas as classes

entremeadas por zonas de comércio e serviços (o que significa trabalho), dando vitalidade à cidade e garantindo a harmonia urbana. Nesse sentido, Hall e Pfeiffer (2000, p.227) apontam que reduzir a pobreza e a desigualdade continua a ser a tarefa primordial da política social e de desenvolvimento urbano. A justiça social pode ser alcançada através de uma série de estratégias interligadas: uma melhor educação, políticas de crescimento de trabalho e renda, planejamento urbano e provisão de infraestrutura. Para Castells et al. (1996, p.115-116), no que se refere às questões sociais, três campos de ação parecem particularmente importantes: a) os programas sociais de habitação e planejamento urbano com a cooperação dos próprios habitantes; b) os programas de criação de emprego em setores, à margem da competição internacional – os serviços pessoais, de manutenção dos serviços urbanos e infraestruturas, ecologia urbana; c) o alcance cultural oferecido ao público externo (atratividade) e interno (integração).

Garantir o bem-estar do cidadão, ou seja, garantir a sustentabilidade social de uma cidade pode ser um bom argumento para enfrentar a competição global. O argumento pode se transformar em vantagem competitiva. A justiça social permite uma igualdade de oportunidades aberta a todos, para que cada um realize seu potencial a partir das possibilidades que devem ser oferecidas pela sociedade, fazendo com que cada pessoa atinja seu estado de bem-estar desejável, incluindo aqui seus direitos e liberdade. Uma cidade justa não é apenas desejo, anseio ou mesmo uma “estratégia” dos que pensam, fazem e utilizam a cidade. Tanto em países desenvolvidos e, principalmente, em países em desenvolvimento, um dos desafios fundamentais da cidade contemporânea é ser uma cidade justa, possibilidade que exige tratamento especial desde seu planejamento e no curso de sua produção. As intervenções, de caráter multidimensional, destinadas a reabilitar as funções urbanas nos espaços de desvalia, são instrumentos essenciais na construção da cidade contemporânea competitiva, produtiva, criativa e sustentável, condições necessárias para a materialização da justiça social, principal objetivo das políticas públicas de desenvolvimento urbano.

No capítulo seguinte, intitulado de Intervenções urbanas em espaços de desvalia, um marco teórico será apresentado de forma a especificar o significado, os determinantes e as características dos espaços de desvalia, assim como a importância das intervenções urbanas como forma de transformá-los e conseqüentemente valorizá-los.

INTERVENÇÕES URBANAS EM ESPAÇOS DE DESVALIA

A globalização, a informacionalização e a reestruturação econômica, viabilizadas pela revolução tecnológica, foram – e continuam sendo – fatores determinantes na formação das cidades contemporâneas, que passam a assumir o relevante papel de protagonistas internacionais no novo ciclo de desenvolvimento da civilização. Contraditoriamente, nessas cidades contemporâneas, esses mesmos fatores também contribuem fortemente para o declínio de áreas urbanas, que, ao perderem vigor na funcionalidade, tornam-se operacionalmente deficitárias, desinteressantes para novos investimentos, sendo por fim abandonadas, como alternativa de redução de custos. Em decorrência, passam a constituir espaços degradados/subutilizados.

Essa constatação pode ser observada a partir da afirmação de Abramo (2001, p.3): “as inquietações e as soluções advindas da reestruturação produtiva e da globalização alteraram as funcionalidades urbanas e redefiniram os problemas sociais urbanos”. Sassen (1998, p.17) também partilha desse conceito quando afirma que

Uma multiplicidade de centros manufatureiros e cidades portuárias, outrora importantes, perderam suas funções e encontram-se em declínio, não só nos países menos desenvolvidos, como também nas economias mais adiantadas. Este é mais um significado da globalização econômica.

Para Fainstein (2002, p.111), nenhuma cidade no avançado mundo capitalista deixou de ser afetada pela reorganização global da nova economia. Nessa perspectiva, Fainstein e Campbell (2002, p.1) observam que

Embora algumas cidades sejam os centros de comando da economia global ou nós da rede de inovação tecnológica, muitas outras andam perdendo sua função econômica, mesmo que ainda sejam expressivas em número de habitantes. Poluição ambiental, problemas de trânsito, discriminação racial e étnica e crises financeiras afligem muitas áreas urbanas. Ao mesmo tempo, bairros gentrificados, adjacentes a áreas de baixa renda, os emblemas de afluxo, e enclaves suburbanos de privilégio, crescentemente partidos por muros e portões, aguçam as fronteiras entre o ter e não ter.

A partir dessas constatações, Abramo (2001, p.3) afirma que “as cidades passaram a ser o objeto de amores e ódios: transformaram-se em solução para alguns e em problemas para outros”. Shaw e Porter (2009, p.1) afirmam que “o desejo dos governos para um renascimento de suas cidades é uma característica que define a política urbana contemporânea”.

O marco teórico aqui apresentado versará sobre uma das consequências negativas que impactam no cotidiano da cidade contemporânea: os *espaços de desvalia*, pois estes alteram de forma negativa não somente o cenário em que estão inseridos, mas em especial a qualidade de vida local. Os determinantes, significados e tipologias mais encontrados de *espaços de desvalia* iniciam o conteúdo desse referencial, que prossegue discutindo a opinião dos vários autores-referência sobre as intervenções urbanas: a melhor forma de tratar desses espaços. Além de referências sobre definições, tipologias identificadas e percepções e avaliações relativas às intervenções urbanas designadas pelos RE- (reabilitação, reinvenção, regeneração, renovação etc.), são apresentadas referências sobre os impactos nas dimensões urbanística, econômica, ambiental, cultural e social e o modelo político-institucional, ou seja, as formas de planejamento, gestão e financiamento com que essas intervenções podem ser implementadas nos *espaços de desvalia*.

a) Espaços de desvalia

Para Roberts (2008, p.27), uma das manifestações mais salientes da problemática urbana na contemporaneidade é a obsolescência da funcionalidade de muitas áreas inseridas na malha urbana, caracterizando tais espaços como degradados ou subutilizados. Segundo Roberts (2008, p.23):

Transformações urbanas, tais como o encerramento de atividades fabris, muitas vezes são determinadas em negociações realizadas em salas de reuniões distantes milhares de quilômetros. No entanto, uma série de consequências causadas por este fechamento pode surgir a partir destas determinações: violência urbana, degradação física, polarização social e muitos outros acontecimentos podem mudar para sempre a estrutura da composição e social de uma comunidade ou bairro. A decadência do transporte, necessidades, mudança na acessibilidade/mobilidade ou a

impossibilidade de adaptação de edifícios para acomodar novos usos, pode “expulsar” diversas atividades econômicas.

Neste trabalho de pesquisa, as áreas urbanas degradadas/subutilizadas são denominadas de *espaços de desvalia*, tema que tem merecido especial atenção de diversos autores no mundo acadêmico, destacando-se a posição de Zaitter (2010, p.3), que adota um conceito, no qual considera espaços degradados aqueles que “indicam perda de valor imobiliário, alta densidade líquida e baixa manutenção das construções” e classifica como espaços subutilizados aqueles em que há “baixa apropriação de recursos investidos em infraestrutura e serviços urbanos, apresentando baixa densidade, imóveis vagos, terrenos não ocupados e grande oferta de energia, saneamento, comunicações e transporte”.

Vargas e Castilho (2009, p.3) observam que a deterioração e a degradação urbana estão frequentemente associadas à perda de função, ao dano ou à ruína das estruturas físicas, ou ainda ao rebaixamento do nível do valor das transações econômicas de um determinado lugar. As autoras observam que, em geral, a referência aos espaços degradados acontece quando, além das estruturas físicas, verifica-se a reverberação da mesma situação nos grupos sociais.

Na visão de Hart e Johnston (2008, p.130), a perda de funcionalidade de áreas urbanas pode ser resultado de um declínio econômico decorrente de causas diversas, apontando, entre elas: congestionamentos que causam operações ineficientes, falta de investimentos em transporte público, altos custos com segurança, carência de mão de obra resultante de educação básica ineficiente e ineficaz, ocorrências constantes de crimes de rua e insegurança e poluição ambiental.

Com apoio no pensamento de Zaitter (2010, p.3), também são incluídas, entre os espaços degradados, as áreas onde sobrevivem famílias de menor renda abrigadas em habitações precárias, sem infraestrutura, sujeitas a riscos diversos (inundações, desmoronamentos, incêndios), de propriedade pública ou particular, ocupadas em confronto com as leis (urbanística, ambiental e de propriedade imobiliária). Esses espaços degradados, existem, em menor ou maior proporção, em todas as cidades, principalmente nos países em desenvolvimento, retratando a fragilidade das políticas públicas sociais, econômicas, urbanísticas e ambientais. Sánchez (2003, p.470-471), ao observar esses espaços, presentes, em sua grande maioria, nas periferias urbanas, credita-os a uma espécie de sobra na “inserção perversa no mundo do espetáculo”. Para a autora,

As periferias amontoam o mal-estar. Territórios em crise, espaços anônimos, distanciados dos benefícios da modernização, neles se encontram as populações que circulam pelas zonas de vulnerabilidade – onde se associam a precariedade econômica, a precariedade das condições de urbanização, a fragilidade relacional e o isolamento social, intensificadas pela flexibilização das relações de trabalho e pela ruptura das formas anteriores de inserção social.

Avançando no desenvolvimento do conceito de espaços subutilizados apresentado por Zaitter (2010, p.3), há ainda outras formas de subutilização, muito comuns na maioria das cidades, denominadas vazios urbanos, representadas por edificações, antes em pleno uso, que, por razões diversas, se encontram sem ocupação, e por glebas dentro de perímetro urbano que permanecem intocadas ou com baixa densidade ocupacional, mantidas como reserva de mercado, no pleno exercício da especulação imobiliária, em frontal desrespeito à função social da propriedade imobiliária urbana. A situação configura-se mais grave nos casos em que há disponibilidade de infraestrutura, porque atenta contra a função social da cidade.

São considerados como *espaços de desvalia*: frentes hídricas, especificamente aquelas de zonas portuárias em declínio, áreas industriais/urbanizadas desativadas, centros de cidades degradados/subutilizados, estruturas subutilizadas ou de uso indevido, como faixas de domínio de áreas industriais, de ferrovias, de redes de transmissão de energia elétrica, ocupações indevidas ao longo dessas e de outras faixas, como aquelas necessárias à preservação de recursos naturais.

Os *espaços de desvalia* são referidos na literatura de língua inglesa como *brownfields* e *greenfields*. Segundo Adams e Watkins (2002, p.17-18), *brownfields* são áreas que estão ou foram ocupadas por estrutura permanente e associada à infraestrutura implantada. Incluem edificações abandonadas, solo usado para extração mineral ou depositórios de lixo, onde a manutenção não tem sido feita através do desenvolvimento de controle de procedimentos técnicos apropriados. E os *greenfields* são solos naturais, não urbanizados, situados em zona urbana ou periurbana. Geralmente são solos limpos, ao contrário dos *brownfields*, resultantes de áreas industriais (fabris ou portuárias) que sofreram declínio devido à revolução tecnológica e à consequente reestruturação produtiva.

Há controvérsias quanto à viabilidade no melhor aproveitamento dos *espaços de desvalia*, pois, segundo Adams e Watkins (2002, p.190), não é recomendável a utilização de *greenfields* para fins de intervenção urbana quando eles se encontram situados em zonas periurbanas, por representarem risco de desconcentração urbana. Quanto aos *brownfields*, de acordo com Adams e Watkins (2002, p.190), em uma perspectiva estritamente econômica, também se encontra resistência à sua utilização, quando sua valorização é inferior ao volume de investimento requerido por sua transformação. Em suma, a valorização de tais espaços mediante sua melhor ocupação e uso, segundo Adair et al. (2003, p.1065-1066), pode não estimular investidores internos e externos, pois lugares de incerteza não são propícios a investimentos, devido aos efeitos adicionais de risco.

Sob a ótica dos interesses da cidade e do cidadão, os *espaços de desvalia* decididamente são impróprios à vida urbana, representam um ônus para a sociedade local e para o poder público, produzem impactos negativos, não somente no seu entorno, mas para toda a cidade, considerando-se seu caráter sistêmico. Muitos *espaços de desvalia* são considerados como áreas de risco (urbanístico, econômico, ambiental, cultural e social), além de gerarem comprometimento da qualidade de vida local, decorrente da deterioração das edificações, da degradação ambiental, da estagnação econômica e do desemprego e, sendo espaços dominados por traficantes e usuários de drogas, são áreas perigosas, de grande incidência de assaltos e dos mais diversos episódios de violência urbana.

Ao denominar os *espaços de desvalia* de áreas excluídas, Lopes (1998, p.64) afirma que “o grande desafio da sociedade urbana é a diminuição do tamanho dessas áreas através de um grande esforço de qualificação urbana”. *Espaços de desvalia*, portanto, necessitam de substituição ou adaptação de suas funções e, segundo Dalla Longa (2010, p.5), as substituições dessas funções podem ser relacionadas à transformação física (continente – *lugar*) e à transformação do conteúdo (tipo/conceito – *nova função*). Para Dalla Longa (2010, p.64), essas “substituições acontecem com funções que favoreçam a inclusão de serviços essenciais à população, habitação, *shopping centers*, serviços e estruturas públicas, lazer e serviços públicos e demais atividades”. Esse conjunto de transformações, propostas pelo autor, caracterizam as intervenções urbanas, que são uma estratégia singular de desenvolvimento da cidade por utilizar associadamente instrumentos que viabilizam as ações transformadoras (novos conteúdos) dos *espaços de desvalia* (antigos continentes).

Para Dalla Longa (2010), toda intervenção urbana se caracteriza pela substituição das velhas funções (em declínio) pelos novos modelos de urbanização apropriados para cada área; pela parceria público-privada como ferramenta de realização; pelos instrumentos utilizados, os quais devem agir em todas as dimensões urbanas (são interdisciplinares) e pelos condutores (quem vai dirigir todo o processo). De acordo com Dalla Longa (2010, p.15-16), as intervenções urbanas possuem também como uma característica fundamental exigir extenso período de duração, desde a ideia do projeto, seu desenvolvimento e conclusão. Dada a sua abrangência, a sua complexidade e os seus custos elevados, geralmente são implementadas em prazo longo e seu cronograma de implantação completa ultrapassa décadas. Por isso, nesses processos, é importante que mecanismos/instrumentos sejam gerados para atrair investimentos em longo prazo e para garantir a continuidade administrativa. A alteração ou substituição de funções pode ser relacionada tanto com a transformação física (contínua) como a transformação do tipo/conceito (conteúdo).

Vargas e Castilho (2009, p.44) observam que as “orlas marítimas e de rios, leitos ferroviários, centros históricos, áreas portuárias e edificações industriais desativadas são as primeiras eleitas no processo de intervenção”. Segundo Teixeira (1998, p.48) “em cidades densamente edificadas e com poucas possibilidades de crescimento, estas áreas de elevado valor estratégico e econômico, em que o uso do solo não está consolidado, representam grandes oportunidades para operações de requalificação urbana”. Del Rio (2001) justifica a observação de Vargas e Castilho (2009) afirmando que

A liberação destas enormes áreas e estruturas, e a transposição dos impedimentos, geram importantes oportunidades para o desenvolvimento urbano, para novas funções e inversões imobiliárias, indo ao encontro do novo planejamento estratégico, dos modelos de oportunidade e das operações de revitalização urbana (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>).

Para o autor, “esses investimentos – públicos e privados – assumem grande poder de atração, lucram com seu poder multiplicador e tendem a se valorizar cada vez mais”. Del Rio (2001) observa ainda que:

O turismo recreativo, cultural, de compras e de negócios tem se mostrado importante dinamizador econômico e social nos projetos de revitalização das áreas centrais, particularmente nas áreas portuárias e frentes de água, onde a simbiose histórica entre cidade e mar pode ser amplamente explorada e transformada num efetivo cenário – são os *Festival Market Malls*, as marinas, os aquários e museus, os centros de conferências, etc. Nesse *mix* de usos do solo, no fim dos anos 70 e nos anos 80, destacaram-se *malls* comerciais abertos – conjuntos de lojas, bares e restaurantes especializados – onde a estratégia adotada para atrair os consumidores era oferecer uma experiência de compras diferente, aliada à moda da comida gourmet, à valorização da arquitetura histórica e à redescoberta dos cafés de calçada e da vida das praças europeias [...] (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>).

Del Rio (2001) avança em suas observações sobre “o papel do turismo – de negócios, compras, cultural e recreativo – como um dos principais dinamizadores econômico e social nos casos bem sucedidos de revitalização de áreas centrais portuárias”. Nesse sentido, o autor argumenta ser

importante frisar que a revitalização de áreas centrais depende da renovação ou da construção de uma nova imagem urbana, em substituição à antiga percepção geral da área decadente. Se, por um lado, é vital a construção da confiança no processo e no lugar, o que é dependente de ações integradas, contínuas e constantes, monitoradas pelo poder público. Pelo outro, essas estratégias também dependem de um catalisador da revitalização, dinâmico e de forte apelo, constituindo-se em “diferencial” e “gancho” inicial, contribuindo ativamente e intensamente na construção da nova imagem e de uma nova experiência, atraindo novos usuários e investidores. Embora os catalisadores per se não possam garantir o sucesso da revitalização como um todo, eles têm se mostrado essenciais para dar a partida e, muitas vezes, para sustentar todo o processo (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>).

Para Landry e Wood (2003, p.43-64), as três principais tipologias de intervenção urbana que, além de se caracterizarem como vantagem competitiva, também contribuem para a qualidade de vida das cidades, são: 1) aquelas que atraem eventos esportivos de escala internacional, como por exemplo olimpíadas, copas do mundo de futebol; 2) festivais e programas de atividade cultural, como bienais, conferências internacionais que envolvem decisões mundiais, *shows* e mostras culturais; e 3) as arquiteturas icônicas, internacionalmente chamadas de *iconic buildings*, que são edificações de grande porte de grande destaque no lugar onde se inserem.

De acordo com Landry (2004, p.36), não há um passo a passo para projetos de regeneração urbana, termo que o autor utiliza para nominar as intervenções urbanas em *espaços de desvalia*. O que se pode afirmar, segundo Landry (2004, p.36), é que existem alguns estímulos, dependendo da identidade urbana, para se regenerar uma cidade ou parte dela. O primeiro deles são as construções que, a partir de sua implantação, se transformam na marca daquele lugar. Esse talvez seja o mais fácil, apesar de muitas vezes ser o método mais oneroso, já que é o principal catalisador do processo de regeneração. As atividades artísticas como objeto das intervenções urbanas também são um importante motivo para se recuperar áreas urbanas. “Bairros boêmios, reduto de artistas (pintores, atores, designers, músicos etc.) são conhecidos e reconhecidos e podem virar ponto de encontro de jovens, tornarem-se lugares badalados, a ponto de, em longo prazo, receber turistas”. Os eventos, para Landry (2004, p.37), também são uma forma de chamar atenção para a cidade. “Oferecer vantagens competitivas para sediar eventos esportivos, políticos, [...] é uma das soluções para remodelar espaços urbanos e viabilizar partes da cidade antes esquecidas”.

Novas políticas urbanas, baseadas em intervenções urbanas de importantes partes do território e novos investimentos em infraestrutura, têm sido lançadas, especialmente a partir dos anos de 1970. De acordo com Mugnano; Tornaghi; Haddock (2005, p.167), centros de escritórios e serviços, grandes quadras esportivas, centros culturais e de entretenimento, parques tecnológicos, megaestruturas esportivas e culturais são criadas e inseridas em programas de regeneração urbana e têm transformado radicalmente o perfil dessas cidades. Para os autores, “as administrações públicas têm estas intervenções como ‘a menina dos olhos’, concentrando investimentos e esforços para construir consensos em torno de tais operações”. Além de possuírem um ‘conteúdo’ (DALLA LONGA, 2010) principal, todas as intervenções devem ser integradas e incorporar um *mix* de usos (habitação, comércio, lazer, meio ambiente etc.). Entende-se que esse *mix*

viabiliza a atividade principal, a partir de uma transformação intencional, realizando uma valorização multidimensional dos *espaços de desvalia*.

Desenvolvendo as observações de Dalla Longa (2010), Del Rio (2001), Landry (2004) e Mugnano; Tornaghi; Haddock (2005) a respeito das novas funções que visam a transformar os *espaços de desvalia*, observa-se, nas cidades contemporâneas, a predominância de intervenções urbanas relacionadas aos *megaeventos*; à *cultura, lazer e entretenimento*; aos *distritos de negócios* e aos *polos tecnológicos*.

Megaeventos

Os *megaeventos*, segundo Roche (2000, p.1), são eventos de grande envergadura cultural (incluindo eventos comerciais e esportivos), apelo popular de massa e dimensão internacional, podendo ser considerados como um complexo projeto de desenvolvimento urbano e com importantes pontos de referência nos processos de transformação e modernização dentro e entre os Estados-Nação. Compreendem também um *mix* de exibição e performance, além de atingirem abrangência pessoal, cultural, sociológica e histórica. Roche (2000, p.5) afirma ainda que os *megaeventos* possuem estrutura e investimentos complexos, caráter e efeito multidimensional, pois envolvem combinações políticas e econômicas, juntamente com aspectos sociais e culturais, urbanísticos, ambientais e institucionais, que operam dentro e entre áreas urbanas, nacionais e internacionais, trabalhando de forma concomitante em um horizonte temporal de médio prazo, tanto para produzir os eventos como para controlar seus efeitos.

Os *megaeventos* agem no tempo e no espaço e apresentam três características, segundo Roche (2000, p.8-11): moderno/não-moderno; nacional/não-nacional; local/não-local. O evento moderno é progressista, pois envolve valores, ideologias e princípios conectados com o racionalismo técnico, o capitalismo, o humanismo universal, o urbanismo e níveis transnacionais de comunicação e transporte. Apesar dessa modernidade e de seus impactos, contém e/ou refere-se a alguns aspectos não modernos, pois também possui referências implícitas ou explícitas do passado e do futuro. Como eventos nacionais, os *megaeventos* são baseados na liderança do poder nacional na produção, no envolvimento dos cidadãos e no uso da infraestrutura local para os eventos. Como eventos não nacionais, ultrapassam a esfera nacional, pois envolve a presença de muitas nações estrangeiras, o desenvolvimento do turismo de consumo, atitudes e valores da nação anfitriã em relação às suas exibições e às performances das nações estrangeiras; além do resto do mundo, que está com a atenção voltada para o lugar do evento. A classificação de um *megaevento* como evento local reside no fato de eles serem concretizados a partir dos participantes locais, dos espectadores/visitantes e, principalmente, sobre a particularidade do lugar – a imagem da cidade que os sedia. A ideia de caracterizar um *megaevento* como não local é para se referir que, a partir das transmissões, podem ser assistidos de forma não presencial, portanto, em qualquer lugar.

Para Gratton; Dobson e Shibli (2001, p.36), *megaeventos* desempenham um importante papel no desenvolvimento da cultura e da política nacional e internacional. Cada vez mais, são partes de uma estratégia de mais vasto alcance, destinada a elevar o perfil da cidade e, portanto, seu sucesso não pode ser avaliado simplesmente em função da contabilidade de ganhos e perdas.

Nesse sentido, Sánchez (2003, p.526-528) afirma que

Na realização de mega-eventos internacionais, as operações de marketing urbano encontram oportunidades excepcionais de promoção das cidades e de aproveitamento estratégico do contexto para operações de reestruturação econômica.

Esses eventos produzem um incremento do turismo local e trazem cobertura extensiva da mídia, como também têm efeito, a longo prazo, na promoção de projetos de renovação urbana.

O crescente interesse de alguns governantes locais em atrair espetáculos esportivos baseia-se também em sua dimensão popular, passível de promover a construção de uma base política mais larga para o empresariamento da cidade.

Em geral, é questionado se as intervenções urbanas nos *espaços de desvalia* para a realização de megaeventos, quando substituídas por programas e eventos de menor escala, apresentam mais efetividade no custo-benefício, realizando o mesmo legado por um menor custo de investimento. No entanto, há mais variáveis envolvidas na realização de megaeventos: o sentimento de pertença, o orgulho de sediá-lo, questões políticas e sociais. Os megaeventos são uma vitrine para o mundo global e constituem-se em forma criativa de mostrar a multidimensionalidade transformada, a partir de uma intenção concretizada de valorização. De acordo com Gratton; Dobson e Shibli (2001, p.37), apesar de a maioria dos megaeventos resultarem em prejuízo financeiro (o evento em si), o lucro indireto (turismo, serviços, sentimento de pertença) é bastante para justificar a competição entre cidades para sediá-los. “Megaeventos, se bem sucedidos, têm a capacidade de projetar uma nova imagem e uma nova identidade para uma cidade”.

Cultura, lazer e entretenimento

Landry et al. (1994, p.7-8) define a cultura como sendo muito maior que as artes. Para os autores,

é também uma experiência vivida em um lugar e em um tempo. Focaliza o que é especial sobre uma cidade e sua gente e como sua história pode pré-figurar seu futuro. Tudo sobre uma cidade é então um recurso potencial para regeneração. Isto inclui sua história artística ou arqueológica; sua forma construída e herança arquitetônica; sua paisagem, topografia, amenidades, e marcos; a atratividade e legibilidade de seu espaço público; tradições étnicas, seus dialetos; produtos locais e habilidades artísticas; a qualidade de oferta em lazer, esporte, e entretenimento, as sub-culturas, incluindo as dos jovens; tradições da vida social pública, tradições cívicas, festivais e rituais; e claro que habilidades nas artes tradicionais como executar e pintar, e indústrias culturais novas como cinema, música ou tecnologia digital. Em resumo, cultura é um termo sumário que descreve a atmosfera criada por pessoas em confrontação com o lugar no que eles moram.

Para os autores, as cidades estão reconhecendo a cultura como um dos principais recursos na promoção da identidade local, tendo em vista demonstrar sua distinção e assim promover uma vantagem competitiva sobre as demais cidades.

Nesse sentido, segundo Landry e Wood (2003, p.60),

Há um repertório emergente na utilização da cultura ou das artes no desenvolvimento da cidade em grande parte baseada na tentativa de gerar “prestígio”. Geralmente estão focados em instalações para melhorar a imagem, atrair visitantes e investimentos, sobretudo, estrangeiros. A tentativa é marcar a cidade e associar seu nome com a sofisticação cultural.

O repertório completo inclui: o museu, o teatro, o centro de experiência de qualquer tema, o estádio e, finalmente, o aquário.

Mais recentemente, este repertório foi ampliado para incluir os ‘quateirões criativos’, que na verdade são compostos pela renovação de antigos edifícios industriais em áreas distantes ao centro da cidade, e tem como propósito atrair grandes eventos, quer em atividades desportivas ou festivais.

A cultura, a partir de movimentos criativos (museus, equipamentos de arte e entretenimento) e, de acordo com Porter (2009, p.247), é também mais um setor da atividade econômica da cidade contemporânea. Para Logan e Molotch (2002, p.207-208), a utilização de equipamentos culturais como museus, teatros e a realização de *shows*, festas e paradas comemorativas, os quais movimentam volume considerável de visitantes, vêm se caracterizando como atividades econômicas urbanas. Para os autores, em determinadas cidades é comum a utilização dos fundos de investimento em desenvolvimento urbano para a construção de equipamentos culturais visando a atrair outros investimentos e dinamizar outras atividades correlatas de comércio e prestação de serviços (hotéis, restaurantes, transportes). Essa estratégia tem contribuído para reabilitar e fazer crescer/desenvolver áreas, geralmente preservando edificações históricas, mantendo o patrimônio material e imaterial (sentimento das pessoas), além de apresentar o retorno financeiro em curto prazo.

Mas para Landry et al. (1994, p.8), não se pode limitar a experiência de tais processos somente em construções sociais ou econômicas, muito embora estas ajudem a reforçar a coesão social, aumentem a confiança pessoal e as habilidades, criem um terreno comum entre as pessoas, melhorem o seu bem-estar físico e mental, fortaleçam sua capacidade de agir como cidadãos, desenvolvam a formação e novas formas de emprego, atraiam aqueles cujas necessidades não são tratadas e desenvolvam a capacidade organizacional. Segundo os autores, em um mundo dirigido por imperativos econômicos e focado em medidas financeiras, os benefícios de investimento cultural são facilmente esquecidos. A cultura deveria ser vista como um modo barato e criativo de achar soluções para alguns problemas considerados sem solução. Em particular, a promoção cultural é um importante fator para atrair negócios e visitantes. É através da herança cultural que o sentimento de pertença, a identidade e a imagem de uma cidade são apresentadas para o resto do mundo. De acordo com a qualidade da cena cultural local, isso se configura como vantagem competitiva da cidade.

Distrito de negócios

É comum observar nas cidades contemporâneas que, no passado, determinadas áreas urbanas eram locais constituídos de grande prestígio e extremamente procurados pela população para residir, e que o mesmo não acontece no presente, pois as famílias procuram outros bairros, mais recentes e/ou mais funcionais, localizados em outras áreas

da cidade. Com isso, constata-se também o esvaziamento pela diminuição da população residente. Os fatores responsáveis pelo abandono dessas áreas, geralmente situadas em regiões centrais, passam pela crescente ocupação do centro pelas atividades terciárias; pelo desenvolvimento dos transportes urbanos e suburbanos (que aumenta a mobilidade da população e facilita a sua fixação em áreas afastadas do local de trabalho); pelo aumento dos congestionamentos de trânsito e dificuldades de estacionamento; pelo aumento da poluição sonora e atmosférica; pela degradação das habitações antigas, que cada vez mais apresentam condições de habitabilidade precárias, constituindo mesmo um risco para a saúde e a vida dos seus habitantes.

O abandono das áreas centrais das cidades, na opinião de Vaz e Vasconcellos (2003, p.738), resulta também das transformações do estilo de vida das cidades contemporâneas:

na economia pós-industrial ou da informação, novas transformações estão em curso: a produção não-material obriga, mais uma vez, as cidades a se renovarem. Visa-se a produção imaterial, ou seja, de bens não materiais correntes: serviços, informações, símbolos, valores, estética, além de idéias e tecnologia. Os sistemas de transportes, comunicação e informação alteraram os fatores locais. Se, por um lado, o desenvolvimento das comunicações e da informática permitiu a descentralização das atividades, reduzindo os deslocamentos ao centro e contribuindo para o seu esvaziamento, por outro lado, a condição de abrigar os principais suportes materiais da memória, da imagem e da identidade urbana atribuiu-lhes novos sentidos. Através de projetos estratégicos passou-se a oferecer melhores condições de acessibilidade, comunicação, segurança e educação, recuperando edifícios e áreas abandonadas, ampliando a oferta de habitação e de espaços públicos, elevando a qualidade estética e ambiental e enfatizando aspectos culturais e simbólicos.

Por conta disso, tais áreas, sejam centrais ou não, começaram a ser objeto de intervenções urbanas, que, nesse caso – em muitos casos – estão constituídas por programas vinculados aos distritos de negócios, os quais na literatura internacional são denominados de *Central Business District* (CBD), com a criação de ruas e praças; a potencialização de áreas para atrair visitantes; sistemas de transporte eficiente; renovação do patrimônio edificado e a atração de novas atividades, como serviços voltados à administração e ao mercado financeiro; e a implementação de programas de revitalização do comércio. O centro empresarial, termo utilizado por Castells (1999a, p.490) para denominar o CBD, que nesse referencial recebe a denominação de distrito de negócios,

consiste numa infraestrutura de telecomunicações, comunicações, serviços avançados e espaços para escritórios baseados em centros geradores de tecnologia e instituições educacionais. Prospera em processamento de informação e funções de controle. Geralmente é completado por instalações de turismo e viagens. É um nó da rede intermetropolitana. Portanto, o centro empresarial não existe por si mesmo, mas pela sua conexão com outros locais equivalentes organizados em uma rede que forma a unidade real de gerenciamento, inovação e trabalho.

Há também quem defina o CBD como o termo geográfico que designa a área central de uma aglomeração urbana de maior dimensão e importância, caracterizada pela forte

concentração terciária. É para o CBD que convergem as principais artérias de circulação, onde se localizam as atividades mais sensíveis à centralidade, não só pela grande acessibilidade, mas também pelos contatos e informação que ele proporciona. Para Fainstein e Campbell (2002, p.11-12),

Os centros urbanos reconstruídos agora constituem ‘nós’ dentro de um sistema multi-centrado de áreas urbanas. Estas áreas têm mudado significativamente desde o tempo em que o CBD definiu seus centros. Embora o CBD velho possa reter seu domínio em cima de certas indústrias de serviços, financeiras e turismo, outras partes da região assumiram numerosas funções, incluindo comércio, centros de pesquisa, fábricas e serviços. Estas atividades podem ser concentradas em parques de tecnologia, complexos de escritório, shopping centers, ou podem ser amarrados ao longo de corredores de rodovias em edificações específicas.

Os distritos de negócios são, portanto, locais onde se reúnem as atividades que visam a dar à população a possibilidade de satisfazer as suas mais elevadas exigências. Geralmente situados em áreas centrais, é o lugar onde se encontram âncoras de todos os segmentos, como lojas, restaurantes e comércio especializado, edifícios administrativos e lugares para diversão. Os CBD são lugares onde se concentram os serviços e as atividades financeiras, tais como os bancos, companhias de seguros e grandes hotéis. Também nessas áreas se localizam os escalões mais elevados da decisão, em nível administrativo (ministérios, tribunais, governos regionais e municipais), em nível econômico (bolsas, sedes de bancos e companhias de seguros) e em nível cultural (teatros, cinemas e museus).

Polos tecnológicos (pesquisa/desenvolvimento)

Não custa relembrar que a inovação, uma característica intrínseca da sociedade do conhecimento, ou seja, da sociedade informacional, aqui já definida e caracterizada, segundo Castells (1999a, p.478), representa “um conjunto específico de relações de produção e gerenciamento com base em uma organização social que compartilha uma cultura de trabalho e metas instrumentais, visando gerar novos conhecimentos, novos processos e novos produtos”. Apesar de esse conceito não mencionar o aspecto espacial, segundo o autor, essa é condição para a existência dos meios de inovação. Para Castells (1999a, p.480), “os meios de inovação industrial de alta tecnologia que chamamos de tecnópolis apresentam-se em vários formatos urbanos”. Os polos tecnológicos que Castells e Hall (2001) denominam de tecnópolis reúnem em uma mesma área instituições de pesquisa, mão de obra qualificada e capital para investir em inovação tecnológica. Os autores definem as tecnópolis, como uma forma de gerar riqueza a partir do conhecimento e identificam três tipologias de “tecnópolis”, que são os complexos industriais de alta tecnologia construídos sobre um meio inovativo; os centros de pesquisa e tecnologia de cunho científico, sem relação direta com a etapa produtiva; e os parques tecnológicos como instrumento de desenvolvimento regional e descentralização industrial.

Embora os autores generalizem o termo tecnópolis, de acordo com Gonçalves (1998, p.19), “os espaços nos quais surgem e se concentram empresas de alta tecnologia recebem diferentes nomes de acordo com suas características, como polos e parques tecnológicos, incubadoras e tecnópoles”. No entanto, afirma ainda que “embora estes ambientes de apoio à alta tecnologia possam ter diferentes feições, todos têm em comum os mesmos objetivos finais: transferência de tecnologia e surgimento e consolidação de empresas eficientes e competitivas”. Gonçalves (1998, p.19) afirma que “a expressão tecnópole foi inicialmente

usada para designar uma cidade construída para geração de conhecimento”. Já Benko (2002, p.153) trata esses espaços, ou os polos tecnológicos, como tecnopolos. Para o autor,

Os tecnopolos são realizações utilizadas por cidades cujas estratégias de desenvolvimento econômico se apóiam na valorização de seu potencial universitário e de pesquisa, esperando-se que este provoque uma industrialização nova por iniciativa de empresas de alta tecnologia, criadas no local ou para lá atraídas.

Benko (2002, p.156) observa que “operacionalmente estes espaços apresentam uma continuidade com os conceitos e instrumentos tradicionais da urbanização, aplicados num contexto novo que se aproveita das oportunidades oferecidas pela evolução rápida e intensa das tecnologias”. Benko (2002, p.156) avança em suas considerações afirmando que “essas novas estratégias tentam assegurar a mobilização endógena dos recursos e aumentar a capacidade de inovação e de adaptação das áreas envolvidas”.

Os polos tecnológicos, como assentamento urbano, são uma experiência interessante no processo de desindustrialização dos centros e das periferias das cidades. Essas áreas degradadas/deterioradas são incapazes de conviver com outras funções. As fórmulas de assentamentos industriais derivados da alta tecnologia têm novas características como necessidade de pouco espaço para produção e desenvolvimento, menores equipamentos e integração de atividades não industriais. Essas características permitem ao novo assentamento industrial de adaptar-se à forma urbana, integrando-se a funções como educação, comércio, habitação, lazer e cultura.

Por fim, é relevante destacar os pensamentos conflitantes de alguns autores, envolvendo as alternativas de intervenção urbana aqui tratadas, ou seja, *megaeventos*, equipamentos relacionados à *cultura, lazer e entretenimento, distritos de negócios e polos tecnológicos*. Para Sánchez (2001, p.162),

representam emblemas, sínteses eloqüentes de uma nova maneira de fazer a cidade: a cultura e o lazer mercantilizados, os pólos de atratividade turística geradores de renda, os projetos ecológicos de recuperação de rios e fundos de vale e a criação de parque associados a grande projetos imobiliários de alto padrão.

De acordo com Logan e Molotch (2002, p.230), nesses espaços “os valores de uso de uma maioria são sacrificados pelos ganhos de troca de poucos”.

Abascal (2005) contraria a afirmação de Sánchez (2001, p.162) e Logan e Molotch (2002, p.230), afirmando que:

Na atualidade, ações em áreas degradadas ou obsoletas relacionam-se à necessidade de gerar efeitos multiplicadores da dinâmica econômica da cidade, bem como atrair investimentos. O que parece ser apenas uma ação pontual num tecido urbano na verdade se encontra relacionado à cidade em sua totalidade, suportando estratégias de alimentação e recuperação de periferias, patrimônio histórico, promoção de habitação e ações diretas sobre os espaços públicos (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp338.asp>).

As observações de Dalla Longa (2010) complementam a afirmação de Abascal (2005), pois o autor conclui que o continente, o lugar da transformação, sem a mudança de

suas funções, ou seja, seu conteúdo, não incidirá na valorização das multidimensões que compõem o espaço urbano e, conseqüentemente, aprofundará as características do espaço como desvalia. Essa conclusão de Dalla Longa (2010) permite, portanto, correlacionar a transformação intencional dos *espaços de desvalia* à valorização multidimensional do continente através do conteúdo, realizado a partir de intervenções urbanas.

b) Intervenções urbanas

As intervenções urbanas surgem em um momento em que a palavra de ordem é “reciclar”, de forma a se reaproveitar, buscando se evitar o desperdício e gerando um novo ciclo, sem novo consumo de recursos naturais. A ideia central dessa tendência de racionalização de usos pode ser aplicada aos *espaços de desvalia* das cidades contemporâneas nas intervenções urbanas destinadas a transformar *espaços de desvalia*. Como foi anteriormente visto, vários são os termos relacionados com esse novo ciclo: renovar, regenerar, reabilitar, requalificar, revitalizar, reciclar, resgatar, reinventar... Faz-se necessário que os termos empregados para designar os processos de intervenção urbana sejam detalhados, numa tentativa de encontrar um novo termo que seja adequado e abrangente à desvalia, no que se refere à degradação e à subutilização dos espaços.

O prefixo RE- está vinculado ao “fazer novamente” e, para Vasconcellos e Mello (2009, p.53), se refere a “alguma coisa que repete o já existente com uma nova forma”. Segundo Vasconcellos e Mello (2009, p.53-54), “a variedade na terminologia aplicada às práticas urbanas evidencia um elenco de metáforas. Investigar suas origens e significados no tempo é questão relevante para a compreensão do modo como essas diversas intervenções vêm sendo aplicadas”. Para Vasconcellos e Mello (2009, p.54), embora cada país utilize tais termos de maneira própria, de acordo com seu contexto, criando novos significados, observam-se as tentativas de universalização não só da nomenclatura, como também da tipologia dos projetos que os acompanha. As autoras observam que as denominações e definições mudam conforme seja o período em que foram realizadas, a tipologia e até mesmo onde estão localizadas, como é o caso dos termos renovação e regeneração urbana, que, muitas vezes, dependendo do lugar onde essas intervenções são realizadas, podem ter o mesmo significado conceitual.

Realizando um resgate sobre as origens históricas de um conjunto de termos relacionados ao prefixo RE-, Vasconcellos e Mello (2009, 54-64) iniciam sua abordagem ainda em meados do século XIX, com intervenções denominadas de cirurgias urbanas, as quais tinham como motivo ordenar o crescimento urbano explosivo da época, pois, segundo as autoras, “com o aumento da população a palavra de ordem era a higienização”. Assim “surgiram os primeiros planos de renovação urbana”, os quais tinham como objetivos demolir edificações existentes e reconstruí-las a partir de uma norma. Esse processo findou com a publicação da Carta de Veneza, no ano de 1964, que tinha como proposta considerar, além das edificações, “o tecido urbano como merecedor de valorização”. Segundo as autoras, “a era das demolições começava a chegar o fim”. Nesse período, surgem termos como valorização, revitalização, reabilitação. Este último, segundo Vasconcellos e Mello (2009, p.58), em seu sentido de origem, “significa o restabelecimento dos direitos”. Portanto, reestabelecer o que foi perdido.

Em 1972, na Convenção da Unesco, o termo foi substituído por restauração. No entanto, a Carta Italiana del Restauro, diz, nesse mesmo ano, segundo as autoras, que definiram como uma das principais ações a reestruturação urbanística e, segundo Vasconcellos

e Mello (2009, p.58), “a carta aborda especialmente as relações, sobretudo, do ponto de vista funcional, tecnológico e de uso, entre o território, a cidade e o centro histórico”.

A Carta de Lisboa, documento publicado no ano de 1995, define o conceito de renovação para ser aplicado, segundo Vasconcelos e Mello (2009, p.59), “em tecidos urbanos degradados, demolindo estruturas morfológicas, substituindo-as por tipologias arquitetônicas contemporâneas”. No entanto, a renovação, para a Carta de Lisboa, se reduz a uma técnica utilizada para a “reabilitação” urbana, que é conceituada como uma “estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente através de intervenções múltiplas, destinadas a valorizar as potencialidades sociais, econômicas e funcionais, a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes”. O documento também menciona a revitalização urbana, a qual “engloba operações destinadas a reativar a vida econômica e social de uma parte da cidade em decadência. Esta noção, próxima da reabilitação urbana, aplica-se a todas as zonas da cidade”. A Carta de Lisboa induz que o termo reabilitação seja sinônimo de requalificação e aproxima os conceitos de reabilitação e revitalização. Ou seja, a Carta de Lisboa confunde ao aplicar os termos e suas definições.

Marcando o final do século XX, surge o termo da regeneração urbana, que, segundo as autoras, representa “uma metáfora comparativa entre o processo de recuperação da pele e o tecido urbano”. Esse termo remete a ações agressivas de transformação urbana. Vasconcelos e Mello (2009, p.61) apresentam também a corrente dos que defendem a preservação ou conservação, que é “a utilização racional de um bem, garantindo-lhe sua exploração econômica. Essa ação, hoje, traduz-se como desenvolvimento sustentável” e engloba desde as manutenções preventivas até a restauração, que seria uma forma mais complexa de manutenção conservativa.

Vasconcelos e Mello (2009, p.63) concluem essa análise observando que

essas práticas passam a ser identificadas na própria terminologia que aponta para “voltar a” fazer uma relação temporal. O prefixo RE- começa a ser empregado nas novas definições, representando as referências explícitas às preexistências. O RE- é uma estratégia que considera (ou finge considerar) a inclusão do tempo na análise do espaço, sem, contudo explicitar um significado e uma metodologia para tal.

Por fim, Vasconcelos e Mello (2009, p.64) chegam a concluir que “as várias nomenclaturas dadas aos planos implicam uma grande confusão de conceitos” e criticam o poder público que, segundo as autoras, “parece colaborar com essa confusão, legitimando novos termos para manter o privilégio de definir quais as culturas a serem selecionadas e valorizadas, associando o tipo de intervenção ao *marketing* político”.

Na tentativa de definir, ou mesmo classificar os RE- como processos de intervenção urbana, Vargas e Castilho (2009, p.5) segmentam através de períodos a utilização e significação desses termos. Para as autoras, a renovação urbana compreendeu o processo de intervenção em áreas urbanas de 1950 a 1970, onde o propósito era demolir e construir para renovar. Esse movimento ocorreu especialmente em áreas centrais que foram renovadas a partir da construção de espaços públicos, torres de escritórios e apartamentos voltados às classes de renda mais elevadas. Uma das críticas às intervenções estava relacionada à “falta de visão empresarial dirigida aos planos e projetos realizados”, pois não promoviam a atração de outros usuários nem estimulava a manutenção da vitalidade urbana. Além disso, segundo as autoras, “no processo de intervenção urbana, fora desconsiderada qualquer possibilidade de participação comunitária, assumindo caráter segregacionista”, ocorrendo até a expulsão

de residentes, que foram substituídos por residentes de renda mais elevada, iniciando um “processo de gentrificação (enobrecimento) nas áreas degradadas”.

A “preservação” urbana, no período entre 1970 a 1990, segundo Vargas e Castilho (2009, p.16), “reforçou a importância da preservação das vizinhanças e a restauração histórica de edifícios considerados significativos como os novos *símbolos* de status e distinção”, utilizando-se de “antigas estruturas industriais, estações de trem, armazéns, etc. introduzindo nesses espaços o comércio e os serviços varejistas, as atividades de lazer e a cultura”. Esse período de intervenções urbanas foi marcado por críticas direcionadas ao caráter ideológico na discussão sobre a privatização do espaço público, através dos projetos urbanos e das parcerias público-privadas; o comércio e os serviços como estratégia de recuperação; a criação de cenários, ou seja, projetos considerados artificiais quando de sua implantação no cenário urbano; e o entendimento do que é histórico, pois “é um paradoxo utilizar o conceito de preservação para um processo que cria um novo ambiente urbano”. Esses projetos caracterizaram-se pela gestão compartilhada, através da participação de segmentos interessados. Vargas e Castilho (2009, p.28) citam que os defensores desse tipo de intervenção afirmam que “as áreas históricas são promotoras de uma cidade idealizada, principalmente para pessoas que perderam o contato com a urbanidade”. Além disso, para esses defensores, as atividades de comércio e serviços implantadas a partir dessas intervenções “têm sido catalisadoras das principais estratégias de recuperação das áreas centrais”. Para Vargas e Castilho (2009, p.31),

todas as estratégias e instrumentos estabelecidos para a recuperação das áreas urbanas, direcionados ao desenvolvimento urbano local e fundamentados na preservação do patrimônio histórico cultural, agiram como embriões de uma nova era nos processos de intervenções urbanas em áreas centrais.

A reinvenção urbana, no período entre 1990 a 2000, caracteriza, segundo as autoras uma era em que “a homogeneidade da sociedade industrial fora substituída por uma imensa diversidade de estilos de vida”. Para Vargas e Castilho (2009, p.32), “a revolução tecnológica tornou as atividades econômicas menos dependentes do território e, ao mesmo tempo, aumentou sensivelmente sua visibilidade”. Para Vargas e Castilho (2009, p.33), “um dos objetivos desse período foi criar ou recuperar a base econômica das cidades para gerar emprego e renda, preocupação antes referente ao poder central que passou a ser do poder local”. Nesse processo, segundo as autoras, “os setores público e privado unem-se, a fim de ‘reconstruir’ ou ‘reinventar’ o ambiente construído”. Nesse período, “intervir no espaço urbano torna-se uma ação mais ampla”, pois “outras áreas deprimidas passam a ser focalizadas, além das áreas centrais, como aquelas decorrentes da obsolescência das estruturas industriais, portuárias, orlas ferroviárias, etc.”. Surge a tendência da elaboração de projetos baseados no planejamento estratégico e na promoção da imagem da cidade. Vargas e Castilho (2009, p.41) transmitem a opinião crítica de vários autores quanto a esse tipo de intervenção urbana, rotulando de *disneyfication*, “que consiste na criação de sonhos e fantasias” ao transformar o cenário abandonado em novos usos voltados para o lazer, entretenimento, cultura e consumo, os quais são realizados pensando na população flutuante, advinda da atividade turística. Apontam que essas intervenções geram gentrificação e desigualdade social e que, apesar disso, os objetivos têm sido alcançados. Sobretudo, observam uma intensa participação da sociedade civil, que busca a melhoria do ambiente construído e que, por vezes, se organiza de tal maneira que o processo é “incapaz de ser interrompido quando da alternância da administração pública”.

Apesar de observarem à distância que as intervenções urbanas se encontram das demandas locais, Vargas e Castilho (2009, p.48) concluem que “a mudança do estágio de intervenções urbanas que partiam de um projeto arquitetônico para um processo de gestão

do espaço urbano, comandado principalmente pela sociedade civil, parece apontar caminhos promissores a serem tentados”.

Roberts (2008, p.13-16), de forma mais pragmática, define as intervenções urbanas a partir de uma linha temporal, mas apenas define. Não levanta questionamentos nem expõe críticas sobre o assunto. O autor realiza essa definição a partir do tipo de estratégia e orientação utilizadas para o desenvolvimento de cada intervenção; da participação dos principais atores e demais envolvidos; da escala (abrangência) dessas intervenções; do foco econômico, do conteúdo social da intervenção; do nível de detalhamento das ações físico-territoriais; e da preocupação com as questões ambientais.

A análise de Roberts (2008, p.15) inicia na década de 1950. Caracteriza as intervenções dessa época como reconstrução, que tinha como estratégia reconstruir de fato, ampliando ou não antigas áreas urbanas a partir de um plano geral, tendo como principais agentes envolvidos eram os governos nacionais e locais, assim como projetistas e investidores, estes últimos representando o setor privado. A escala de projeto enfatizava as ações pontuais que financiadas pelo setor público, com algum investimento do setor privado. Nesse período havia uma preocupação com melhorias nas habitações e no desenvolvimento de bairros de uso misto, especialmente nos centros urbanos. A preocupação com o meio ambiente ainda não existia; no entanto, havia a necessidade de melhorar a ambiência urbana, o que era feito com o paisagismo.

Na década de 1960, dando prosseguimento às intervenções urbanas realizadas na década anterior, a revitalização surge como primeira tentativa de reabilitação com grande avanço na parceria entre os setores público e privado. Além disso, os projetos emergem para um nível de intervenção de influência maior. Se antes eram pontuais, as intervenções agora levavam em consideração o entorno. Melhorias no bem-estar social, continuação da política de 1950 com a reabilitação em paralelo de áreas existentes e melhorias seletivas em relação ao meio ambiente são questões relacionadas com as preocupações da revitalização, que o autor parece considerar como sinônimo da “reabilitação”.

A renovação urbana, identificada por Roberts (2008, p.15-16) na década de 1970, tinha como foco a renovação e os esquemas de intervenção nos bairros. Houve o crescimento da participação do setor privado e, com isso, uma descentralização do governo local. Inicialmente, as escalas de intervenção iam além das ações pontuais, sendo que posteriormente a questão pontual foi mais enfatizada. Nesse período, há uma maior redução dos investimentos do setor público e crescimento dos investimentos privados. Em relação à participação da sociedade, as ações promoviam o empoderamento das comunidades. Em termos de intervenções, houve uma renovação mais extensa de áreas urbanas envelhecidas e melhorias ambientais com algumas inovações.

A década de 1980 marca esquemas maiores de intervenções urbanas, as quais Roberts (2008, p.16) denomina de redesenvolvimento. Surgem os projetos-âncora, realizados não somente nos centros urbanos, mas em áreas afastadas e com aspecto de degradação. Há uma ênfase na participação do setor privado quanto ao financiamento desses projetos. O desenvolvimento se dá de dentro para fora, ou seja, inicialmente o foco é no projeto-âncora, mas seu impacto influencia o entorno e a comunidade participa, tendo como parceiro maior o Estado. O autor observa o crescimento do interesse para com o meio ambiente.

E, finalmente, aborda a regeneração urbana, que surge na década de 1990, adotando formas mais compreensivas de política e prática, no sentido de dar um tratamento integrado às políticas e propostas. Há notadamente o predomínio da parceria público-privada na realização

dessas intervenções. A escala de projeto cresce na perspectiva da integração regional, inclusive entre cidades. Há um balanceamento na participação entre setores público e privado e os fundos de financiamento. A participação da comunidade nas decisões políticas é intensa. No que se refere ao meio ambiente, a regeneração trabalha com o princípio da sustentabilidade.

Para Roberts (2008, p.16), essa evolução dos problemas e oportunidades urbanos demonstra a importância de temas como a relação entre as condições físicas e de resposta social, a necessidade contínua de substituição física de muitos elementos do tecido urbano, a importância do sucesso econômico como fundamento para a qualidade de vida e a prosperidade urbana, a necessidade de fazer o melhor uso possível do solo urbano e evitar a expansão desnecessária e a importância do reconhecimento de que a política urbana é o reflexo das convenções sociais dominantes na realização das intervenções urbanas.

Shaw e Porter (2009, p.1-2) utilizam o termo regeneração a partir da visão de transformação econômica do lugar. Para as autoras, a regeneração pode ser definida como “um reinvestimento em um lugar depois de um período de desinvestimento”. Compans (1998, p.91) trata a renovação urbana a partir da mesma conceituação que Shaw e Porter (2009) abordam o termo regeneração. Para essa autora,

O conceito de renovação urbana esteve sempre associado à substituição de funções e à recuperação do valor do solo de áreas ‘degradadas’, através da utilização de modelos formais reprodutores de ordens inovadoras, exógenas e progressistas. Com efeito, a renovação urbana corresponde a uma aspiração de modernização e de transição na vocação econômica do lugar incorporada por determinado agente social e político.

Após a análise de Vasconcellos e Mello (2009), Vargas e Castilho (2009), Roberts (2008), Shaw e Porter (2009) e Compans (1998) sobre os vários termos declinados e definidos, na tentativa de consensuar qual o mais apropriado para denominar as intervenções urbanas nos *espaços de desvalia*, é interessante observar a compreensão de Dalla Longa (2010). O autor, ao analisar alguns casos de intervenções urbanas de diferentes tipos de continente e conteúdo, realizadas em diversas cidades, identifica como modelos de intervenção urbana a renovação, o redesenvolvimento, a regeneração, a recuperação, a revitalização, a estruturação, a gentrificação e a reestruturação. No entanto, ao longo de sua explanação, Dalla Longa (2010, p.2) prefere identificar esses movimentos como intervenções urbanas complexas. Mais do que adotar uma terminologia para designar as intervenções urbanas nos *espaços de desvalia*, deve-se prestar atenção ao resultado das transformações ocorridas após a sua implementação.

As intervenções urbanas transformadoras dos *espaços de desvalia* da cidade contemporânea têm consequências variadas em diferentes cidades, de acordo com o modelo político-institucional, com as circunstâncias econômico-financeiras, com os valores socioculturais, com as peculiaridades geográficas e com as características do espaço de desvalia e com o propósito e a metodologia da respectiva intervenção.

Mais uma vez, ressalta-se que, neste trabalho de pesquisa, são descritas as percepções e avaliações relativas às intervenções urbanas designadas pelos RE- (regeneração, renovação...) sob a ótica de diferentes autores, com variadas visões de mundo, influenciadas por momentos históricos e contextos geográficos e que valorizam a literatura pertinente.

Nas referências teóricas apresentadas a seguir, estão expostas críticas e posicionamentos favoráveis referentes à realização de intervenções urbanas, não importando o tipo de RE- desejado nem a época de sua efetivação. Há autores, como Sánchez (2001),

que classificam essas intervenções como espetaculosas, como meras vitrines e que, mesmo quando mobilizam recursos vultosos, apresentam pequeno alcance social. As consequências negativas dos processos de intervenção urbana, de acordo com Shaw e Porter (2009, p.1), por exemplo, nunca são exploradas pelos seus defensores. Apesar de os beneficiários desses projetos serem advertidos quanto às desvantagens de sua implementação (completa ou em parte), raras são as reflexões de políticos e investidores imobiliários sobre os efeitos imediatos e em longo prazo de tais processos, especialmente aqueles que podem causar exclusão social. Para Vasconcellos e Mello (2009, p.64),

o paraíso prometido pelos planos de revitalização, reestruturação, reabilitação, etc. segue pelo curso da história por meio de inúmeras injunções políticas e econômicas, as quais esbarram com questões importantes, como as da propriedade da terra e do capital, nem sempre equacionadas de acordo com a visão mágica e o discurso fácil de que um projeto poderá garantir uma nova vida para uma determinada área.

Fainstein (2002, p.116) argumenta que o resultado de grande parte desses processos é o aumento da riqueza para investidores, especuladores imobiliários e financistas e o empobrecimento da população. Shaw e Porter (2009, p.1), apesar de observarem a necessidade de reinvestimento nas áreas degradadas, observam que a regeneração também tem um lado escuro, a começar pelo aumento nos valores do solo na área onde ocorre o investimento, o que pode causar o deslocamento ou a exclusão de usuários de baixa renda do lugar. Segundo Carlos (2004, p.112),

A revitalização é, antes, um processo de revalorização do solo urbano que muda o uso do espaço pela imposição do valor de troca, expulsando aquele que não está apto a pagar por ele. A revitalização, por sua vez, também produz a assepsia dos lugares, pois o 'degradado é sempre o que aparece, na paisagem, como o pobre, o sujo, o feio exigindo sua substituição pelo rico, limpo, bonito; características que não condizem com a pobreza.

Shaw e Porter (2009) avançam na argumentação ressaltando que, quanto maior a valorização imobiliária, maior é a possibilidade de exclusão social. Outra ressalva que as autoras realizam a respeito das intervenções urbanas é que dificilmente há o reconhecimento por parte do governo de que a regeneração urbana afeta as pessoas diferentemente. Essa dificuldade de reconhecer tais diferenças se inicia com os planejadores, que "raramente exibem compreensão das complexidades sociais, econômicas, culturais, ambientais e políticas de regeneração urbana" (2009, p.1).

Nesse sentido, Sánchez (2003, p.47) observa que

Esses espaços 'dominados', essas parcelas da cidade, determinam novas especializações, impõem modos de apropriação e comportamentos apoiados em representações que, em alguns casos, reforçam e em outros determinam novas formas de inclusão e exclusão de grupos sociais. Na escala da cidade, as intervenções baseadas nas 'parcerias público-privadas' constroem novas centralidades, pólos de atração que redimensionam o fluxo das pessoas e reordenam o consumo. Elas podem ser interpretadas como a expressão do movimento que transforma o espaço em mercadoria, produzindo o consumo do espaço.

Sánchez (2003, p.47) observa ainda que

As novas formas de ação no espaço vêm criando nas cidades os chamados ‘espaços de renovação’ que são cada vez mais homogêneos no mundo todo, pois são moldados a partir de valores culturais e hábitos de consumo do espaço tornados dominantes na escala mundo. Essa tendência, em termos de experiência urbana, tem levado a homogeneização, a uma ‘pasteurização’ dos espaços. Embora, na maioria das vezes, os ‘espaços renovados’ tenham sido transformados em ícones da modernização, a leitura crítica pode identificar nesses mesmos processos de ‘renovação’ um obscurecimento das diferenças no espaço e no tempo sociais.

Ao abordar o tema das intervenções urbanas como experiências de revitalização e “renovação urbana”, Sánchez (2001, p.162) afirma que

A revitalização e a renovação urbanas, quando tornadas espetáculo da cidade que se apresenta em sintonia com os impulsos globais, constroem a referência simbólica de uma possível convivência e complementaridade entre a cidade competitiva e a cidade sustentável.

Sánchez (2001, p.165) afirma ainda a respeito da renovação urbana que “guardadas as diferenças e matizes entre os variados projetos, pode-se arriscar a afirmação de que os lugares públicos criados não passam de cenários para uma sociabilidade fictícia que por sua vez produzem uma estetização de relações sociais”. De acordo com Sánchez (2003, p.498),

Os projetos políticos de cidade orientados à promoção do crescimento econômico e para a atração de investimentos estão centrados na renovação urbana, com vistas a facilitar as decisões do capital internacional na escala do local. São os governos de cidade e as coalizões pró-crescimento que, ao perseguirem a implementação desses projetos, têm investido mais incisivamente na construção de imagens da ‘recuperação econômica’, do “renascimento da cidade” ou da ‘excelência dos serviços urbanos’ do lugar frente àqueles oferecidos em outros centros.

Para Sánchez (2003, p.498-499), os espaços transformados pelos processos de intervenção urbana resultam no aprofundamento da fragmentação social. A autora afirma ainda que:

Os planos de ‘revitalização’ de bairros fazem eco ao projeto de forjar uma nova harmonia dos vínculos sociais. Trata-se, muitas vezes, de uma lógica securitária que não esconde sua natureza autoritária. Efetivamente, a pasteurização das culturas e a ‘parque-tematização’ parecem ser os caminhos mais proveitosas dos programas de renovação urbana contemporâneos, promovendo uma ‘ordem branca da cultura’ – teatros da memória que procuram avançar sobre os enclaves existentes (2003, p.532-533).

Em consequência dessa “ordem branca da cultura”, o principal e mais perverso impacto negativo desse tipo de desenvolvimento – da intervenção urbana em *espaços de desvalia* – é a exclusão de uma larga parcela da população. E, por isso, esse tipo de intervenção, segundo Fainstein (2002, p.116), na maioria dos lugares, tende a se enfraquecer. Para Squires (2002, p.244), o mais destrutivo aspecto desse criativo processo talvez seja o desequilíbrio natural do desenvolvimento espacial de cidades e o crescimento desigual associado às raças e classes. A dificuldade de conciliar a agenda empresarial/comercial com a agenda social causa, muitas vezes, impactos relacionados à exclusão da população, como, por exemplo, a criação de empregos

para profissionais especializados em detrimento da massa de trabalhadores desempregada e a dificuldade de acesso da população de baixa renda aos demais serviços urbanos.

Para Sánchez (2003, p.477), em suma:

A renovação urbana de algumas áreas, tornadas mais atraentes para diversos tipos de empreendimentos, pode significar, no limite da racionalidade dos governos municipais e das coalizões dominantes, expulsar a população considerada excedente, selecionar cidadãos; seleção que, sob a ótica das imagens da renovação, ressurgem quase naturalizadas, aparece como natural.

Segundo Hall e Pfeiffer (2000, p.236) “o risco envolvido em estratégias de regeneração urbana é muito alto. Edifícios modernos ou edifícios atualizados melhoram a aparência local, mas pode marcar facilmente o começo de gentrificação”. Para Sánchez (2003, p.516), “a gentrificação e a reestruturação espacial, da qual ela é parte, vêm sendo, de fato, um processo sistemático do desenvolvimento urbano do capitalismo tardio”.

Segundo Smith (2006, p.60-63), foi Ruth Glass, no ano de 1964, quem primeiro identificou essa mudança de perfil da “gente” que habitava os lugares regenerados. Smith (2006, p.63) afirma que a gentrificação é o principal impacto negativo que pode surgir quando da valorização dos *espaços de desvalia*, especialmente quando esta é realizada a partir do instrumento da parceria público-privada. Para Smith (2006, p.72), “a gentrificação não representa mais uma simples estratégia residencial, mas aparece como componente principal nas transformações urbanas”.

O que começou como decorrência de acontecimentos no mercado habitacional evoluiu para uma expressão sistemática da mudança social e econômica global. Mas isso não era inevitável ou acidental. As cidades, tornando-se globais, se é que podemos usar essa expressão, também levam algumas de suas dimensões a se globalizarem. A globalização emergente da gentrificação, como a das próprias cidades, representa a vitória de certos interesses econômicos e sociais sobre os outros, em geral de dimensão classista, e, em alguns casos mesmo, racista (p.80).

Ainda de acordo com Smith (2006, p.80), “a apropriação estratégica e a generalização da gentrificação, como signo da competição entre as cidades, encontram sua expressão mais desenvolvida na linguagem da ‘regeneração’ urbana”. Falta no discurso da regeneração urbana levar em conta o destino das pessoas deslocadas ou postas na rua, graças a uma reconquista da cidade em tão grande escala.

Fainstein e Campbell (2002, p.11) assinalam que:

Numerosos estudos, entretanto, têm caracterizado este crescimento como altamente desigual em seus impactos, principalmente beneficiando profissionais altamente qualificados e oferecendo muito pouco para os trabalhadores demitidos das indústrias transformadoras, ou com empregos mal remunerados no setor dos serviços.

Assim, alguns consideram a regeneração urbana como um eufemismo da gentrificação. Shaw e Porter (2009, p.2) observam que a regeneração e a gentrificação ocupam diferentes espaços nas transformações econômicas sociais e geográficas, onde o desinvestimento máximo é um extremo e a super-gentrificação é outro extremo. A gentrificação é uma consequência da exclusão social que ocorre nos processos de regeneração urbana.

Desenvolver formas de reduzir a gentrificação é fundamental no que se refere às “boas práticas” em processos de intervenção urbana. Edgar e Taylor (2008, p.153) escrevem que “proporcionando habitações de qualidade, próximas aos centros de emprego e outras facilidades, então nós podemos ajudar a regenerar as nossas cidades e incentivar o renascimento da vida urbana”. Shaw (2009, p.257) observa que os processos de dis- e reinvestimento necessitam ser repensados. A autora mostra que a regeneração urbana é um processo radical como forma de reinvestimento, mas pode oferecer segurança, preços de moradia acessíveis, serviços de qualidade e empregos para a população de baixa renda. Uma intervenção urbana, de acordo com Hall e Pfeiffer (2000, p.125), deve ser composta de um *mix* de projetos que envolva atividades comerciais, residenciais, industriais, lazer e infraestrutura sempre de fácil acesso, com o cuidado de evitar que tais projetos impactem de forma negativa no que se refere à gentrificação, com a exclusão social da população de mais baixa renda.

Roberts (2008, p.9) argumenta que a regeneração urbana é resultado da interação entre as dimensões espacial, ambiental, econômica, social e, mais importante, é também uma resposta às oportunidades e desafios que são apresentados pela degradação urbana em um lugar particular, em um momento específico no tempo. Segundo Adair et al. (2003, p.1065), sua necessidade decorre da degradação física, econômica, social e ambiental que tem caracterizado muitas cidades desde meados do século XX. A regeneração pode ser considerada como um processo que visa a reverter o declínio, aumentar o valor e dar o pontapé inicial para corrigir os problemas que caracterizam aqueles locais propícios à renovação. Tradicionalmente, essas áreas foram consideradas pelo setor privado como zonas de risco e incerteza e, frequentemente, têm sido dependentes de alguma forma de intervenção do setor público para estimular ou reativar a atividade econômica.

Landry (2004, p.8) escreve:

Uma renovação urbana bem-sucedida gera ampliação da riqueza e do capital social. Estes ativos podem ser gerados a partir do sentimento de pertença da população local, que com os seus talentos reflete nos produtos, serviços e tradições exclusivos que uma cidade produz e pode oferecer. É fundamental em uma economia forte, uma sociedade forte e vice-versa, de modo equilibrar as mudanças econômicas e sociais.

Nesse sentido, Vargas e Castilho (2009, p.6) apontam os fatores como busca/retorno de referência e identidade, a história urbana, a sociabilidade e a diversidade, a infraestrutura existente, as mudanças nos padrões sociodemográficos, os deslocamentos pendulares, especialmente moradia-trabalho, e a distribuição e o abastecimento de bens e serviços como critérios a serem considerados nos processos de intervenção urbana.

c) Transformação intencional – Valorização multidimensional

Enquanto alguns afirmam que a regeneração urbana é simplesmente uma proposta momentânea, uma ação ou indução que traz mudanças circunstanciais em áreas urbanas, a definição de regeneração urbana, adotada por Roberts e Sykes (2008, p.295), vem de “uma visão compreensiva e integrada que conduz a solução de problemas urbanos, os quais buscam trazer melhorias duráveis das condições econômicas, físicas, sociais e ambientais da área”. Para os autores (2008, p.310), “emprego, habitação e qualidade de vida no que se refere à segurança e o meio ambiente são elementos principais das questões que devem ser resolvidas

em processos de regeneração urbana”. Acrescentam que a “‘regeneração’ urbana oferece uma abordagem estratégica, em vez de simplesmente oferecer conjunto de intervenções e ações desconectadas” (2008, p.302). Adair et al. (2003, p.1078) observam os processos de intervenção urbana como regeneração urbana, seguindo a mesma linha de pensamento de Roberts e Sykes (2008). Para o autor, a regeneração urbana “não é um processo simples”, pois é caracterizada por múltiplas dimensões, onde o desenvolvimento físico incorpora a renovação econômica, a inclusão social, a construção e manutenção de comunidades e a qualidade ambiental. Segundo Carter (2008, p.38), projetos de regeneração urbana são projetos integradores, pois abrangem diversas políticas públicas, envolvendo questões econômicas, sociais e ambientais. Ações estratégicas de grande porte, de acordo com Castells et al. (1996, p.179), não podem ser unidimensionais, já que os objetivos da política de criação de um sentido de cidade são a competitividade econômica, a integração social e a sustentabilidade. Essas ações, realizadas de forma sistêmica, tornam-se relevantes, pois assim o processo de intervenção urbana não se caracterizará apenas por ser uma intervenção física, já que, segundo Castells et al. (1996, p.174), necessita ser parte de um processo articulado, em que as atividades são concebidas como elementos de um sistema e conectadas com atividades de outros tipos, como a criação de empregos e a redução das desigualdades sociais. Esses projetos, segundo os autores, “têm valor estratégico em função da sua capacidade de promover as transformações do meio urbano a fim de aumentar sua atratividade”.

Os projetos de intervenção urbana que são implementados nos *espaços de desvalia*, segundo Adair et al. (2003, p.1076), devem criar mecanismos para oportunizar os processos de regeneração, reduzindo assim dificuldades de implantação e possíveis fracassos. Esses mecanismos devem fazer parte de uma estratégia, ou seja, constituir um “projeto de cidade”; terem uma singularidade que produza uma vantagem competitiva para a cidade; serem multidimensionais; integrarem-se às formas existentes, preservando o que for necessário; estarem integrados às centralidades urbanas existentes e incluir as novas centralidades; terem princípios baseados na sustentabilidade (CASTELLS et al., 1996, p.174-178). Segundo Roberts (2008, p.21-22), “outro elemento importante da teoria de regeneração urbana se relaciona com o funcionamento do sistema urbano como um todo e a operação dos processos econômicos, sociais, físicos e ambientais que determinam o conteúdo da regeneração urbana”.

Da análise das diversas reflexões expostas percebe-se o consenso de que a intervenção urbana, desde sua concepção e em todas as suas fases, deve ter abrangência multidimensional e caráter integrador. Em seguida serão discutidas cinco dimensões (urbanística, econômica, ambiental, cultural e social) associadas às intervenções urbanas.

Dimensão urbanística

Congestionamentos, ausência de transporte público acessível e de qualidade, falta de saneamento básico, alto valor do solo e degradação ambiental são possíveis fatores causadores do declínio de uma área. Jeffrey e Pounder (2008, p.87) afirmam que “a aparência física e a qualidade ambiental das cidades são símbolos de alta importância, no que se refere à sua prosperidade e qualidade de vida, que retratam confiança para investidores e cidadãos”. Nesse sentido, Hall e Pfeiffer (2000, p.218) observam que cidades precisam evitar gargalos na infraestrutura e no uso do solo, pois estes são cruciais para o crescimento econômico. Para Hall e Pfeiffer (2000, p.125), como explicitado anteriormente, uma intervenção urbana deve ser composta de um *mix* de projetos que envolva atividades comerciais, residenciais, industriais,

de lazer e infraestrutura sempre de fácil acesso. São componentes da dimensão urbanística nos processos de intervenção urbana, segundo Jeffrey e Pounder (2008, p.87), “edificações, solo, espaços urbanos, transporte, espaços livres e saneamento básico, utilidades e serviços, telecomunicações, transporte, paisagem urbana”. Em resumo, a dimensão urbanística pode ser definida como sendo resultante das questões relacionadas ao zoneamento e uso do solo urbano, às infraestruturas e à paisagem urbana.

No que se refere ao zoneamento, primeiramente, as propostas para a implantação de intervenções urbanas devem ser elaboradas a partir de regulamentações vigentes, as quais, segundo Hall e Pfeiffer (2000, p.288), incluem, “principalmente, mudanças de uso, e algumas indicações sobre a densidade de ocupação, juntamente com as propostas para a infraestrutura e a paisagem urbana”.

Para Hall e Pfeiffer (2000, p.252), a “infraestrutura física é a base do desenvolvimento urbano”. As cidades devem ser providas de oferta de água, condições sanitárias, ruas seguras, transporte e demais condições que possibilitem o bem-estar de seus moradores. Castells (1996, p.116) aborda a importância dos serviços urbanos, transporte e comunicação. Tais serviços urbanos, nesta pesquisa, são entendidos como as redes de infraestrutura de saneamento básico, energia, além das redes de transporte e telecomunicações. Mas é no transporte e no sistema viário onde repousam a maior parte das preocupações em relação às infraestruturas das intervenções urbanas. Segundo Hall e Pfeiffer (2000, p.261), “há uma íntima relação com a forma urbana, pois o desenvolvimento da cidade afeta as escolhas dos meios de transporte pela população, assim como o sistema de transporte interfere no desenvolvimento urbano futuro”.

Hall e Pfeiffer (2000, p.298-299) apontam cinco características que as cidades devem ter para serem habitáveis – que neste trabalho são vistas como condição para a realização da dimensão urbanística nos processos de intervenção urbana no que se refere à paisagem urbana –: vizinhanças e ruas habitáveis; mínimo de densidade; integração de atividades (uso misto com moradia, trabalho, comércio, atividades recreacionais públicas e religiosas; edificações inseridas no espaço público; tipos variados de edificações e espaços, com arranjos complexos e relacionados com o meio ambiente e as pessoas). A paisagem urbana nos processos de intervenção urbana pode ser impactada também, segundo Landry e Wood (2003, p.43-64), a partir de equipamentos urbanos, citados anteriormente, que, além de se caracterizarem como vantagem competitiva, conferem qualidade de vida nas cidades. São aqueles equipamentos que atraem eventos esportivos de escala internacional, como por exemplo olimpíadas, copas do mundo, festivais e programas de atividade cultural, como bienais, conferências internacionais que envolvem decisões mundiais, *shows* e mostras culturais, e as arquiteturas icônicas, edificações de grande porte que dão grande destaque ao lugar onde se inserem, geralmente assinadas por profissionais globais. Mas, para Landry (2004, p.46), “estes só devem existir caso sejam apontadas a necessidade de sua existência pela estratégia adotada e sempre integrados aos demais equipamentos e demais intervenções” do processo de valorização urbana, pois geralmente representam uma vantagem competitiva em curto e médio prazo. Segundo Carter (2008, p.38), esses equipamentos por si só não alteram a dinâmica local. São importantes, mas não imprescindíveis em um processo de regeneração urbana.

Jeffrey e Pounder (2008, p.107) apresentam alguns indicativos de planejamento das intervenções urbanas no que se refere à dimensão urbanística. Para os autores, deve-se determinar primeiramente a escala espacial e a escala do tempo da proposição das ações de renovação, identificar os titulares da propriedade imobiliária e as tendências de mercado/econômicas que afetam as questões referentes ao estoque de solo urbano, definir a regulamentação relacionada

às estratégias de renovação sempre de forma integrada às questões econômicas, sociais e ambientais, identificar as ameaças e oportunidades da área a ser passível de intervenção e desenvolver clara visão e um desenho estratégico para a renovação das condições físicas.

Dimensão econômica

A regeneração urbana, para Adair et al. (2003, p.1065), está cada vez mais relacionada com argumentos ligados à competitividade urbana. Para o autor, esses processos de intervenção representam grande parte do renascimento urbano e da vida da cidade. Segundo Porter (2009, p.237), “a intervenção urbana, como reestruturação do espaço econômico de cidades, tem consequências variadas em diferentes lugares e em diferentes comunidades, circunstâncias históricas, geografia, culturas política e institucional e valores socioculturais”. Nesse sentido, faz-se necessário que, na dimensão econômica dos processos de intervenção urbana, devem merecer atenção a descoberta e/ou o fortalecimento da vocação econômica para a área, a oferta de emprego e renda, a melhoria das finanças públicas, o controle da valorização imobiliária e o uso de mecanismos de combate da especulação imobiliária e da gentrificação.

A dimensão econômica é a base dos processos de intervenção urbana. Valorizar espaços de desvalia impõe a inserção de atividade econômica compatível com a área a ser valorizada. A atividade econômica para a valorização dos espaços de desvalia deve apontar soluções para atrair e estimular investimentos, criar oportunidades de emprego e melhorar o meio ambiente das cidades. A atividade turística, segundo Porter (2009, p.244), vem sendo uma das principais vocações de cidades que investem em intervenções urbanas. Isso é importante devido à relação da atividade econômica e a identidade do lugar. Na maioria dos casos, o turismo remonta à herança cultural do lugar. A cultura, a partir de movimentos criativos (museus, equipamentos de arte e entretenimento), segundo Porter (2009, p.245), é também mais um setor da atividade econômica da cidade contemporânea, assim como o esporte, através dos eventos esportivos. A transformação de cidades em centros de cultura, educação (pesquisa e desenvolvimento – P&D), além de indústrias voltadas a alta tecnologia, distrito de negócios, arte e entretenimento, segundo Landry (2004, p.10-11), são casos de atividades econômicas que, quando implementadas nos processos de intervenção urbana, visam à recuperação de um espaço de desvalia.

No que se refere à geração de emprego e renda, para Hall e Pfeiffer (2000, p.213), criar/promover empregos estáveis é pré-condição para a manutenção de renda e redução da pobreza. Segundo Hart e Johnston (2008, p.141), ao propor estratégias para a geração de empregos, é importante ter em mente os objetivos da intervenção urbana e de todos os envolvidos, a fim de promover oferta de emprego, a partir da vocação econômica da área; e adaptar as demandas de emprego à experiência e às competências dos residentes locais (por exemplo, exigir habilidade e/ou qualificação de acordo com a mão de obra local, ou aceitar os jovens como seu primeiro passo no mercado de trabalho). Noon, Smith-Canham e Eagland (2008, p.61) afirmam que para uma regeneração econômica ser bem-sucedida deve haver investimento em pessoas, educação e treinamento, pois, segundo Hart e Johnston (2008, p.141), capacitação e treinamento são vitais no processo de regeneração, quebrando o vício do discurso da ineficiência da escola. A transferência de tecnologia por parte de instituições de educação tem também um papel principal no apoio às empresas locais. Autoridades locais, serviços públicos de empregos e conselhos de treinamento e empresariamento são entes

principais no desenvolvimento do emprego em áreas urbanas, especialmente àquelas que passam por processos de intervenção urbana.

Fainstein (2001, p.4) observa que uma consequência onipresente é a valorização do uso do solo. Para a autora, “a análise das decisões de investimento imobiliário revela as maneiras pelas quais o redesenvolvimento urbano nos processos de intervenção urbana é apropriado ao mesmo tempo por agentes políticos e econômicos e pela indústria específica”. Para Adair et al. (2003, p.1066),

a valorização da terra é uma das questões mais controversas na apreciação de projetos de regeneração urbana. Com efeito, há falta de transparência nos dados e avaliação da propriedade, as deficiências nas metodologias tradicionais de avaliação e as complexidades dos processos de financiamento do setor público.

No entanto, essa valorização do solo é uma das variáveis que possibilitam a ampliação das finanças públicas no que se refere ao processo de intervenções urbanas nos *espaços de desvalia* – não só pelo aumento das taxas públicas, mas também pelo aumento do número de contribuintes instalados no espaço já valorizado.

Essa observação encontra embasamento teórico a partir das observações de Furtado (2007, p.243-244), que aborda a questão da recuperação de mais-valias fundiárias, entendidas, nesta tese, como sendo a valorização dos *espaços de desvalia*.

Para Furtado (2007, p.243),

Por mais-valias fundiárias, entende-se aqui os incrementos de valor da terra que vão sendo gerados no decorrer das diversas etapas de produção e reprodução presentes no processo de urbanização, entendido este como um processo permanente. Esse processo é conduzido (ou deveria ser) através da participação do Estado, de modo geral, da administração pública municipal, em particular, em cada uma de suas etapas, que podemos, grosso modo classificar como:

planejamento – produção de terra urbanizável – através da definição de limites do perímetro urbano, da titulação e cobrança de impostos urbanos, da provisão de infra-estrutura primária e serviços necessários a uma parcela de terra para que possa ser considerada urbana, etc.;

provisão – geração de terra urbana – através do fornecimento e/ou controle da produção e prestação de serviços de infra-estrutura urbana e equipamentos públicos, da autorização do parcelamento e da edificação em solo urbano, da concessão de exploração de serviços urbanos, etc.;

regulação – autorização de usos efetivos através da normatização e controle de usos e atividades a serem concretizados nas diferentes áreas urbanas, da definição de potenciais construtivos e outros parâmetros como taxas de ocupação do solo, densidade construtiva, verticalização, etc.;

gestão – evolução do processo de urbanização – através da permanente coordenação e integração das três etapas acima, do acompanhamento da dinâmica urbana, da manutenção, da requalificação de áreas em transformação, da adequada revisão de parâmetros urbanísticos etc.

Para a autora, “cada uma dessas etapas é capaz de originar, e em geral efetivamente origina, valorizações fundiárias, ou seja, incrementos pontuais de valor as terras envolvidas em cada atuação específica”. Furtado (2007, p.245) avança afirmando que,

se o Estado é o responsável pela coordenação e gestão desse processo, as mais-valias fundiárias resultantes da sua atuação cabem ao conjunto da população que suporta os encargos relativos ao desenvolvimento e função da cidade. Entretanto, na ausência de uma ação positiva por parte do poder público, esses acréscimos de valor são apropriados de forma privada pelos proprietários dos terrenos beneficiados.

Segundo Noon; Smith-Canham e Eagland (2008, p.84), a regeneração econômica é um processo vital na regeneração urbana, pois aponta soluções para atrair e estimular investimentos, criando oportunidades de emprego e melhorando o meio ambiente das cidades.

Dimensão ambiental

O crescimento, em geral, afeta sobremaneira o meio ambiente – destrói espaços abertos e danifica características estéticas do espaço natural. De acordo com Mega (2010, p.12), “Vítimas de consumo desenfreado, as cidades hoje têm um papel preeminente na busca do equilíbrio dinâmico entre a quantidade e qualidade de desenvolvimento e uma simbiose harmoniosa entre natureza, pessoas e artefatos”.

Nesse sentido, Jeffrey e Pounder (2008, p.105) argumentam que:

Embora localidades diferentes requeiram padrões diversificados de desenvolvimento, para obtenção do crescimento sustentável, características comuns para esta sustentabilidade incluem os seguintes requisitos: incentivar a inovação em produtos e serviços que utilizem, quando da fabricação ou expurgo, menos recursos do ambiente; incentivar a reestruturação econômica para esses setores; aumentar o uso de energias renováveis; reduzir a necessidade de viagens através da tecnologia da informação, e integrada do uso do solo e o planejamento de transporte.

Com o crescimento, a busca pela natureza se torna um produto a mais à venda: quem pode comprar tem acesso a esse bem, quem não pode é obrigado a conviver com mais uma carência. Nesse sentido, Jeffrey e Pounder (2008, p.86) afirmam que a aparência física e a qualidade ambiental das cidades são símbolos de alta importância que retratam confiança para investidores e cidadãos no que se refere à sua prosperidade e qualidade de vida. A preocupação com o meio ambiente beneficia tanto o ambiente para os negócios como para o bem-estar da população local. Ao abordarem a relevância do meio ambiente na regeneração urbana, Jeffrey e Pounder (2008, p.99) entendem a qualidade do meio ambiente como uma vantagem competitiva. Na opinião dos autores (2008, p.88), a qualidade ambiental é reconhecida como um componente-chave necessário nas decisões locacionais de muitas empresas com trabalhadores altamente especializados.

De acordo com Mega (2010, p.13),

A mudança climática, resultado final de bilhões de resoluções cotidianas, será decidida em cidades por causa dos valores e modelos que estas disseminam no mundo. As políticas urbanas deveriam considerar que

todas as medidas para os impactos negativos do desenvolvimento. Recursos (inclusive desperdício) administrativos, qualidade do solo, da água e do ar como também poluição sonora, são de importância extrema para que as cidades se tornem laboratórios de inovação ecológica e sejam exemplos inspiradores para outras cidades.

A autora afirma ainda que eco-cidades não são simplesmente cidades com parques e jardins e demais infraestruturas ditas como ecologicamente corretas. “São cidades que integram os objetivos da política ambiental em todas suas políticas sociais e econômicas e procuram as tecnologias e práticas mais avançadas a fim de melhorar o desempenho global, baseado na participação cidadã” (2010, p.13).

Para Teixeira (1998, p.71),

Nos últimos anos, a forma de encarar a resolução dos problemas ambientais evoluiu profundamente, tendo as novas políticas ambientais um caráter essencialmente preventivo, onde se destacam medidas como a promoção da plurifuncionalidade dos espaços, a criação e/ou preservação de corredores verdes e a concepção de redes e infraestruturas urbanas de acordo com os princípios de sustentabilidade ambiental.

A dimensão ambiental deve ser prioridade nas intervenções urbanas nos *espaços de desvalia*. No caso de *espaços de desvalia*, caracterizados como os *greenfields*, deve-se dar prioridade à preservação e à manutenção de áreas naturais intocadas, assim como a integração entre esses espaços e o processo de desenvolvimento almejado. Em áreas típicas de *brownfields*, como são degradadas por alguma forma de poluição ou por eliminação de cobertura vegetal, e quase sempre desprovidas de saneamento, impõe-se a implantação de um abrangente programa de transformação que ultrapasse os limites da recuperação, com a implantação de parques naturais, a universalização dos serviços de saneamento básico e a geração de energia a partir de fontes renováveis, e também a implantação de mecanismos que assegurem a sustentabilidade ambiental futura. Essas áreas de *brownfields*, quando transformadas em espaços ambientalmente valorizados, tornam-se atrativas para novas formas de desenvolvimento econômico, que podem tornar-se centros de cultura, polos tecnológicos, centros de pesquisa e desenvolvimento – P&D ou locais ideais para abrigar indústrias voltadas a alta tecnologia, arte e entretenimento. A proteção e a recuperação das condições ambientais, associadas à promoção do desenvolvimento sustentável, são ações realizadas por uma cadeia de atividades que se tornam obrigatórias em empresas tradicionais e dão origem a novas empresas especializadas, o que, por consequência, gera novos empregos. A qualidade ambiental é fator imprescindível nas decisões locacionais de muitas empresas com trabalhadores altamente especializados, além de ser importante sob o ponto de vista de saúde pública e para a boa qualidade de vida dos cidadãos.

Dimensão cultural

Tal como acontece com o meio ambiente, equipamentos culturais são um fator determinante no desenvolvimento intencional de uma cidade. Vasconcellos e Mello (2009, p.64) observam que implícita em todos os REs- está a manutenção da cultura local. Seria essa cultura possível de ser mantida, se o próprio conceito de cultura leva a entendê-la como um processo dinâmico e mutável no tempo? O valor potencial da cultura para os processos de intervenção urbana é evidente.

A dimensão cultural compreende os movimentos culturais e o lazer e entretenimento. Nesse sentido, como já referenciado anteriormente, Landry (2004, p.10-11) observa que

Patrimônio, indústrias e atividades culturais têm características cruciais que explicam a sua importância para o desenvolvimento e manutenção das cidades. Tendo uma visão ampla da cultura torna-se claro que a cultura e as artes são mais do que meramente uma experiência estética e sua possível contribuição para a regeneração urbana fica mais evidente. Trata-se de reconhecer a sua natureza multifacetada e impactos de grande alcance.

Neste sentido a cultura tece o seu caminho, através de esforços de todos os tipos para agregar valor - econômico, social e cultural. Fazer uma parceria de sucesso entre as artes, cultura e regeneração urbana requer uma compreensão mais criativa da arte e cultura, e da forma como funcionam. Em nível internacional o apoio à cultura é visto como estrategicamente importante.

Landry e Wood (2003, p.34) afirmam que

A disponibilização de instalações desportivas e culturais em um local está sendo usada como um marco, tentando indicar que o local apresenta características positivas para o negócio. Isso ajuda a demonstrar às empresas que a qualidade de vida é altamente priorizada no desenvolvimento global da localização.

Segundo Castells (1996, p.179), a dimensão cultural contribui tanto para a integração social quanto para a competitividade. E se estende para o desenvolver de uma cultura cívica, a qual tem impacto positivo na sustentabilidade. De acordo com Landry et al. (1994), deve-se ver a cultura como uma forma barata e criativa de encontrar soluções. Se isso acontece, podem-se resolver alguns problemas de difícil solução e responder melhor à forma como as pessoas vivem.

Para Landry (2004, p.14), “os recursos culturais são as matérias-primas da cidade”. Segundo Landry et al. (1994, p.x), são relativamente baratos e geram benefícios efetivos, podem ser implementados em curto prazo, no que se refere às necessidades locais e ideais, são flexíveis sob o ponto de vista dos programas e objetivos, produzem alto retorno financeiro com baixo risco de investimento, e a relação custo/benefício é exitosa. Portanto, essas são razões para investir em cultura em processos de intervenção urbana.

Landry et al. (1994, p.x-xii) avançam apontando os benefícios da cultura como renovação urbana no aumento da coesão social, na melhoria da imagem local, na redução dos índices de violência urbana, especialmente de pessoas em situação de risco, na promoção do meio ambiente local, no desenvolvimento da autoestima do cidadão local, na construção de parceria entre os setores público e privado para o financiamento de tais investimentos, na consolidação da identidade local, no aumento da capacidade organizacional, no empoderamento da sociedade e na visão de futuro que se deseja para o lugar e a cidade.

Dimensão social

A desvalorização de áreas urbanas é resultado do declínio econômico local e da desigualdade social que se manifesta na formação de bolsões de miséria, localizados nas

periferias, nas frentes hídricas, nas encostas e também nas áreas empobrecidas pela perda de funcionalidade. Predominam nesses *espaços de desvalia* a ocupação indevida e/ou imprópria, a carência de habitação para a população pobre, a oferta insuficiente de educação básica, a precariedade nos serviços de saúde pública e a violência urbana. Para Teixeira (1998, p.65), “As operações de (re)qualificação urbana deveriam ser protagonistas de uma forte intervenção de âmbito social que possibilitasse resolver, ou pelo menos, atenuar os problemas existentes”. Todavia, os processos de intervenção urbana, segundo Roberts (2008), somente vieram a dar importância aos aspectos sociais recentemente. Para Lee (1999), nesses processos, o desenvolvimento integrado e sustentável resolve problemas como falta de moradia, desemprego, crimes, drogas, serviços de saúde precários e escolas ruins. O autor afirma ainda que, em consequência dos mesmos problemas supracitados, áreas degradadas não trazem impactos negativos somente ao entorno e sim para toda cidade. Para Fainstein (2001, p.229-230), “a igualdade social deve ser um imperativo nas decisões políticas e devem orientar esforços e proposições em processos de intervenção urbana”. A valorização dos *espaços de desvalia* requer que a coordenação de programas econômicos seja vinculada à dimensão social, pois esta se configura em um dos aspectos mais críticos nos processos de intervenção urbana. E a dimensão social deve necessariamente ter como componentes a habitação, a saúde, a educação e a segurança pública.

De acordo com Edgar e Taylor (2008, p.153), “se pudermos prover boa qualidade habitacional e uma variedade extensiva de necessidades sociais, perto de centros de emprego e outras instalações, então poderemos regenerar nossas cidades e encorajar um renascimento de viver urbano”. Para os autores, os programas habitacionais devem ser baseados em comunidades balanceadas e autossustentáveis, devendo apresentar mix de moradias de alta, média e baixa renda, evitando a exclusão social e consequentemente a gentrificação. Há necessidade de integração entre a economia urbana e o mercado de trabalho. Edgar e Taylor (2008, p.173) afirmam que a habitação pode ser uma diretriz para a regeneração urbana, sendo um elemento essencial na maioria dos esquemas, e que o conhecimento do mercado habitacional é uma pré-condição essencial para formatar políticas que resultem em boas práticas. É necessário, nesses casos, estimar a quantidade de habitações e selecionar áreas passíveis de futuras habitações. Para os autores, moradias adequadas apoiam a melhoria da saúde, a redução da violência urbana e aumentam a qualidade de vida das áreas regeneradas.

Em relação à saúde, Jacobs e Dutton (2008, p.118) afirmam que “a inclusão social e os objetivos relacionados à saúde e ao bem-estar na ‘regeneração’ urbana significam a necessidade de criação de novas infraestruturas sociais que demonstrem claramente a necessidade para o desenvolvimento de tais capacidades”.

Com as intervenções urbanas, segundo Hart e Johnston (2008, p.151), surge a necessidade de soluções para problemas relacionados à educação. Para Hall e Pfeiffer (2000, p.84-85), a educação e a capacitação são os principais componentes para uma cidade tornar-se competitiva e sustentável. Os autores abordam o tema da educação como uma grande oportunidade, bem como uma grande transformação. Esse tipo de investimento na capacitação de pessoas gera motivação e energia. Num primeiro momento, é incapaz de gerar renda, mas em médio e longo prazo será a chave para gerá-la.

A chave para a melhoria de ocorrências de violência urbana em áreas pobres, segundo Edgar e Taylor (2008, p.160), é o envolvimento significativo da comunidade. O desenho urbano, o planejamento e uso do solo, a integração social e a participação da comunidade surgem como aliados imprescindíveis nesse processo.

Para Jacobs e Dutton (2008, p.111), a boa saúde da comunidade melhora a qualidade de vida dos moradores e desenvolve a autoestima. Quando as pessoas desfrutam uma vida melhor, ganham confiança para planejar o futuro dentro de um contexto de comunidade agradável. Atenção especial deve ser dada a grupos excluídos, mais precisamente em termos de raça, gênero e idade. A dificuldade de conciliar necessidades desses grupos deve-se à competição entre muitos interesses. Quanto à visão participativa, o envolvimento da população local trabalhando em parceria com o poder público e o setor privado provê qualidade nas decisões políticas e segurança quanto à efetividade da implementação dos programas locais.

A dimensão urbanística (uso e ocupação do solo, infraestrutura e paisagem urbana), a dimensão econômica (vocação econômica, emprego e renda, finanças públicas, valorização imobiliária), a dimensão ambiental (a recuperação/manutenção dos recursos naturais, a implantação de áreas verdes e a utilização de energias renováveis), a dimensão cultural (movimentos culturais, lazer e entretenimento) e a dimensão social (habitação, saúde, educação, segurança pública) nos processos de intervenção urbana devem, em suas proposições, alçar os desafios impostos à cidade contemporânea: competitividade, sustentabilidade, criatividade, produtividade, justiça social e democracia.

d) O modelo político-institucional nas intervenções urbanas

Cabe ao poder público local, que tem a atribuição de fazer cidade, definir objetivos, escolher estratégia de trabalho e criar mecanismos gerenciais para tornar uma intervenção urbana bem-sucedida nas suas múltiplas dimensões. De acordo com Carlos (2004, p.110), “a interferência do Estado é fundamental e a sua ação desencadeia, como consequência, um processo de revalorização/desvalorização dos lugares da metrópole, produzindo o fenômeno da implosão-explosão”. O tema da revitalização urbana aponta para um modo de pensar pragmática e plenamente a cidade e, em consequência, faz surgir grandes desafios. Segundo a autora, “só o poder público tem possibilidade de intervir, permitir ou coordenar a intervenção no espaço urbano, como é o caso das revitalizações” (2004, p.109).

Por isso, especial atenção deve ser conferida ao modelo político-institucional vigente, fator determinante para o êxito de uma intervenção urbana e que se revela na seleção das áreas a serem beneficiadas, na definição da natureza e do alcance das metas a serem atingidas, na garantia de segurança jurídica, na articulação interinstitucional, no nível de participação social, na captação de recursos financeiros específicos e no controle de sua aplicação, na condução das parcerias público-privadas e na continuidade da intervenção urbana, cujo cronograma, em geral, excede o período de um mandato eleitoral. Esse enfoque encontra apoio no ponto de vista de Roberts (2008, p.21-22), para quem as dimensões institucional e organizacional da regeneração urbana exibem uma série de importantes características e funcionalidades que ajudam a definir o conteúdo, o papel e o modo de operação das intervenções.

Roberts (2008, p.22) afirma que

a regeneração urbana pode ser vista como: uma atividade intervencionista; uma atividade que reúne os setores público, privado e comunidade; uma atividade suscetível de sofrer alterações consideráveis em suas estruturas institucionais ao longo do tempo em resposta às mudanças econômicas, sociais circunstâncias ambientais e políticas; um meio de mobilização do esforço coletivo e proporcionar a base para a negociação de soluções adequadas, um meio de determinar as políticas e ações destinadas a melhorar

as condições das zonas urbanas e de desenvolvimento das estruturas institucionais necessárias para apoiar a preparação de propostas concretas.

A intervenção urbana, independentemente do RE- com que seja denominada, para alcançar sucesso na transformação dos *espaços de desvalia*, deve desenvolver-se observando estratégia de trabalho definida a ser executada, cujas diretrizes vêm se aperfeiçoando, ao longo do tempo, com fundamento na experiência adquirida no curso das intervenções já realizadas. Roberts e Sykes (2008, p.297) afirmam que a regeneração urbana distingue-se das outras formas de intervenção urbana porque se inicia a partir de uma atividade essencialmente estratégica, centrada em objetivos e metas a serem alcançadas em todas as dimensões do ambiente urbano, relacionadas com as necessidades e oportunidades do lugar e da sociedade, de forma a envolver soluções de curto prazo para as dificuldades imediatas e abordagens de longo prazo para antecipar e evitar possíveis problemas.

O conteúdo conceitual da expressão “atividade essencialmente estratégica”, com que Roberts e Sykes (2008, p.297) qualificam a intervenção urbana, pode ser desenvolvido focalizando-se três componentes essenciais ao processo de intervenção urbana em *espaços de desvalia*: planejamento, gestão e financiamento, analisados a seguir.

Planejamento

O planejamento de uma intervenção urbana é uma atividade que se compõe de dois grupos distintos, mas complementares na natureza das atividades, que estão interligados pelo mesmo propósito de viabilizar o êxito da ação governamental. A seleção do espaço de desvalia a ser transformado, os levantamentos, a pesquisa, os estudos e as análises, a concepção geral da ação com a definição de objetivos e metas, os programas setoriais e os projetos específicos com respectivos cronogramas e orçamentos constituem o primeiro grupo. O monitoramento contínuo da materialização das propostas elaboradas, a fim de subsidiar a avaliação a ser feita regularmente e propor as necessárias correções de rumos, compõem o segundo grupo. Essa é a visão de Moore e Spires (2008, p.204), que consideram a intervenção urbana como um ciclo evolutivo da cidade, que se inicia com a identificação das transformações a serem feitas e continua através de processos de planejamento e estratégias, progredindo com os pontos de implementação que são continuamente monitorados e regularmente avaliados. Para os autores, em todas essas fases do ciclo, é importante avaliar as experiências de projetos e programas anteriores, a fim de ajudar a identificar e evitar problemas, impedir o desperdício do potencial de recursos e identificar alvos, integrando-as dentro de um calendário acordado de ação e implementação. Para os autores, “medir, monitorar e avaliar são tarefas essenciais nos processos de regeneração urbana” como a melhor forma de conhecer o desempenho geral do projeto ou em particular de cada programa/projeto, ou seja, sua eficácia e eficiência, e acompanhar os aspectos específicos da aplicação dos recursos.

No tocante ao primeiro grupo de atividades, Roberts (2008, p.18), ao apresentar diretrizes relacionadas aos processos de planejamento, recomenda que uma intervenção urbana deva ser estruturada a partir de uma análise detalhada da condição da área urbana, visando à adaptação simultânea do tecido físico às estruturas sociais, à base econômica e às condições ambientais do respectivo espaço de desvalia. Esse espaço deve ser planejado, com base numa estratégia global e integrada, que trate da resolução de problemas de forma equilibrada, ordenada e positiva, obedecendo aos princípios do desenvolvimento sustentável, a partir do melhor uso possível dos recursos naturais, econômicos e humanos.

Roberts (2008) enfatiza também que tudo isso deve ser elaborado através de consensos e com a cooperação de todos os interessados com interesse legítimo na regeneração e na área urbana, o que pode ser conseguido através de uma cooperação público-privada em todas as etapas do processo (planejar, gerir, financiar e monitorar, avaliar e redefinir). Carter (2008, p.41) endossa e complementa as indicações de Roberts (2008), quando cita Michael Parkinson, ao afirmar que, apesar de não haver um modelo a ser seguido, o desenho de uma regeneração urbana deve partir de um planejamento que promova uma estratégia clara e articulada e integradora das prioridades estabelecidas (economia, espaço, meio ambiente e sociedade), sempre identificando os beneficiários pretendidos, as estratégias para alcançar benefícios, valores e fontes de financiamento e especificando as realizações das metas de curto, médio e longo prazo a serem atingidas. Acrescenta ainda que deve estabelecer indicadores de desempenho das múltiplas dimensões, a fim de monitorar os resultados da estratégia e avaliar os impactos das transformações.

De acordo com Jeffrey e Pounder (2008, p.99), o processo de planejamento das intervenções urbanas deve buscar uma integração entre as demais áreas da cidade, pois isso afastará a ameaça de sobrecarga ou mesmo redundância de atividades nessas áreas em detrimento das outras áreas da cidade. Para Landry (2004, p.22), “o desenvolvimento urbano visto assim é essencialmente um processo holístico abrangente de fatores econômicos, sociais, políticos, ambientais e culturais”.

Para se alcançar êxito, de acordo com Vargas e Castilho (2009, p.277-278), em uma intervenção urbana, é necessário:

definir o problema, justificá-lo e fundamentá-lo em indicadores prévios; apontar o que é preciso e o que se quer mudar (objetivo); indicar o caminho para atingi-lo (estratégia); explicitar os retornos esperados, que podem ser financeiros, sociais, econômicos e psicológicos, utilizando-se dos mesmos indicadores previamente estabelecidos; e promover o monitoramento para aferir resultados e os rumos.

Roberts (2008, p.28) realça a importância do planejamento urbano tradicional e enfatiza sua relevância especial nas operações urbanas.

Um ponto importante que deve ser observado em relação aos problemas físicos de áreas urbanas é a influência do sistema de planejamento. Longe de ser algo conclusivo, mas em alguns casos o fracasso e abandono de algumas experiências resultaram de esquemas de planejamento tão ambiciosos que excederam a capacidade de execução, enquanto em outras instâncias de planejamento tem agido como uma força que permite gerar mudanças positivas. O que está claro é que, para alcançar a regeneração urbana, a exigência é muito maior do que o planejamento tradicional (planejamento urbano estritamente físico). O planejamento deve abranger uma estratégia mais ampla de gestão urbana que relaciona os investimentos, a intervenção física, ação social e planejamento estratégico - para outras áreas políticas associadas.

De igual modo, Hall e Pfeiffer (2000, p.236) recomendam que o planejamento não deva ser proposto de forma puramente física. As questões econômicas, sociais e ambientais devem estar inseridas nesse processo. Segundo Roberts (2008, p.34), a regeneração é mais uma etapa na evolução das cidades e, para implementá-la, é imprescindível a adoção de uma abordagem integrada e abrangente. Mugnano; Tornaghi; Haddock (2008, p.167) observam que

em muitas cidades os projetos de grande porte e projetos integrados pelo desenvolvimento socioeconômico são componentes de planos estratégicos que se caracterizam por serem instrumentos que indicam a prioridade de recuperação da economia urbana e a requalificação da cidade. Nesse sentido, Del Rio (2001) apresenta uma visão bem ampla da ação de planejamento a ser empreendida.

O estudo das experiências mundiais bem sucedidas aponta cinco aspectos fundamentais nos processos de revitalização das áreas centrais: a) os processos estratégicos de planejamento, marketing, gestão e monitoramento, em perspectivas de longo prazo; b) um *mix* estudado de ocupação da área, composto por diversos usos do solo, complementares e com a presença de “âncoras” sólidas; c) respeito à memória coletiva, ao patrimônio e ao contexto preexistente (físico-espacial e sócio-cultural); d) atenção ao poder das imagens e da qualidade projetual; e) processos consensuais e colaborativos entre os grupos envolvidos (instâncias de governo, investidores, empresariado, usuários e comunidade em geral)(<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>).

Castells et al. (1996, p.107) também acham que se deve estimular a implantação das intervenções urbanas a partir de um planejamento voltado para as atividades econômicas, o desenvolvimento urbano e social, com base na participação cívica e na colaboração entre o poder público e o setor privado. Vargas e Castilho (2009, p.277) entendem que o insucesso em intervenções urbanas decorre da existência de

lacunas nas justificativas de intervenção, uma vez que não são apontados claramente os processos de degradação ou deterioração que precisam ser contidos nem as causas desses processos. As demandas da população, descobertas elaboradas localmente, não parecem ter sido consideradas, fato que culmina naturalmente na subutilização ou na apropriação indevida da intervenção urbana. As pesquisas e os levantamentos de dados geralmente são inconsistentes, na medida em que não apresentam a base de informações sistematizadas para respaldar a elaboração de diagnósticos. Ainda sobre a base de informações, constata-se que, quando existe, a análise técnica é deficiente, por não demonstrar uma visão sistêmica da questão urbana nem trabalhar de modo estratégico para a busca de resultados.

Segundo Carter (2008, p.44), um planejamento multidimensional e integrado, envolvendo diversos atores, regras de financiamento, acompanhamento para monitoramento e avaliação a partir de agências de gestão são estratégias essenciais para obter processos bem-sucedidos. Jeffrey e Pounder (2008, p.86) também afirmam que “uma intervenção bem-sucedida requer uma estratégia de implementação que tire proveito das atividades econômicas e sociais, dos regimes de financiamento, dos arranjos institucionais, da política, das visões emergentes da vida urbana e dos papéis das cidades”.

Na opinião de Mugnano; Tornaghi; Haddock (2008, p.167), dois são os elementos que distinguem esse tipo de projeto: integração e participação. A integração significa o abandono da política urbana tradicional que procede sempre de maneira setorial em favor de uma aproximação intersetorial que tem como objetivo a intervenção de uma área específica. Participação significa abrir novas vias de comunicação e de escuta e facilitar a circulação de informações, a fim de ativar e mobilizar os atores locais.

Quanto ao segundo grupo de atividades do planejamento das intervenções urbanas, Moore e Spires (2008, p.203) afirmam que “mensuração, monitoramento e avaliação devem ser considerados uma parte integrante do ciclo de regeneração urbana”, pois é essencial “medir e monitorar aspectos específicos da aplicação; avaliar o desempenho geral do projeto ou programa, ou seja, sua eficácia e eficiência”. Ainda acrescentam que os processos de intervenção urbana não se esgotam no cumprimento de um cronograma de obras. É necessário o acompanhamento a partir de análises de desempenho e resultados no geral e em todas as dimensões que compõem esse processo. E que:

No final de um projeto ou programa de ‘reabilitação’ urbana é essencial avaliar o desempenho e as causas e consequências, tanto de um eventual fracasso, como de superávits em relação às metas e objetivos especificados no início. Identificar as causas e consequências de eventuais variações é importante, pois isto pode ajudar a revelar ou demonstrar: os procedimentos de trabalho a ser evitados ou encorajados em outros projetos; a melhor maneira de resolver um determinado problema; a influência de eventos externos; a probabilidade de que o inesperado sempre ocorre (p.206).

Ou seja, mensurar, monitorar e avaliar serve não só para se verificar o progresso do processo de regeneração em implementação, mas também permite verificar falhas e assim promover a revisão e os ajustes do projeto. Para tanto, faz-se necessária a montagem de uma série de indicadores e critérios a serem adotados. Eles permitirão que o progresso em relação ao esperado seja medido, determinando o desempenho global do projeto. É de especial importância, portanto, a escolha de indicadores que melhor refletem a realidade atual e esperada da área a ser requalificada, para que os resultados finais possam ser mensurados. Numa intervenção urbana em execução, o monitoramento e a avaliação devem ser realizados em intervalos regulares previamente definidos e devem focalizar de forma sistêmica os programas e seus projetos e a intervenção urbana no seu conjunto. Nesse sentido, Adams e Atkins (2002, p.61-63;76) têm como exemplos de indicadores de natureza multidimensional: cidadãos satisfeitos com a vida comunitária local (espírito comunitário), mobilidade local, disponibilidade de espaços públicos, áreas verdes e serviços públicos, qualidade do ar, crianças na escola, gerenciamento sustentável da cidade por autoridades e empresários locais, ausência de poluição sonora, uso do solo sustentável, aumento do PIB, investimento em bens públicos, privados e empresariais, ampliação das vagas de emprego à população economicamente ativa (PEA), qualificação profissional para jovens, aumento da expectativa de vida, diminuição das habitações subnormais, níveis de criminalidade baixos, emissão de “gases verdes”, diminuição da poluição ambiental, recursos hídricos despoluídos, gerenciamento e ampliação do saneamento básico, proteção e manutenção da fauna e flora, eficiência energética em residências e escritórios, dentre outros.

Importa salientar que a finalidade principal da intervenção urbana é a valorização do espaço de desvalia; por isso, tornou-se comum adotar como procedimento obrigatório a realização de uma avaliação situacional, *ex-ante* e *ex-post*, do espaço de desvalia objeto de intervenção urbana. Essa ideia encontra apoio em Moore e Spires (2008, p.207), para quem “mensuração, monitoramento e avaliação devem se iniciar antes do processo de implementação de regeneração urbana”. Isto é, inicia-se na seleção da área para receber a intervenção urbana. As estratégias e objetivos iniciais para a definição do futuro da área selecionada irão depender das primeiras medições e avaliação das condições existentes.

Brownill (1990, p.180) observa que, para avaliar os impactos da implementação de intervenções urbanas, deve-se buscar o desenvolvimento de indicadores e novas estratégias para a comprovação de melhorias nas áreas em que ocorrem processos de intervenção urbana.

Moore e Spires (2008, p.203) afirmam que “os indicadores selecionados para o monitoramento e avaliação dos processos de regeneração urbana devem estar de acordo com as políticas e os objetivos propostos”. Ainda segundo Moore e Spires (2008, p.213-218), o propósito primeiro da avaliação é aferir o grau no qual os objetivos da política, programa e projetos estão sendo assegurados e como efetivamente (compara os resultados obtidos com os objetivos a serem alcançados), eficientemente (relaciona os resultados com os recursos de entrada do projeto, os quais podem ser chamados de *value for money*) e economicamente (medida do que está sendo gasto com aquilo que foi orçado) estão sendo cumpridos. Além dessas três performances, outras podem ser aferidas, como o resultado da alavancagem (dinheiro público gasto para atrair o setor privado); apontamento (mensuração da extensão dos resultados quanto aos beneficiados); suficiência (resolução das causas do problema) e aceitabilidade (compara as políticas do programa com as preferências dos consumidores). A avaliação dos processos de intervenção urbana deve partir da seguinte estrutura: objetivos estratégicos, insumos e despesas, atividades de mensuração, rendimentos e medidas obtidas; impactos de medida e rede de impactos, comparando custos e benefícios na avaliação da estratégia urbana no que se refere à formação de novos negócios, investimentos internos, consultoria em negócios, melhoria de especialidades e conhecimento, melhoria no acesso a novas oportunidades, qualidade de vida e melhoria social e melhoria no ambiente natural e construído.

No entender de Moore e Spires (2008, p.206), na maioria dos casos os procedimentos que estão associados a monitoramento e avaliação são relativamente simples e podem ser explicados e aplicados sem gerar dúvidas e incertezas. Moore e Spires (2008, p.213) também observam que três diferentes aspectos são geralmente associados aos projetos de regeneração urbana: a) monitoramento da condução dos projetos, incluindo os aspectos de elegibilidade, observância da abrangência do projeto e à identificação dos beneficiários das subvenções de despesas e outras formas de apoio para garantir que o projeto esteja sendo bem conduzido conforme os acordos político-administrativos; b) acompanhamento dos progressos na consecução dos objetivos relativos à coordenação, às despesas públicas em prol dos objetivos de regeneração, às respostas do setor privado/voluntário e às questões relativas ao projeto; e c) identificação dos indicadores de acompanhamento que se relacionam com os objetivos-chave e com os problemas ou questões básicas enfrentadas pelas intervenções.

Avançando nessa análise, Moore e Spires (2008, p.214) observam que a avaliação das estratégias de regeneração urbana é complexa e, dependendo das características da área objeto de intervenção e do perfil da cidade, apresenta resultados diferenciados. Os processos utilizados para realizar o monitoramento e a mensuração das diversas iniciativas, desempenho dos atores envolvidos, dos instrumentos e dos mecanismos político-institucionais são, em geral, bem mais simples na compreensão e aplicação.

Em síntese, com fundamento nas referências teóricas extraídas das obras de Castells et al. (1996), Hall e Pfeiffer (2000), Landry (2004), além de Roberts e Sykes (2008), Adair et al. (2003), Mugnano; Tornaghi; Haddock (2008), Del Rio (2001) e demais autores, ratifica-se a importância do planejamento das intervenções urbanas como instrumento de transformação e valorização dos *espaços de desvalia* e confirma-se também a necessidade de que essas intervenções tenham natureza multidimensional, caráter integrador e desenvolvam-se em ambiente de participação social.

De igual modo, com respaldo no pensamento de Moore e Spire (2008) e Adams e Atkins (2002), cujas referências teóricas selecionadas estão aqui apresentadas, pode-se inferir que mensurar, monitorar e avaliar são atividades essenciais para o sucesso das intervenções urbanas destinadas a valorizar *espaços de desvalia*. Também fica patente que esse mecanismo

é de extrema validade para acompanhar a evolução da intervenção urbana, identificar seu progresso, apontar eventuais falhas oportunamente e subsidiar a revisão e os ajustes necessários. E que, para tanto, faz-se necessária a elaboração de um quadro de indicadores de natureza multidimensional, capazes de refletir a realidade atual e a projetada, bem como devem ser definidos critérios para mensurar e avaliar a eficiência e eficácia da intervenção. Monitorar, mensurar e avaliar são partes de um único instrumento operacional, cuja ação se inicia na seleção da área para receber a intervenção urbana, objetivando fornecer elementos para a definição de objetivos e metas e estratégias de trabalho, que devem ser aplicadas a cada programa setorial e a cada um de seus projetos, bem como à operação urbana no seu conjunto, em intervalos regulares previamente definidos. Em especial, cabe ressaltar a recomendação de se adotar como procedimento obrigatório a realização de uma avaliação situacional, *ex-ante* e *ex-post*, do espaço de desvalia para se avaliar a valorização alcançada com a intervenção urbana.

Gestão

O fazer cidade de Castells et al. (1996), na opinião de Carter (2008, p.37), fez surgir novas formas de gestão institucional e, entre elas, a gestão compartilhada – realizada a partir de parcerias entre o poder público e outros setores da sociedade, como as organizações não governamentais e a própria iniciativa privada.

Brownill (1990, p.179) observa a gestão como um dos princípios fundamentais da política urbana, gestão esta que deve ser estendida para a verificação da governança, gestão fiscal, transparência nos gastos a fim de redirecionar os benefícios dos processos de intervenção urbana para as necessidades locais.

A gestão dos processos de intervenção urbana, segundo Carter (2008, p.56), deve partir de uma visão estratégica e estrutural, incluindo: a) os resultados desejados, alinhando metas e objetivos; b) as parcerias a serem desenvolvidas e adaptadas às condições locais e regionais; c) o trabalho integrado, e isso requer o suporte de agências em nível local, regional e nacional; d) a alocação de responsabilidades entre os parceiros, acompanhado de recursos, prazos e estrutura de trabalhos adequados; e e) o envolvimento por igual da comunidade organizada, residentes da área de intervenção, investidores e demais parceiros.

Para Jacobs e Dutton (2008, p.115), a gestão compartilhada a partir das parcerias são os veículos organizacionais dos processos de intervenção urbana e devem combinar os esforços dos três grupos, definidos em termos gerais de organização: o próprio Poder Público, o setor privado e as organizações sem fins lucrativos, como, por exemplo, as organizações não governamentais (ONGs). Segundo Carter (2008, p.37), “o surgimento dessas parcerias pode ser visto como uma resposta específica e um desafio para a rápida e fundamental mudança social, econômica e institucional, que a sociedade tem testemunhado nas últimas décadas”.

Em uma gestão compartilhada, segundo Carter (2008, p.44), a população local define melhor as políticas de educação, saúde, habitação e segurança pública, ao invés de receber programas generalizados pelo poder central. Esse enunciado confirma a observação de Hall e Pfeiffer (2000, p.236), de que as “cidades que continuarem com seus papéis tradicionais, com gestão hierárquica, limitadas por regras rígidas e exigências legais, dificilmente irão se ajustar ao novo ambiente urbano”. Outras atribuições da gestão pública na cidade contemporânea, e especialmente quando da realização de processos de intervenção urbana, segundo Hall e Pfeiffer (2000, p.193), devem ser, de alguma forma, compartilhadas para dar transparência às

ações e, sobretudo, à prestação de contas, para reduzir/eliminar procedimentos burocráticos e para passar sensação de confiança a cidadãos e investidores.

Carter (2008, p.37) afirma que, nos processos de intervenção urbana, “a maioria das organizações envolvidas necessitam de uma abordagem multidimensional para conceber e implementar soluções”. Esse modelo, segundo Castells et al. (1996, p.177), “deve ser definido desde o início da operação”. Para o autor, grandes projetos, nos quais as intervenções urbanas podem ser enquadradas, implicam uma gestão complexa, que deve conter minimamente uma programação de operações, a elaboração de projetos, a forma de financiamento das ações, a coordenação dos envolvidos, uma estratégia para implementação dos trabalhos, a forma de comercialização dos produtos e a manutenção de todo o processo. De acordo com Castells et al. (1996, p.177),

O conteúdo principal deste conjunto de procedimentos precisa ser estabelecido desde o início, a fim de serem estruturalmente relacionados. Por exemplo, o financiamento depende do calendário de programação das operações, a concepção dos projetos de arquitetura deve ser orientada a partir da elaboração das estratégias de desenvolvimento urbano, e estes devem ser orientados para o financiamento; a comercialização dos produtos está relacionada à concepção e à participação de todos os agentes, os custos e as obrigações de manutenção devem ser estabelecidos desde o início, uma vez que influenciam a eficiência da operação, e assim por diante. É com base na definição deste modelo de gestão complexa que a cooperação público-privada pode ser regulada.

Nesse ponto, retorna-se à necessidade de a cidade ser gerida como uma empresa. Como expressa Teixeira (1998, p.56), a partir do pensamento de Roberto Camagni no artigo intitulado de “A cidade como empresa, a empresa como plano, o plano como reta: três metáforas para entender o significado do plano em condições de incerteza”, publicado em 1996, a cidade possui interações estratégicas que em sua opinião permitem visualizá-la como uma grande empresa (figura 5). No entanto, o autor observa que ver a cidade com empresa não deve ser entendido como sobrepor o vetor econômico ao vetor social. Segundo Teixeira (1998, p.58), Camagni (1996) considera que:

a cidade é composta por cinco grandes grupos de atores: usuários, gestores, proprietários, investidores (às vezes chamados de desenvolvedores) e burocratas. Das relações estabelecidas entre os cinco grupos, conduzidas e articuladas através da implementação de planos estratégicos e das políticas de marketing urbano a eles associados, depende o sucesso do circuito urbano, em que as consequências imediatas são o crescimento da cidade ou, pelo contrário, a fuga de investimento e de residentes.

O autor, citando mais uma vez Camagni (1996), observa que

a cidade apesar de ser uma construção social é um sistema amplamente complexo onde interagem formas, funções e símbolos segundo uma dimensão espacial e uma dimensão temporal que ultrapassam largamente as dimensões de uma empresa. Mas, é ao considerar a cidade restringida aos seus vetores econômicos, sociais e políticos, que a comparação cidade-empresa pode ser facilmente compreendida (p.58).

Teixeira (1998, p.60) finaliza seu comentário afirmando que é “inegável a crescente identidade, nos objetivos e nas formas de funcionamento, entre as empresas e as cidades, ou de outra forma, entre a política econômica e a política urbana”.

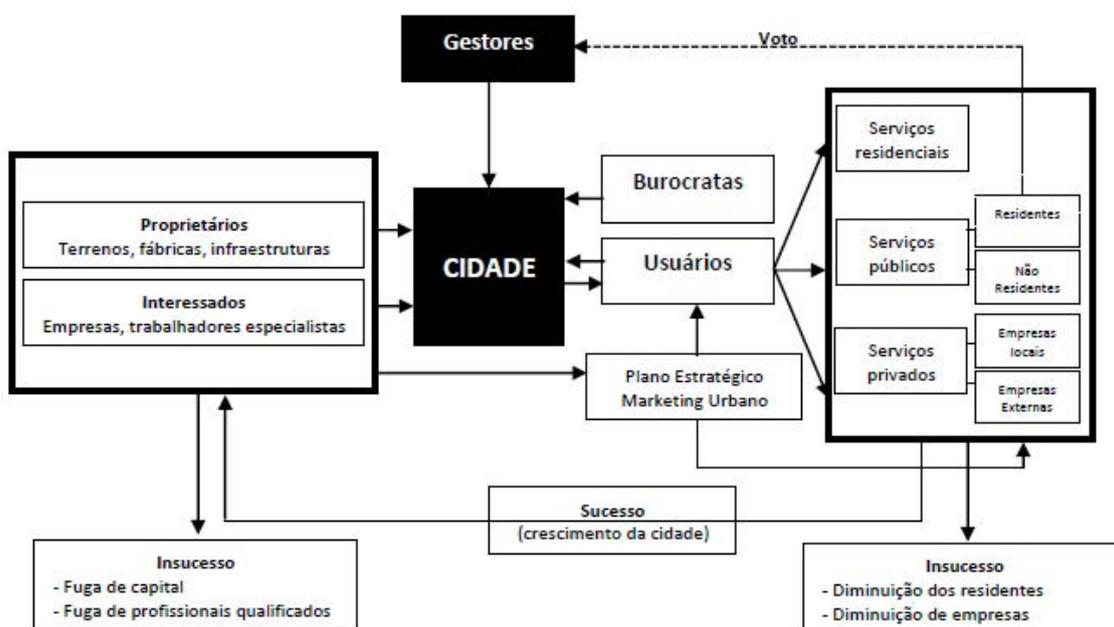


Figura 5 – Processos de gestão urbana

Fonte: Teixeira (1998, p.57) a partir do artigo “A cidade como empresa, a empresa como plano, o plano como reta: três metáforas para entender o significado do plano em condições de incerteza”, de Roberto Camagni (1996). Adaptado.

A multidimensionalidade e a natureza complexa dos problemas urbanos exigem, segundo Carter (2008), estratégias integradas, coordenadas e multifacetadas, envolvendo diversos atores. Portanto, a criação de organismos de gestão, que o autor denomina de agências, para planejar, gerir e monitorar processos de intervenção urbana, capazes de integrar os diversos interesses postos, é imprescindível. Isso requer o suporte de agências em nível local, regional e nacional. Essas tarefas devem ser realizadas através da gestão compartilhada, cabendo ao poder público coordenar as funções de planejamento, gestão e avaliação. Porter (2009, p.251) defende que o poder público regule e fiscalize o processo de implementação da intervenção urbana. Para a autora, o poder público, apesar de dividir na maioria das vezes com a iniciativa privada o ônus e os riscos dos processos de regeneração urbana, deve sempre ser o principal responsável pelo planejamento, regulação e fiscalização desse processo para garantir os benefícios para toda a sociedade. Apesar de Carter (2008) afirmar que não há modelo de gestão para processos de intervenção urbana, Lichfield (2008, p.252) observa que a estratégia de gestão em tais projetos deve ser direcionada às questões de organização e gerenciamento, no sentido de atingir os objetivos do projeto de regeneração urbana, assegurar que atores e parceiros estejam conscientes dos arranjos técnicos, políticos e institucionais, observar as boas práticas, para que estas sejam repetidas em outros processos semelhantes, e gerenciar, monitorar, avaliar e, quando necessário, modificar a estratégia.

Nas intervenções urbanas em *espaços de desvalia*, é o poder público local que deve assumir a governança do processo, mas deve também buscar o envolvimento do setor privado e dos segmentos organizados da sociedade para melhorar eficiência na gestão nesse tipo de

processo que encerra um conjunto de diferentes habilidades e experiências. Essa parceria pode muitas vezes resultar em soluções que sejam inovadoras para ambos os lados.

Castells et al. (1996, p.179) afirmam que o êxito das intervenções urbanas em grande escala depende da eficácia do sistema democrático, a partir da descentralização do Estado e da representatividade local, da autonomia e transparência do governo da cidade e da multiplicação dos mecanismos de participação e comunicação.

Para Adair et al. (2003, p.1070), a realização de uma intervenção urbana bem-sucedida não é fácil porque requer integração entre o setor público, privado e a comunidade em uma série de diferentes políticas públicas: nas áreas de habitação, educação, treinamento, subsídios e benefícios fiscais, desenvolvimento econômico. Requer também a articulação entre diferentes partes do setor público, especialmente dentro da administração nacional. Realizar a integração setorial urbana, criar parcerias público-privadas e fazer articulação interinstitucional constituem o problema maior das intervenções urbanas em muitos países e cidades.

No que se refere à governança, de acordo com Borja e Forn (1996, p.46), deve haver um governo local com forte capacidade de liderança para promover articulação e coordenação das políticas de forma horizontal e vertical, para conseguir a participação e a cooperação da sociedade organizada, desde a definição dos objetivos, execução e gestão de projetos e programas e para realizar parcerias público-privadas. Enfim, que seja capaz de assumir as novas atribuições incorporadas à gestão da cidade, de forma a atender melhor ao cidadão.

O escopo dos processos de intervenção urbana requer algumas intervenções significativas para as comunidades locais as quais apresentem resultados representativos para que se possa assegurar que o novo desenvolvimento esteja de acordo com as necessidades, expectativas e preferência dos habitantes. Hoje, muitos dos que trabalham com processos de intervenção urbana já aceitam que a criação de riqueza, a coesão social e a qualidade de vida dependem da confiança e da criatividade dos cidadãos que, sentindo-se empoderados, são capazes de alcançar seu potencial. De acordo com Jacobs e Dutton (2008, p.114), a aproximação das comunidades locais fornece uma base sólida para a conexão de diferentes interesses e permite estabelecer a visão de conjunto dessas comunidades. Essa busca de coesão deve fundamentar-se na participação e deve buscar sempre a representatividade e o empoderamento. Para os autores, o envolvimento do cidadão em processos de renovação urbana é essencial para garantir o sucesso das políticas públicas implementadas e o desenvolvimento da própria comunidade e de seus integrantes, qualquer que seja sua composição (pessoas que convivem num mesmo ambiente, seja um escritório, uma casa, um bairro, uma cidade ou um país).

Dalla Longa (2010, p.94) afirma que a nova governança assume como paradigma que a participação política, ou, ao menos, o envolvimento nos esquemas locais, aumentará percepção e autoestima, identidade e cidadania. Assim, a interação entre Estado, empresas e sociedade civil é de extrema importância para o desenvolvimento de projetos e ações de planejamento, financiamento e gestão dos processos de intervenção urbana.

Para Jacobs e Dutton (2008, p.127), as iniciativas em regeneração urbana são implementadas com mais sucesso quando os programas respondem às necessidades locais e a problemas encampados pela população local. Para os autores, o modelo de parceria é um mecanismo efetivo para assegurar que as práticas políticas possam beneficiar comunidades inteiras, mais ainda se esses programas estiverem bem coordenados e geridos. Também observam que as organizações comunitárias têm intensa capacidade para construir e encorajar o envolvimento e o empoderamento das pessoas envolvidas, principalmente quando as iniciativas locais estimulam o orgulho da comunidade e o sentimento de pertença.

Financiamento

Os processos de intervenção urbana, por requererem investimentos demasiadamente vultosos, demandam novos mecanismos de financiamento. Akitoby, Hemming e Schwartz (2007, p.1) observam que, devido ao aumento dos gastos públicos correntes, ou seja, aqueles já previstos necessários e imprescindíveis incluindo, por exemplo, gastos para com salários da função pública, pensões e demais pagamentos, há limitações cada vez maiores relacionadas aos investimentos públicos. A partir de meados do século XX, de acordo com Compans (2005, p.84), observa-se a assunção dos governos locais, num contexto de obsolescência e degradação de áreas urbanas, de emergência de novas demandas, de impossibilidade de sobrecarregar os contribuintes, configurando um quadro geral de extrema escassez de recurso. Na busca de novas fontes para o financiamento da renovação e expansão urbana, surgiu a parceria público-privada, nas suas diversas formas, como alternativa viável de captação de recursos financeiros, opção que tem sido utilizada com frequência nos processos de intervenção urbana. Para Squires (2002, p.239), esse mecanismo de parceria público-privada em investimentos para o desenvolvimento urbano, antes de caráter somente público, parece ser a chave para os processos de intervenção urbana à luz de aspectos socioeconômicos, dentre outros aspectos urbanos. Castells et al. (1996, p.261) observam que

Todas as esferas da vida urbana podem ser oportunidades para a cooperação público-privada e o envolvimento de sociedade. Nenhuma promoção econômica, proteção ambiental, segurança pública, solidariedade social ou tolerância cultural existe sem cooperação público-privada. Nenhum monopólio político ou administrativo e nem o mercado exclusivamente podem afrontar os desafios da cidade hoje.

Noon, Smith-Canham e Eagland (2008, p.84) também acreditam que para a concretização dos projetos de intervenção urbana são necessários esquemas e programas de financiamento, a partir de uma grande variedade de fontes, que envolva nas parcerias criadas governos nacionais e locais, setores privados, públicos, voluntários e membros da comunidade. A escolha do instrumento das parcerias público-privadas como política pública para o financiamento de intervenções urbanas, de acordo com Newman (1999, p.487), “é uma nova forma de cooperação público-privada acerca de projetos de desenvolvimento econômico os quais apontam para dar às cidades grande margem competitiva”. Dalla Longa (2010, p.6) considera a parceria público-privada um instrumento essencial para lidar com a necessidade de intervenções urbanas e de abordar os diferentes interesses envolvidos. Dalla Longa (2010, p.66) observa ainda que as PPPs tornaram-se parte da estrutura institucional para o planejamento e a implementação de estratégias de intervenção urbana. Dalla Longa (2010, p.67) afirma que a PPP pode ser interessante em diferentes projetos ou serviços de revitalização e desenvolvimento urbano, segurança, gerenciamento de alguns serviços públicos, lazer e cultura e acrescenta que também o terceiro setor pode ser envolvido em parcerias que podem estar combinadas com diferentes modelos urbanos. O interessante, observa Dalla Longa (2010, p.69), é quando os interesses do público e o privado convergem e unem-se para obter a maximização de resultados e para serem capazes de dividir benefícios da ação. Quando se trata de intervenções de grande porte, são comuns os casos em que, sem a PPP, é quase impossível realizar intervenções urbanas, porque as exigências financeiras ultrapassam as possibilidades dos cofres públicos, superando os limites da sua capacidade de investimento e de endividamento, e, além disso, o poder público local não pode se eximir das responsabilidades pela satisfação de outras demandas de igual ou maior prioridade. Squire

(2002, p.245) alerta que não é o objetivo principal da parceria público-privada a regeneração de cidades, e sim a adaptação da paisagem urbana para o desejo da economia pós-industrial, pois esse instrumento consiste em preparar o cenário para o capital. Mas Squire (2002, p.252) também observa que existem alternativas que podem mitigar os impactos negativos da PPP, como a participação democrática, estratégias de planejamento, o empoderamento da sociedade, metas pensadas em conjunto com os envolvidos, atividades relacionadas com o uso do solo, principalmente em relação à educação, mecanismos de gerir o projeto e conselhos multisetoriais. Beresford, Fleetwood e Gaffney (2008, p.179-180) enfatizam a importância dos aspectos legais dos planos de regeneração, que são diversos, envolvendo várias regulamentações, já que a maioria desses projetos envolve diversos atores e projetos. Para os autores (2008, p.195-196), os casos de regeneração urbana apresentam forte impacto no desenvolvimento urbano e, por isso, requerem acompanhamento regulatório. Outras maneiras de financiar as intervenções urbanas são os incentivos fiscais, readequação de índices urbanísticos revertidos em benefícios financeiros para os municípios (em forma de tributos), que, em última análise, também são exemplos de parceria entre o poder público e o setor privado. Os tributos aqui são definidos por Meirelles (2003, p.152) como “imposições legais e compulsórias da Administração sobre os administrados, para auferir recursos financeiros”. Para Souza (2002, p.226),

em planejamento e gestão urbanos, os tributos não interessam sob o ângulo estritamente fiscal, vale dizer, de seu potencial de arrecadação. Tão ou mais importante é, na verdade a *extrafiscalidade* dos tributos, isto é, a sua capacidade de permitirem que outros objetivos, que não somente o de sua arrecadação, sejam perseguidos – como o desestímulo de práticas que atentem contra o interesse coletivo, seja a promoção de redistribuição indireta de renda a orientação e o disciplinamento da expansão urbana, ainda, o incentivo a determinadas atividades.

Segundo Furtado (2007, p.245),

além da intensidade e qualidade da participação do Estado nessas iniciativas, outros fatores (econômicos, sociais, políticos e culturais) devem contribuir para o estabelecimento de um pacto social através do qual se definam claramente quais parcelas das mais-valias fundiárias devem ser recuperadas pela coletividade em cada caso, e quais as que devem permanecer nas mãos dos demais agentes presentes na correspondente etapa do processo de urbanização. Isto coloca em foco a questão dos instrumentos jurídicos, urbanísticos e financeiros.

Há a consciência de que a iniciativa privada só investe em áreas em que há possibilidade de gerar lucros. Não é à toa que, em qualquer projeto, o principal motivador da sua participação são os estudos de viabilidade econômico-financeira, demonstrando qual será o retorno financeiro ao final do processo. Por isso, nem toda área que necessita de renovação será ideal para a aplicação desse tipo de financiamento. A parceria público-privada e os instrumentos urbanísticos promotores do desenvolvimento não são uma panaceia e as dificuldades podem surgir, especialmente em relação às atividades e objetivos diferentes dos envolvidos. Por essa razão, é preciso haver planejamento, gestão e, em especial, um acompanhamento em longo prazo, acordado entre todos os atores, para garantir a coerência dos investimentos.

e) Cidade contemporânea em transformação: a valorização urbana dos espaços de desvalia

As referências teóricas relativas à relevância das intervenções urbanas no processo de desenvolvimento das cidades contemporâneas aqui apresentadas, não obstante as restrições também expostas, revelam-se consistentes e robustas para substanciar o propósito desta tese, que é demonstrar ser a intervenção urbana uma estratégia eficaz na transformação dos *espaços de desvalia* e capaz de possibilitar a satisfação de demandas por serviços públicos essenciais, de ampliar a oferta de equipamentos urbanos e de infraestrutura, de dinamizar e diversificar a atividade econômica e gerar empregos diretos e indiretos, de resgatar o ambiente natural e construído, de melhorar a qualidade de vida dos residentes e causar impacto positivo na cidade; enfim, de conferir uma nova dinâmica à vida urbana, recriando territórios, multiplicando novas oportunidades. Cabe ressaltar ainda que a intervenção urbana é uma alternativa disponível para viabilizar a realização factual, nos *espaços de desvalia*, da função social da cidade e da função socioambiental da propriedade imobiliária urbana. Dalla Longa (2010, p.2) faz uma reflexão simplificadora, que finda por denominar de intervenções urbanas complexas o conjunto de transformações intencionais, independentemente das circunstâncias locais e temporais que motivaram o uso dos inúmeros REs- (recuperação, renovação...). Avançando na reflexão de Dalla Longa (2010), reconhece-se que as intervenções urbanas são percebidas à primeira vista como instrumentos das transformações intencionais, mas constata-se como inquestionável que, em última instância, o resultado das intervenções urbanas nos *espaços de desvalia* é a sua valorização multidimensional (urbanística, econômica, ambiental, cultural e social) que constitui a síntese de seu real objetivo, fato que justifica designar doravante esse processo com a expressão “valorização urbana”.

Não se trata de uma forma alternativa ao uso dos vários REs-, mas a expressão “valorização urbana” apresenta-se com mais alcance, capaz de abranger todos os tipos de *espaços de desvalia* aqui discutidos, ou seja, *bronnfields*, espaços a serem recuperados, e *greenfields*, que são glebas intocadas, denominadas vazios urbanos se, portanto, não necessitando de uma re-generação, renovação, re-invenção etc. Na realidade, carecem de ocupação e/ou uso que produzam valorização, para evitar o uso especulativo da terra urbana sem aproveitamento, o ônus social do desperdício causado pela ociosidade de equipamentos urbanos e comunitários disponíveis, ou para evitar a ocupação imprópria ou indevida, que vai exigir no futuro a realização de intervenções urbanas da família dos REs-: re-generar, re-novar, re-inventar... De fato, nos processos de intervenção urbana nas cidades contemporâneas, o que se busca é a valorização multidimensional dos *espaços de desvalia*, na sua ampla conceituação, referindo-se ao valor material (o valor do solo para compra e venda e atividades derivadas/consequentes) e o valor imaterial (o valor cultural, ambiental, social etc.). Essa razão reforça o emprego da expressão valorização urbana, que se apresenta como a mais adequada para melhor traduzir a importância dos processos de intervenção urbana voltados para renovar, regenerar, renascer, reabilitar, reestruturar, requalificar, revitalizar, reciclar, resgatar, reinventar (e tantos outros REs), enfim, para transformar os *espaços de desvalia*. Em resumo, esse referencial teórico toma como foco a realidade da cidade contemporânea e sinaliza para a importância e para a necessidade de intervenção urbana em espaços subutilizados/degradados, aqui denominados de *espaços de desvalia*, para produzir transformações intencionais e, em consequência, a valorização multidimensional no cenário urbano, que acabam se refletindo na qualidade de vida da sociedade e agregando aos *espaços de desvalia* valor urbanístico, econômico, ambiental, cultural e social.

Para ratificar o marco teórico aqui apresentado, a parte II desta tese trata da análise de experiências internacionais e nacionais em processos de intervenção urbana a partir do modelo político-institucional das transformações realizadas para a valorização das multidimensões dos *espaços de desvalia*.

PARTE II

EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS E NACIONAIS

A maioria dos processos de intervenção urbana é analisada a partir de casos individuais. Essa observação de Fainstein (2001, p.8) tem grande relevância para a parte II desta tese, pois os capítulos seguintes referem-se à análise de processos de intervenção urbana realizados no cenário internacional e nacional. Os processos, aqui analisados, foram implementados em diferentes datas e cidades – e até países –, por meio de metodologias diversas, no entanto seus objetivos são semelhantes. Objetiva-se neste trabalho contribuir com a análise dos processos de intervenção urbana, observada por Fainstein (2001), considerando-se e atentando também para a observação de Adair et al. (2003, p.1078), para quem esses processos frequentemente são examinados de forma unidimensional, de acordo com o interesse de quem os analisa.

De igual modo, recebe a atenção a crítica de Fainstein (2001, p.8-9) ao afirmar que a maioria dos estudos sobre tais processos examina sempre questões relacionadas às tomadas de decisão, mas dificilmente avalia os seus resultados e, quando os resultados são analisados, registram-se posições parciais, identificadas com as convicções e interesses dos autores e, por isso, divergentes na análise das mesmas intervenções. Assim, enquanto alguns estudos apenas supervalorizam suas consequências, outros, nos mesmos casos estudados, denunciam a segregação e a exclusão de minorias, a degradação ambiental, os altos lucros para os investidores, os altos custos para o poder público, dentre outros impactos negativos. De fato, observa-se na literatura que a análise dos diversos casos de intervenção urbana, na maioria das vezes, não é realizada de forma integrada e conclusiva, dificultando demasiadamente sua compreensão plena. Cabe reconhecer a complexidade desses estudos, pois uma intervenção urbana condensa conteúdos de distintas disciplinas, muitas vezes não relacionadas, e envolve diversas áreas do conhecimento.

Neste trabalho optou-se por focalizar a intervenção urbana, desde seu fato gerador, no seu contexto histórico e geopolítico, com a abrangência multidimensional, e assumiu-se como propósito examinar tanto as tomadas de decisão, com seus acertos e equívocos, como seus resultados positivos e negativos, no intuito de compreender a efetividade das intervenções urbanas nos espaços de desvalia, buscando atender ao objetivo desta tese. A parte II desta tese divide-se em dois capítulos: o capítulo 3 refere-se à análise das experiências internacionais e o capítulo 4 trata da análise das experiências nacionais. A estrutura dos dois capítulos é semelhante e desenvolve-se a partir da identificação dos espaços de desvalia; da descrição da nova função implementada a partir de intervenções urbanas realizadas ou em realização; da transformação intencional e da valorização multidimensional (urbanística, econômica, ambiental, cultural e social); do modelo político-institucional aplicado (planejamento, à gestão e ao financiamento).

As intervenções urbanas aqui estudadas, por diferirem entre si quanto ao período e local de sua realização, quanto à metodologia aplicada e quanto às características e objetivos próprios, são designadas, nas referências bibliográficas utilizadas, como reconstrução, revitalização, renovação, redensolvolvimento, regeneração etc. No entanto, cabe ratificar que nesta pesquisa optou-se por denominar todos esses casos, independentemente de suas peculiaridades, de intervenção urbana em espaços de desvalia, sem prejuízo no desenvolvimento da tese de que intervenções urbanas quando realizadas em um modelo político-institucional adequado,

transformam os espaços de desvalia, oportunizam sua valorização multidimensional, melhoram a qualidade de vida dos residentes e usuários e contribuem para o cumprimento da função social da cidade. Como objeto deste estudo, elegeram-se as intervenções urbanas segundo os seguintes critérios: as mais expressivas, seja pela ordem de grandeza da intervenção ou pelo impacto dos resultados obtidos; a tipologia do espaço de desvalia a ser objeto de transformação; as intervenções urbanas realizadas em décadas diferentes. Orientou a seleção efetivada o interesse de observar as similaridades e diferenças de processos e resultados, considerado um conjunto de variáveis: as condições geopolíticas vigentes; as características e situação do espaço de desvalia a ser transformado; a influência da globalização e da revolução tecnológica, notadamente no campo da informação e comunicação; a importância da democracia, sob a forma de transparência e participação, como valor universal na gestão pública; e os efeitos nocivos e as novas possibilidades decorrentes das transformações econômicas. É válido ressaltar que a seleção das intervenções urbanas e a respectiva análise crítica efetivada desenvolveram-se a partir de pesquisas em fontes documentais, bibliográficas e na internet.

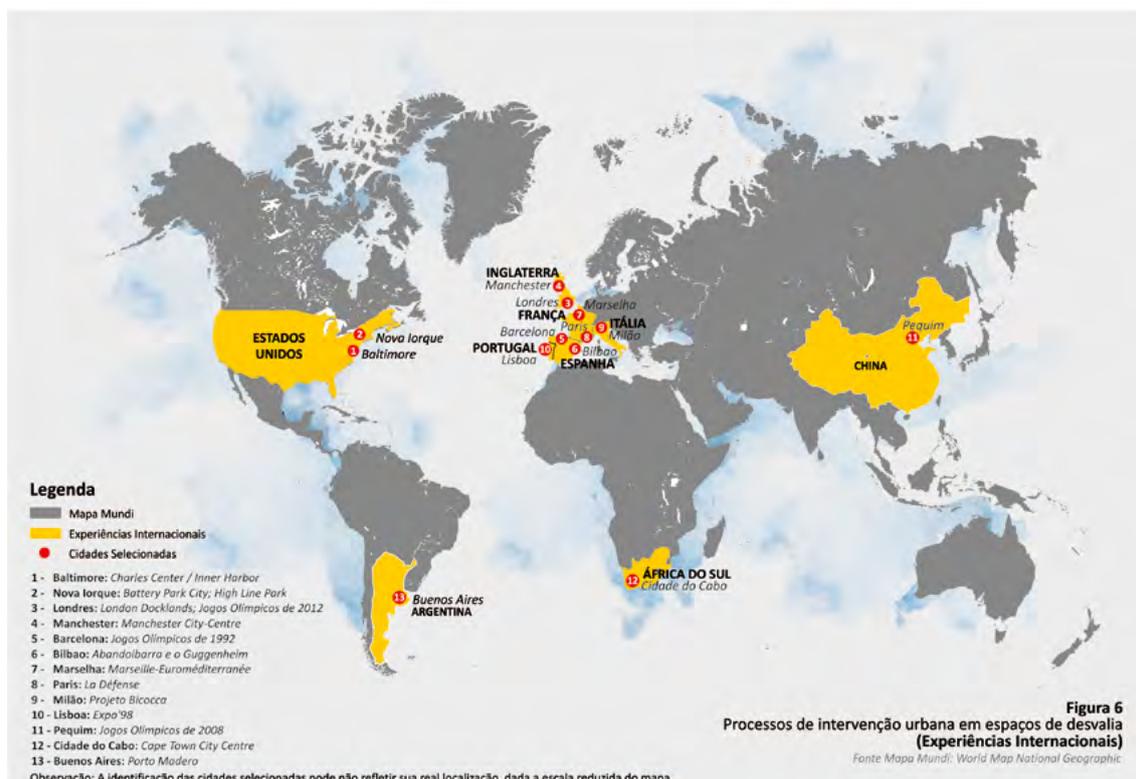
TRANSFORMAR PARA VALORIZAR: A EXPERIÊNCIA INTERNACIONAL

Desde meados do século XX, os Estados Unidos e vários países da Europa trataram de buscar, nos processos de intervenção urbana, uma alternativa para resolver um de seus principais problemas urbanos: a transformação de seus espaços degradados/subutilizados, denominados nesta pesquisa de espaços de desvalia. Estevens (2005, p.4), citando *Urban Wildlife Research Center* (1981), denomina de “síndrome Cinderela” esse movimento surgido nos Estados Unidos que se propagou pela Europa, no qual se verifica a “manifestação do interesse público e das autoridades, no sentido da requalificação de áreas anteriormente degradadas, obsoletas ou subutilizadas, tendo em vista o desenvolvimento de um caráter urbano, paisagístico, cultural e de lazer que responda às novas solicitações que se colocam à sua fruição”. Para Mugnano, Tornaghi e Haddock (2005, p.167), nas últimas duas décadas, a maior parte das cidades europeias lançaram novas políticas urbanas, baseadas em projetos de intervenção urbana de importantes partes do território, com novos investimentos em infraestrutura. Centros financeiros, conjuntos de escritórios para múltiplos negócios e prestação de inúmeros serviços, centros culturais e de entretenimento, parques tecnológicos e megaestruturas esportivas estão transformando radicalmente o perfil das áreas objeto de intervenção e, em boa medida, até das respectivas cidades. Ainda segundo Mugnano, Tornaghi e Haddock (2005, p.169), nas cidades europeias que têm optado por essas intervenções, as administrações públicas as têm como “a menina dos olhos”, concentrando investimentos e esforços organizacionais para construir consensos em torno de tais operações. Os autores observam que tais intervenções, na maioria das vezes, constam como indicações nos planos estratégicos das cidades, como forma de direcionar a economia e requalificar espaços urbanos degradados ou vazios. Mais recentemente, países da África, da Ásia e da América Latina, em sua maioria considerados países em desenvolvimento, também passaram a aderir a essa solução.

Para a análise da experiência internacional, no grupo de intervenções urbanas selecionadas, surgem em primeiro plano aquelas implementadas nos Estados Unidos, país pioneiro no processo de realizar transformação em espaços de desvalia por meio de intervenções urbanas. Foram escolhidas três experiências americanas: *Inner Harbor/* Baltimore – 1963 e *Battery Park City/* Nova Iorque – 1968, que representam intervenções urbanas em zonas portuárias e estão entre as primeiras referências sobre o assunto; e ainda *High Line Park/* Nova Iorque – 1999, uma intervenção que resultou em um parque urbano linear, realizada em

uma ferrovia subutilizada. Na Inglaterra, também serão analisadas três experiências: *Docklands*/ Londres – 1980, que consistiu na transformação de uma zona portuária em declínio e de áreas industriais degradadas, sendo, por alguns, considerada a mais completa intervenção urbana já realizada, com novas funções baseadas em distrito de negócios como atividade principal e áreas de cultura, lazer e entretenimento; a *Olympic and Paralympic Games 2012*/Londres – 2005, por ser uma intervenção que tem como epicentro a construção de uma vila olímpica, 20 anos depois do emblemático exemplo de Barcelona; e a *Manchester city-center*/Manchester – 1996, centro de cidade reconstruído logo após um ataque terrorista. Na Espanha, dois casos mereceram atenção: a intervenção realizada na área onde foi construída a *Villa Olímpica*/ Barcelona – 1986, um dos exemplos mais marcantes pelo êxito alcançado e, sem dúvida, uma das intervenções urbanas mais analisadas na literatura pertinente, que, além de compreender a intervenção urbana em zonas portuárias e centrais, serviu para sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 1992; e o *Guggenheim e Abandoibarra*/ Bilbao – 1994, também uma intervenção urbana de zona portuária, tendo o Museu Guggenheim como ícone e principal elemento indutor de transformações, apesar de ser considerada uma intervenção urbana voltada para um distrito de negócios. Na França foram analisadas duas intervenções: *Marseille-Euroméditerranée*/ Marseille – 1995, que compreende a reabilitação de uma zona portuária degradada. O *Progetto Bicocca*/ Milão – 1985 foi a experiência selecionada na Itália, por ser um caso de área industrial desativada e de propriedade particular que constitui a principal intervenção urbana realizada nesse país até os dias atuais. Em Portugal, a área onde foi realizada a *Expo'98*/Lisboa – 1993 foi selecionada por ser um caso de intervenção em área degradada/subutilizada e zona portuária, destinada a sediar a Expo'98 e tornar-se o principal equipamento urbano do país para eventos culturais e exposições. A China surge, com raro destaque, no grupo dos países emergentes, internacionalmente denominado BRIC (Brasil, Rússia, Índia e China), que, como manifestação mundial de sua força econômica, política e cultural, promoveu as *Olimpíadas e Paraolimpíadas de Pequim*/ Pequim – 2003, cuja área da realização desse megaevento era um espaço de desvalia transformado mediante uma intervenção urbana que também está focalizada neste trabalho. Na África do Sul, o objeto de análise foi a intervenção urbana Cidade do Cabo – 2003, que aborda a transformação de um espaço de desvalia objetivando melhorias em seu centro, a partir da consolidação de um distrito de negócios. E, por fim, na Argentina, país que bem representa a realidade da América Latina, a experiência escolhida foi a intervenção urbana nos *Armazéns de Puerto Madero*/ Buenos Aires – 1989 (quadro 2 | figura 6).

Quadro 2 – EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS NOS PROCESSOS DE INTERVENÇÃO URBANA EM ESPAÇOS DE DESVALIA						
PAÍS	CIDADE	ESPAÇO DE DESVALIA	INTERVENÇÃO URBANA		DATA (início)	DIMENSÃO
ESTADOS UNIDOS	Baltimore	Frente hídrica de Zona Portuária	Cultura, lazer e entretenimento	Charles Center / Inner Harbor	1957	90 ha
	Nova Iorque	Frente hídrica de Zona Portuária	Distrito de negócios	Battery Park City	1968	92 ha
		Estruturas Subutilizadas ou de Uso Indevido	Cultura, lazer e entretenimento	High Line Park	1999	2,4km
INGLATERRA	Londres	Frente hídrica de Zona Portuária	Distrito de negócios	London Docklands	1980	2.225ha
		Estruturas Subutilizadas ou de Uso Indevido	Megaeventos	Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2012	2005	250ha
	Manchester	Centro de Cidade	Distrito de negócios	Manchester City-Centre	1996	25ha
ESPANHA	Barcelona	Frente hídrica de Zona Portuária	Megaeventos	Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 1992	1986	840ha
	Bilbao	Frente hídrica de Zona Portuária	Distrito de negócios	Abandoibarra e o Guggenheim	1994	35ha
FRANÇA	Marselha	Frente hídrica de Zona Portuária	Cultura, lazer e entretenimento	Marseille-Euroméditerranée	1995	480ha
ITÁLIA	Milão	Áreas Industriais/Urbanizadas Desativadas	Polo tecnológico	Projeto Bicocca	1985	100ha
PORTUGAL	Lisboa	Frente hídrica de Zona Portuária	Megaeventos	Expo'98	1993	340ha
CHINA	Pequim	Estruturas Subutilizadas ou de Uso Indevido	Megaeventos	Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2008	2003	1.135ha
ÁFRICA DO SUL	Cidade do Cabo	Centro de Cidade	Distrito de negócios	Cape Town City Centre	2003	85ha
ARGENTINA	Buenos Aires	Frente hídrica de Zona Portuária	Cultura, lazer e entretenimento	Porto Madero	1989	170ha



a) Espaços de desvalia

No referencial teórico, disposto na parte I desta tese, observa-se que a revolução tecnológica ensejou o avanço da globalização, da informatização e da reestruturação econômica. Esses fenômenos, nas últimas décadas, têm levado as cidades a assumirem o papel de protagonistas no novo ciclo de desenvolvimento da civilização e, contraditoriamente, também têm contribuído para o declínio econômico, social, ambiental e urbanístico de muitas de suas áreas urbanas. A constatação desses fatos, como se pode ver na parte I, está respaldada por Abramo (2001), por Sassen (1998) e por Fainstein e Campbell (2002). Associam-se a esses autores na análise do comprometimento de áreas urbanas Roberts (2008) e Hart e Jonshton (2008), que ressaltam o efeito negativo da obsolescência tecnológica e funcional em zonas portuárias e industriais e nos centros das cidades. Zaitter (2010) e Sanchez (2003) enfatizam, entre as áreas degradadas, as ocorrências de bolsões de miséria, onde milhares de famílias sobrevivem em habitações precárias, sem infraestrutura básica e em conflito com as leis da propriedade da terra e da organização das cidades.

Frentes hídricas de zonas portuárias

Um número expressivo de intervenções urbanas em espaços de desvalia aconteceu ou está sendo realizada em frentes hídricas de zonas portuárias, em vários países e em diversos continentes. Teixeira (1998, p.9) afirma que as “transformações nas atividades portuárias, a realocação da indústria, o envelhecimento do tecido urbano e as alterações nas infraestruturas viárias” foram as principais causas da criação de espaços degradados e abandonados em frentes hídricas. Esse declínio foi causado pelo aumento acelerado do volume de mercadorias e consequente introdução dos *containers* no transporte marítimo, que passaram a exigir enormes

áreas de estocagem e, em alguns portos, não havia área de expansão; pela perda de empregos e dos baixos salários para aqueles que ainda sobreviviam dessa atividade, o que acabava afugentando os trabalhadores desse serviço; devido à preferência pelo transporte aéreo de passageiros em detrimento do transporte marítimo; por causa da alteração dos métodos de pesca, concentrando essa atividade em alguns portos; pela perda da importância das atividades militares em portos desenvolvidos para essa função; e a sobreposição de todos esses fatores. E finaliza Teixeira (1998, p.19-20) que tudo isso “conduziu à perda do dinamismo, quase irreversível, de alguns portos, criando a maioria dos espaços obsoletos que se encontravam nas frentes hídricas de numerosas cidades”.

Uma das primeiras áreas, identificada como *espaço de desvalia* e que se tornou objeto de preocupação das autoridades e da sociedade local, foi a área central da cidade de Baltimore, onde era localizada sua zona portuária. A cidade é banhada pelo Rio Patapsco, o que lhe possibilitou possuir um dos portos mais importantes do país, tornar-se o principal centro industrial no século XIX e ser a segunda porta de entrada para os que imigravam para os Estados Unidos da América, fatos que impulsionaram o crescimento urbano de forma rápida. Por volta de 1950, segundo Pike (1994), a cidade sofreu um acelerado processo de desindustrialização, fato que lhe custou os empregos de dezenas de milhares de moradores. Segundo a autora, Baltimore podia ser imaginada como um conjunto de “armazéns abandonados, como testemunho de um outrora próspero centro comercial. Carros abandonados eram encontrados ao longo de ruas desertas. A população da área era constituída por bêbados e ratos” (<http://cityhallcommons.com/topiclist/d370.innerharbor.html>). De acordo com o site Global Harbors: A Waterfront Renaissance (http://www.globalharbors.org/basic_how_to_outline.html), em 1952, um relatório afirmava que a cidade estaria falida se a tendência de declínio não fosse revertida. Segundo Millspaugh (2003, p.36), “Em 1954, a fuga para os subúrbios tinha promovido um declínio de dez anos na cidade, uma redução nos valores dos imóveis e, portanto, uma redução equivalente nas receitas de impostos da cidade”. Para Pike (1994), Baltimore nesse período era uma cidade com um grande passado e sem futuro (figura 7).

Ao longo do século XX, outras frentes hídricas norte-americanas foram se tornando subutilizadas e degradadas, tornando-se casos de desvalia urbana. Assim aconteceu com a área denominada de *Battery Park*, às margens do Rio Hudson, na cidade de Nova Iorque, cuja frente hídrica desde 1650 era destinada ao transporte de carga e usos industriais, enquanto os distritos residenciais elegantes estavam no centro da ilha. No final do século XIX, conforme afirma Gordon (1997, p.3-4), surgiram os navios de maior porte, e a introdução de novas tecnologias nas atividades portuárias passou a exigir a construção do cais de Manhattan, na parte inferior do Rio Hudson, que se tornou um movimentado porto até a construção de docas modernas em *Port Elizabeth*, Nova Jersey. Com o advento dos *containers* de transporte, de vias expressas e de grandes caminhões de carga na década de 1960, o cais de Manhattan também entrou em decadência e colapso, findou abandonado e tornou-se um símbolo de declínio do *Lower Manhattan* no início dos anos 1960. Embora Gordon (1997, p.2) afirme que, para os residentes da cidade de Nova Iorque, essa área de 92 hectares sempre foi a frente hídrica novaiorquina mais bem localizada ao longo do Rio Hudson, por ser adjacente ao distrito financeiro e ser o único acesso público à beira-mar no centro de Manhattan, sua estrutura apodrecia e as instalações não utilizadas degradavam o lugar. Essa situação agravou-se ainda mais quando, segundo Fainstein (2001, p.164-165), **a escavação para a construção do Complexo *World Trade Center* (WTC), iniciada no ano de 1966, produziu uma grande quantidade de detritos, cuja remoção poderia ser menos custosa se fossem depositados diretamente no Rio Hudson (figuras 8-9). A ideia foi sustentada pelo objetivo apontado de criar um**

vazio urbano de grande extensão em uma das áreas mais densamente urbanizadas do mundo.

Nesse mesmo período, a Europa, em consequência da reestruturação econômica, também enfrentava a degradação de várias áreas urbanas, sobretudo em frentes hídricas, onde a atividade exercida nas docas havia desaparecido, deixando um vazio físico e econômico. O exemplo mais destacado de espaço de desvalia na Europa, por seu impacto socioeconômico e por sua enorme extensão, totalizando 2.200 hectares a leste da cidade de Londres, é mundialmente conhecida como *docklands* londrinas, área onde eram situadas as antigas docas da zona portuária (figura 10). Localizada na adjacência da City (centro financeiro londrino), estende-se por 15 km ao longo do rio Tâmis, sendo dividida em três regiões: a oeste, *Wapping*, *Limehouse*, *Bermondsey Riverside* e *Surrey Docks*; ao centro, *Isle of Dogs*; e, a leste, *Beckton* e *Royal Docks*, compreendendo os bairros de *Southwark*, *Tower Hamlets* e *Newham*. Nos registros da *London Docklands Development Corporation* (LDDC), empresa que por muitos anos geriu as transformações realizadas no Porto de Londres, dispostos no endereço eletrônico <http://www.lddc-history.org.uk/beforelddc/index.html>, coletou-se a informação de que o Porto de Londres teve um crescimento particularmente rápido no século XIX, decorrente da atração de um grande número de fábricas, da construção de habitações para os trabalhadores e formação de novas comunidades, sendo então considerado o maior porto do mundo. Em meados da década de 1930, as atividades nas docas alcançavam seu pico: mais de 35 milhões de toneladas de carga estavam sendo transportadas a cada ano, cerca de 100.000 homens empregados nas atividades portuárias, dos quais mais de 30.000 eram empregados do próprio porto. O fim do papel central de Londres nas decisões de negócios internacionais, combinado com atraso tecnológico da gestão portuária e das atividades econômicas desenvolvidas nas *docklands*, em relação a seus vizinhos e concorrentes, determinou seu declínio econômico e social. Em 1970, de acordo com o National Audit Office (2007b), ali havia uma população de cerca de 40.000 residentes em habitações precárias, o desemprego local encontrava-se a uma taxa superior a 20% e o salário médio semanal, de US\$ 244, era aproximadamente 60% do salário médio pago na cidade, no valor de US\$ 411. A área encontrava-se em estado de degradação e abandono (figuras 11-13). Durante a década de 1970, de acordo com Fainstein (2001, p.177), houve duas iniciativas que objetivavam a reabilitação das *docklands*, a maior área urbana disponível na Europa Ocidental: na primeira, a equipe designada pelo governo Conservador para estudar os usos potenciais da área priorizou a atividade comercial na frente hídrica, e a proposta foi recebida com hostilidade pelos líderes da comunidade local; em seguida (1974), o governo Trabalhista resolveu elaborar um plano estratégico para a área, confiado ao *Docklands Joint Commitee* (DJC), do qual participaram representantes do Governo Central, do governo local e segmentos empresariais, que priorizou a reativação das atividades industriais, a produção de habitação e o desenvolvimento de programas sociais para os residentes. Esse plano estratégico dos trabalhistas, por falta de apoio, também acabou sendo abandonado.

Esse mesmo problema de imagem perante as demais cidades e especialmente perante os cidadãos era sentido na província da cidade de Barcelona, situada no nordeste da Espanha, na Catalunha, uma das 17 regiões autônomas da Espanha no sistema semifederal. Barcelona é uma das mais importantes cidades históricas europeias, com mais de mil anos de tradição, tendo passado pelo Império Romano e atravessado a Idade Média. No século XVIII, a cidade entra na Era Industrial e passa a experimentar um forte crescimento econômico e no curso do século seguinte vai se constituindo em um dos centros urbanos e tecnológicos da Europa. No entanto, Barcelona, ao longo do século XX, entrou em processo de decadência socioeconômica e de degradação ambiental. A transição política espanhola (redemocratização), iniciada em 1975, veio a coincidir com a crise econômica que afetou a maioria dos países

européus. Estevens (2005, p.10) observa que é “a partir de finais da década de 1970, início da década de 1980, que se assiste ao declínio da atividade industrial na Espanha”. Nessa década assiste-se em Barcelona ao abandono de vastas áreas, de armazéns, de equipamentos diversos e das instalações industriais que funcionavam no porto (figuras 14-15). O aparelho produtivo dessa cidade portuária entrou assim em declínio, originando paralelamente graves problemas urbanísticos, agravada pela diminuição de sua importância política, pela saída de grandes empresas, pela estagnação da renda *per capita*, pelo desemprego que alcançou níveis elevados, acentuando a exclusão social.

Situação que também foi vivenciada pela cidade de Bilbao, capital de Biscaia, que faz parte da comunidade autônoma do País Basco (Espanha) e é banhada pelo Rio Nervión. Segundo Marshall (2001, p.55-56), a vila de Bilbao, durante os séculos 12 e 13 era o principal centro de produtos castelhanos do mar do norte, sendo, por isso, a ligação entre a Europa do Atlântico Norte e o interior do reinado de Castilha, assim como a conexão entre Sevilla e as Américas. No século XIX, ainda de acordo com Marshall (2001, p.56), a cidade desenvolveu-se como centro industrial através da mineração, e as indústrias de ferro e aço dominavam a paisagem urbana. Devido a sua riqueza, Bilbao cresceu fisicamente e politicamente e chegou ao apogeu econômico na década de 1920, com base na venda de ferro para a Inglaterra, em parte destinado à fabricação de armas utilizadas na Primeira Guerra Mundial. Para Zulaika (2000, p.1-2), Bilbao foi duplamente abençoada com um porto marítimo e uma vasta riqueza mineral, que atraiu empresas estrangeiras não apenas como compradores de minério, mas também como apoiadores e participantes na exploração das minas e investidores na construção de ferrovias e na expansão do porto. Bilbao, no final do século XIX, exportava 2/3 do minério de ferro consumido pela Grã-Bretanha, a potência imperial do mundo. As transformações provocadas pela Guerra Civil na Espanha e o crescimento de sua indústria trouxe milhares de imigrantes de diferentes partes do país para Bilbao, criando uma força de trabalho especializada e também uma variedade de culturas. Contudo, de acordo com Plöger (2007, p.8), entre os anos de 1960 e 1970, com a crise na produção, o processo de industrialização na cidade entrou em declínio econômico. O nível de pobreza das pessoas da cidade, conforme Plöger (2007, p.12), aumentou ainda mais em 1983, quando o Rio Nervión inundou grande parte dos bairros mais antigos da zona central onde era situada a zona portuária da cidade. A limpeza depois do dilúvio revelou não só a decadência física dos bairros históricos, mas também as péssimas condições de vida da população. O declínio da indústria desde 1975 e, em consequência, o elevado desemprego, segundo Plöger (2007, p.12), provocaram forte impacto demográfico, e a cidade perdeu mais de 70 mil pessoas, ou seja, 16% de seus habitantes entre 1980 e 1995 (figura 16). Segundo o autor, como resultado das atividades industriais na zona portuária e adjacências, Bilbao sofria de uma grave degradação ambiental: o ar, a água e o solo estavam gravemente poluídos. Resíduos industriais e esgotos domésticos eram drenados, sem tratamento, para o rio Nervión, que foi declarado ecologicamente morto.

No início do século XX, Marselha comemorou seu status de principal porto do Império na exposição colonial de 1906, mas, durante a Segunda Guerra Mundial, a cidade foi bombardeada pela Alemanha e pela Itália e ocupada pelos alemães entre novembro de 1942 e agosto de 1944. Uma grande parte do centro antigo da cidade foi dinamitada num enorme projeto de limpeza com o objetivo de reduzir as possibilidades de ocultar membros da suposta resistência, que operavam nos edifícios antigos de grande densidade de população. Nos anos pós-guerra, a situação social, econômica e urbanística agravou-se porque a cidade serviu como porto de entrada na França de mais de um milhão de imigrantes e novamente, nos anos 1960, após a independência da Argélia, houve um grande fluxo de imigrantes, que se estabeleceram em Marselha, dando origem a um grande bairro africano. Ocorre que a cidade

já atravessava uma crise econômica que se acentuou com o choque do petróleo, momento em que a maioria das docas entraram em declínio, com grave repercussão social, urbanística e ambiental na zona portuária. Assim, o porto de Marselha e sua área adjacente, símbolos do poder político e econômico por quase duas décadas, tornaram-se um espaço de desvalia, onde predominavam as imagens da decadência e do abandono (figura 17).

A redescoberta em Portugal das frentes hídricas como espaços de grande valor na vida urbana, para Estevens (2005, p.8-9), deu-se a partir do final dos anos 1980. Todavia, foi a realização da EXPO'98 que alavancou o Projeto do Parque das Nações e nele passou a ser estabelecido um novo tipo de relação da cidade com o Rio Tejo, resultante da construção de uma nova identidade para aquela frente hídrica, que causou uma revalorização no ambiente, na paisagem e no imaginário da população. Segundo o relatório da Parque Expo (1999, p.58; p.62) – empresa gestora de toda a intervenção –, até 1993, o Parque das Nações era uma área periférica de Lisboa, constituído por 340 hectares, onde predominavam instalações insalubres e perigosas: uma refinaria, a Petrogal, os depósitos de produtos petrolíferos, o Matadouro Industrial de Lisboa, o Depósito Geral de Material de Guerra, a Estação de Tratamento de Águas Residuais, o Aterro Sanitário pela Estação de Tratamento de Resíduos Sólidos (ETRS), além de diversas instalações portuárias e atividades afins. A área estava em avançado estado de degradação ambiental, decorrente da natureza poluidora dos estabelecimentos ali instalados e porque, ao tempo em que foram instaladas, eram incipientes as preocupações ambientais, não havia legislação específica, nem meios para o controle governamental – e principalmente por se tratarem de instalações públicas, localizadas em terreno público. O estado de abandono da área facilitava a sua utilização como depósito clandestino de lixo e sua ocupação habitacional por famílias pobres, produzindo bolsões de miséria e gerando zonas de conflitos de uso na zona portuária (figuras 18-19).

E, por último, na análise dos espaços de desvalia em frentes hídricas, vem o caso de Porto Madero, na cidade de Buenos Aires, na Argentina, onde, na época da sua fundação, no século XVI, os barcos chegavam à cidade, ancorando seus navios, a uma distância considerável da costa, e de lá as barcas e vagões faziam a transferência de pessoas e cargas para o litoral. Os primeiros projetos de um porto de Buenos Aires datam do século XVIII, mas, somente em 1855, em frente ao centro histórico da cidade, foi construído o porto da Alfândega. Como o comércio exterior foi aumentando, tornou-se necessário um novo porto, cujos trabalhos levaram 10 anos, de 1887 a 1897, sob a responsabilidade de Eduardo Madero, um importante comerciante de Buenos Aires, com seus negócios voltados para a exportação-importação e que emprestou seu nome ao porto. Entretanto, já no final do século XIX e início do século XX, o crescimento notável do comércio internacional provocou o aumento do tamanho e do calado dos navios, fato que prematuramente minou a competitividade do Porto Madero e exigiu a construção, em Buenos Aires, do Porto Novo, entre 1911 e 1925, passando o Porto Madero a desempenhar um papel subsidiário e a experimentar um processo de obsolescência. Ao longo de séculos e décadas, várias foram as propostas de implantação de urbanização em suas margens. Como consequência do abandono durante décadas, o porto e seu entorno converteram-se na área mais degradada da cidade de Buenos Aires: área insalubre pela deposição de lixo nos terrenos baldios e pela poluição dos esgotos que afetava o próprio porto e área perigosa devido à sua ocupação por marginais (figura 20).

Para Teixeira (1998, p.7), muitas cidades que emergiram pela sua relação com a água mantêm-se, ainda hoje, como nós centrais da economia mundial. Contudo, a evolução tecnológica e a globalização da economia retiraram muito da importância estratégica representada, até então, pelas atividades marítimas e portuárias. Nesse sentido, as metrópoles, que outrora

foram financeiramente sustentadas por essa relação cidade-frente hídrica, procuram encontrar novas âncoras para não perderem a influência que possuíam. Teixeira (1998, p.27) observa ainda que a “existência destas áreas, vagas ou mal aproveitadas, foram mais um elemento a contribuir para o início das operações de reconversão”.

Com a intenção de retornar essas áreas ao domínio público, a partir da designação de novas funções, voltadas à nova realidade econômica mundial, os processos de intervenção urbana surgem como alternativa prioritária. Para que se tornem bem-sucedidas, Estevens (2005, p.12) sugere como critérios para o desenvolvimento de intervenções urbanas em frentes hídricas a construção de espaços de múltiplos usos ao longo de toda a área, contrariando a banalização e a repetição de modelos conhecidos; o entendimento das formas de apropriação e identificação das populações com esses espaços, tendo visão dinâmica das mudanças sociais e culturais; a transformação dessas áreas através de projetos inovadores, enquadrados numa visão de conjunto que tenha em atenção todos os fatores relevantes para o ordenamento do território – diversidade social, histórica, cultural, paisagística e biofísica, por exemplo; utilização da abordagem em diversas escalas territoriais (metropolitana, intermunicipal, municipal/local) e a articulação destas entre si; a recuperação do patrimônio cultural e histórico; a promoção da regulamentação urbanística.

Áreas industriais/urbanizadas desativadas

De acordo com Somekh e Campos (2005), o surgimento de grandes áreas degradadas, especialmente nos grandes centros urbanos, cujo crescimento havia se amparado na indústria de transformação, deixou imagens sombrias: desemprego, perda do dinamismo econômico, desgaste dos tecidos sociais organizados tradicionalmente em torno das fábricas – tudo isso por conta do processo global de reestruturação econômica que se intensificou desde meados do século XIX. Ainda segundo os autores, com a reestruturação econômica, “as indústrias tradicionais, com suas grandes instalações fixas, tornam-se obsoletas, levando ao esvaziamento da base econômica de cidades inteiras” (http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_01.asp+Nadia+SOMEKH+CEPAM&hl=pt-BR&ct=clnk&cd=2&gl=br).

Essa afirmação de Somekh e Campos (2005) traduz em perfeita descrição o que ocorreu em Milão (ITA). Na Itália, a desindustrialização do bairro Bicocca é exemplificativa do declínio econômico de uma área urbana, provocando forte impacto social, urbanístico, cultural e político. Em 1873, a empresa Pirelli implantou uma fábrica de pneumáticos, cabos elétricos e derivados de borracha na Bicocca, seguindo-se a instalação de muitas outras indústrias e uma enorme expansão da Pirelli, que, em 1916, já ocupava uma área de 220 mil m². A área foi, por várias décadas, considerada o maior polo industrial italiano e um dos maiores da Europa. Esse complexo industrial experimentou um incremento maior ainda com a construção da linha ferroviária ligando Milão a Monza, mas, a partir da década de 1940, iniciou-se a perda de seu dinamismo econômico, face às inovações tecnológicas, à perda de competitividade, à eclosão das preocupações ambientais e também pela elevação do valor da terra e a mudança de vocação da área que foi se tornando mais apropriada ao desenvolvimento de outras atividades. No caso da Pirelli, uma das maiores companhias italianas, como consequência da competição resultante da globalização dos mercados, de acordo com Dell’agnese (2005, p.19), em meados dos anos 1970, a planta da Bicocca já não produzia tanto quanto 30 anos antes. A obsolescência tecnológica, forçou o redesenho empresarial, causando o fechamento da planta industrial de produção de pneus de Bicocca, com perda de mais de 2.000 empregos e a abertura de uma nova planta industrial, baseada em alta tecnologia, na periferia de Milão, ocupando apenas 600 trabalhadores,

como relata Dalla Longa (2010, p.172-173). Contudo, remanescia como um grande problema o aproveitamento da área industrial desativada na Bicocca, ativo de grande valor, exposto ao risco da destruição progressiva pelo abandono, mas que, tratado de acordo com as novas tendências de uso e ocupação, poderia ser mais rentável do que tinha sido (figuras 21-22).

Assim, desde meados do século XX, as cidades, segundo Vasques (2006, p.3), fortemente marcadas pela presença da indústria necessitam de reestruturações econômicas e estratégias de reconversão. Esses velhos edifícios industriais carecem de políticas ambientais e da conversão de espaços para reativar a economia dessas regiões. Importa, por fim, salientar que, como assinala Vasques (2006, p.3), os objetivos de requalificação desses locais são políticos, econômicos, ambientais e sociais, diferindo de caso para caso e de país para país, no que diz respeito às estratégias utilizadas. Para as cidades, essas áreas industriais degradadas e abandonadas são um recurso precioso pelos investimentos acumulados e pelo potencial de oportunidades, e também constituem uma grave responsabilidade pela existência de uma infraestrutura custeada com recursos públicos, que não pode ficar ociosa, nem muito menos ser destruída. Enfim, trata-se de um grande desafio, face ao conjunto de problemas sociais, urbanísticos, econômicos e ambientais a serem equacionados.

Centros de cidades degradados/subutilizados

O declínio dos núcleos centrais das urbes, segundo Teixeira (1998, p.47), sempre esteve fortemente relacionado com as mudanças funcionais e tecnológicas que alteraram o equilíbrio existente, representado pela antiga diversidade de usos e de ocupação nos centros tradicionais. Como resultado, passou a ocorrer nos centros das cidades uma concentração de atividades comerciais de serviço, provocando o esvaziamento no período noturno e nos finais de semana, além da saída da população residente para outras áreas e até para a periferia, gerando diariamente enormes fluxos de tráfego (casa/trabalho/casa).

Na opinião de Williams (2003, p.33), sem a expansão necessária da infraestrutura de transporte, os carros têm utilizado o escasso espaço urbano de maneira insustentável e tem ficado impossível harmonizar as demandas dos empresários, usuários, consumidores e residentes. Por isso, o declínio das áreas centrais tem acontecido, e essa pressão sobre o espaço urbano resulta em trânsito congestionado, deterioração do transporte público e atinge diretamente na dimensão ambiental com a poluição do ar e sonora, tendo um significativo impacto na distribuição das funções urbanas, na medida em que afasta o uso residencial.

De acordo com o relato do National Audit Office (2007b, p.37-38), historicamente, Manchester foi o mais importante centro industrial da Inglaterra, responsável pela industrialização do algodão. De acordo com Williams (2003, p.55-56),

A partir de meados do século dezenove, enquanto o algodão manteve-se como força motriz essencial da economia da cidade, uma base de produção cada vez mais diversificada e o complexo comportamento do mercado de trabalho foram estimulados, e a cidade se tornou o foco de uma rede de comunicação industrial. Isso permitiu a especialização do núcleo, resultando na rápida expansão dos serviços financeiros e comerciais da cidade. A atividade econômica foi potencializada pela abertura do Manchester Ship Canal (1894) e a criação da área industrial mais importante do mundo (Trafford Park 1905). A área territorial da cidade e a população aumentaram consideravelmente e, sua área central residencial e as novas classes médias

começaram a ser substituídas por armazéns e comércio, o processo de emigração para os subúrbios do Sul de Manchester começou, estendendo-se além dos limites da cidade, com a introdução das estradas de ferro.

E o autor avança na explicação:

Para resolver o grande problema de padrões de habitação a Câmara Municipal decidiu no final de 1940 que a sua prioridade principal era empreender a remodelação global das suas áreas centrais, e entrou em acordo com a autoridade local para construção de habitação municipal para realojar os moradores de Manchester para além dos limites da cidade. Este período foi associado com a demolição do “centro” da cidade, um descompasso crescente entre as novas áreas de habitação social e oportunidades de emprego, e uma perda fundamental de moral sobre as qualidades da vida urbana. (p.55-56)

O centro da cidade de Manchester, desde os anos 1960, experimentava um forte declínio, pela progressiva debilidade das atividades industriais e comerciais, pela redução das habitações, pela descaracterização urbanística do núcleo histórico medieval – porque os espaços públicos eram escassos e diminutos –, pelo exacerbado crescimento do tráfego e pela ausência da atividade noturna e nos fins de semanas, determinando a situação de abandono do lugar.

Este quadro se complicou ainda mais quando em 1996, o grupo terrorista Exército Republicano Irlandês (IRA) explodiu um carro-bomba no centro da cidade de Manchester. A destruição de inúmeras edificações, foi um duro golpe para a base econômica da área central da cidade e quase 50 mil m² de área comercial e 60 mil m² de escritórios foram perdidos (figuras 23-25). Segundo Williams (2003, p.86),

Os danos materiais foram consideráveis, principalmente para cerca de 300 metros ao longo da Street Corporation (e para uma largura de 100 metros), com um total de 1.200 propriedades e 43 ruas danificadas de alguma maneira. [...]

Em termos comerciais, 672 empresas foram deslocadas, 49 mil m² de espaço de varejo e 57 mil m² de escritórios foram imediatamente abatidos e 1,2 milhões m² de propriedade geralmente afetadas; o mercado central da cidade foi fechado, como a parte principal do Andarle Shopping Centre e moradores de apartamentos dos edifícios de uso misto foram deslocados. Não houve danos físicos graves às vias da área comercial central, o maior terminal de ônibus da cidade foi definitivamente fechado, dois parques de estacionamento de vários andares foram temporariamente fechados, e muitas ruas importantes (incluindo a principal ligação da cidade norte-sul) ficaram fechadas por até 18 meses.

O autor ainda considera que as perdas foram consideráveis. Williams (2003, p.86) afirma que os danos materiais foram da ordem de mais de US\$ 410 milhões, decorrentes da ruptura do comércio no período imediatamente posterior ou do deslocamento de empresas. Com isso, ainda de acordo com o autor, cerca de 2.500 funcionários foram demitidos temporariamente (2003, p.86). A perda de receitas com o fatídico episódio, segundo Williams (2003, p.87), também ocasionou prejuízos ao poder público, no que se refere à perda de renda com as taxas de estacionamento e licenças de comercialização de produtos. “O custo do seguro total dos

danos causados posteriormente foi relatado à imprensa financeira de US\$ 692,22 milhões em 1996, o desastre mais caro do mundo feito pelo homem” (2003, p.87).

Na Cidade do Cabo, segunda maior cidade da África do Sul, a Cape Town Partnership (2009b, p.3) relata que, nos idos de 1990, um questionamento foi feito a um grupo de proprietários, gestores municipais, empresários e outros interessados: “Como obter um centro de cidade vibrante?” A resposta era o que todos queriam saber, para que fosse aplicada à cidade do Cabo (*Cape Town*), que, na época, com diversas culturas, edificações de relevância histórica e arquitetônica e um próspero distrito central de negócios, mostrava sinais de desgaste físico e social em sua área central. Ruas que antes atraíam multidões de compradores e famílias que simplesmente queriam relaxar tornaram-se um lugar de crime e sujeira. Lojistas e varejistas foram se mudando dali, alguns para a recém-criada frente hídrica (lugar da moda) ou para outros nós de negócios, como o Claremont nos subúrbios a sudeste ou no novo *Century City Milnerton*. Pessoas desabrigadas, cheias de sonhos e desespero, viviam deitados nas ruas e sob viadutos. Havia uma onda de crimes, assaltos, arrombamentos de veículos e roubos, além de degradação ambiental. Para Cape Town Partnership (2009b, p.3), as razões para isso foram diversas e complexas, enraizadas no *apartheid*, em uma economia estagnada, juros altos, incerteza política e inquietação civil. A situação atinge o clímax quando das eleições presidenciais de 1994. Em seguida, Mandela assume o posto de representante maior do país. Esse fato refletiu fortemente nas eleições locais, realizadas em 1996, quando então as autoridades locais de origem racialmente distinta aboliram o *apartheid* e iniciou-se um novo momento da vida da África do Sul, principalmente para a Cidade do Cabo, posteriormente viabilizando a realização de um evento mundial, a Copa do Mundo de 2010, fundamental para possibilitar o enfrentamento da degradação urbana.

A decadência das zonas centrais das cidades, sobretudo das maiores cidades, constitui um grave problema para o poder público e para a sociedade. Na opinião de Teixeira (1998, p.48), a reabilitação do centro só é possível com a introdução de profundas alterações na sua estrutura, que permitam que ele torne-se atrativo para viver: trabalhar e morar. No entanto, Porter (1995, p.57) mostra-se mais otimista e aponta quatro principais vantagens do centro da cidade: localização estratégica, de especial valor econômico; local para onde converge grande parte da demanda do mercado; possibilidade de formação de *clusters*; economia de tempo e dinheiro para os que nele residem. De acordo com Williams (2003, p.27), a base funcional dos centros de cidade é feita a partir do *mercado local* (produtos de conveniência e bens especializados); de *centros de negócios* (provisão de locais de trabalho e emprego em serviços empresariais e financeiros, administração e distribuição, assim como encubadores de novos empreendimentos); da *educação, saúde e lugares para fitness* (a maioria dos centros tem escolas, faculdades e centros de treinamento, universidades, assim como centros de saúde, clínicas e hospitais, academias de ginástica, clubes esportivos etc.); *lugares de encontro* (como bares e restaurantes, igrejas etc.); de *arte, cultura e zonas de entretenimento* (museus, livraria, teatros, cinemas, aquários, estádios e lugares possíveis para realização de shows e outros eventos); de *lugares de visitação* (frequentemente relacionado ao patrimônio histórico); *hub de transporte* (é o elo entre conexões local, regional, nacional e, em alguns casos internacional); de áreas residenciais (frequentemente acomodam a maioria dos estudantes, pessoas solteiras e aqueles em situação transitória de empregabilidade).

Estruturas subutilizadas ou de uso indevido

Nesta tese, o entendimento relacionado às estruturas subutilizadas ou de uso indevido encontra referência em Portas (2000). O autor designa tais estruturas como vazios urbanos. Segundo Portas (2000, p.1),

Vazio urbano é uma expressão com alguma ambigüidade: até porque a terra pode não estar literalmente vazia, mas encontrar-se simplesmente desvalorizada com potencialidade de reutilização para outros destinos, mais ou menos cheios... No sentido mais geral denota áreas encravadas na cidade consolidada, podendo fazer esquecer outros “vazios”, menos valorizáveis, os das periferias incompletas ou fragmentadas, cujo aproveitamento poderá ser decisivo para reurbanizar ou revitalizar essa cidade-outra.

O autor observa ainda que:

[...] os vazios tendem a se transformar em oportunidades previsíveis embora sem prazo: foi assim com as velhas fábricas, galpões, matadouros etc; foi assim com as faixas ferroviárias ou portuárias, à medida que se implantaram novas comunicações e plataformas logísticas; é agora assim com a corrida aos terrenos militares obsoletos e a outros equipamentos públicos que foram sendo substituídos, como mercados, hospitais, penitenciárias ou antigas universidades e, também já estão a sê-las, extensas áreas periféricas de indústrias e entrepostos bem mais modernos em processo de realocização para outras regiões ou países (p.1).

Assim aconteceu com Nova Iorque. Depois de anos de debate público sobre o perigo de implantar ferrovias em nível do solo, em 1929, a cidade, o estado e a *New York Central Railroad* concordaram com o Projeto de Melhoria do *West Side*, que incluiu uma nova ferrovia a qual acabou por ser denominada de *High Line*. Situada ao norte do Distrito de *Meatpacking* nos bairros de *Chelsea* (onde a grande parte da *High Line* está localizada), *Clinton* e *Hell's Chicken*, a *High Line* iniciou seu transporte de cargas em 1934 (figuras 26-27). A ferrovia foi projetada para percorrer acima das edificações, evitando os inconvenientes de metrô elevado. Era conectada diretamente a fábricas e armazéns, permitindo que os trens adentrassem ao interior desses edifícios. Alimentos, matérias-primas e produtos manufaturados eram transportados e descarregados sem perturbar o tráfego nas ruas. O crescimento do transporte rodoviário na década de 1950 deu início ao declínio do transporte ferroviário no país. Já na década de 1960, quase 50% da ferrovia foi demolida e teve suas operações finalizadas no ano de 1980. Na década de 1990, como a linha estava inutilizada, além do surgimento de arbustos e árvores ao longo da ferrovia abandonada, tornou-se uma área onde facilmente se encontravam moradores de rua, usuários de entorpecentes, ou seja, uma área insegura, passível de crimes e episódios de violência urbana (figura 33).

Já em Londres, a proposta vencedora para as Olimpíadas de 2012, partiu de uma ideia ousada do governo inglês de revitalizar a região de East London, uma área decadente, que compreende os bairros de Hackney, Newham, Tower Hamlets, Waltham Forst e Greenwich, ao sul do rio Tâmsa. Por mais de três décadas, segundo Bernstock (2009, p.201), o leste de Londres tem sido o centro dos debates políticos relativos à sua regeneração urbana da área que, apresenta os piores índices socioeconômicos e de criminalidade daquela região metropolitana (figuras 28-29). Dois terços da população são de etnias dominantes entre imigrantes; quase metade vive abaixo da linha de pobreza; os proprietários residentes representam apenas metade da média nacional e mais de 40% da população local é desempregada. A área é atualmente ocupada por uma variedade de usos comerciais, residenciais, industriais e sociais, bem como por canais, terrenos baldios e espaços abertos.

A conquista pela China do direito de realizar os Jogos Olímpicos de 2008 foi encarada pelo Poder Público como uma oportunidade para acelerar a implantação das

propostas contidas no planejamento urbano de Pequim e assim avançar na transformação de áreas rurais em urbanas, além de realizar obras de infraestrutura, de saneamento, transporte e energia fundamentais para consolidar a posição de Pequim como uma das maiores metrópoles mundiais. Mas o governo chinês quis também que o impacto doméstico sem precedentes da preparação para os Jogos Olímpicos servisse para reforçar o sentimento de crescimento econômico no país e para revelar ao mundo a metamorfose que acontece na China, que já se tornou um avançado polo de inovação em todos os campos do conhecimento. Para implantação dos equipamentos destinados à realização das competições esportivas, foram escolhidas áreas em zona subutilizada a ser integrada ao contexto urbano, tanto no processo de urbanização como na construção das obras do complexo esportivo. O progresso e a modernidade da nova China deveriam refletir-se na beleza do *design* engajado, na procura da iluminação e ventilação natural, como no uso de várias alternativas de energia limpa, no reuso da água, no tratamento e destino final dos esgotos e resíduos sólidos. De acordo com Greco e Santoro (2007, p.123), os equipamentos esportivos em Pequim estão concentrados principalmente em uma vasta área ao longo do eixo norte-sul Central, o chamado *Olympic Green*, para o qual existem três áreas de apoio: a área vizinha à Universidade; a área da comunidade ocidental, no distrito de *Haidian*, incluindo a Cultura *Wukesong* e Centro de Práticas Esportivas; e a área do ponto *Norte Scenic*, perto do aeroporto, no distrito de *Shunyi*, com quatro complexos destinados aos esportes, incluindo o Estádio dos Trabalhadores, um dos dez edifícios de 1959, os quais foram renovados.

Considerando que áreas subutilizadas representam espaços de desvalia e que vazios urbanos são áreas que sofrem de subutilização, mais uma vez reporta-se ao pensamento de Portas (2000, p.2) quando este afirma que

A oportunidade de reaproveitamento do vazio em conformidade com o planejamento (revisto quando necessário), porém resultando da negociação caso a caso em termos de obrigações e benefícios, cria as condições necessárias e suficientes para uma atuação por projetos que se caracteriza por ser não uma simples previsão, mas sim uma operação concretizável no terreno que, se espera, tenha sobre seu entorno efeitos de contaminação positiva.

Ampliando a afirmação que Portas (2000, p.1) relata para os vazios urbanos para os espaços de desvalia de qualquer natureza: frentes hídricas de zonas portuárias, centros de cidades degradados/subutilizado, áreas industriais/urbanizadas desativadas, centros de cidades, estruturas subutilizadas ou de uso indevido, tem-se que as transformações desses espaços em oportunidades geram potencialidades positivas, mas também efeitos perversos, caso estas não sejam “orientadas pelas autoridades como elementos estratégicos para a reestruturação do território”. O autor argumenta ainda que a liberação desses espaços “pode ter custos de desapropriação elevados ou ter que contribuir para a remoção das ocupações obsoletas para outros lugares. O ganho está, quando está, no aproveitamento das infraestruturas e acessibilidades já instaladas em torno do vazio” (2000, p.2).

Portanto, a partir dessas observações de Portas (2000), mais uma vez, demonstra-se que intervenções urbanas devem ser realizadas a partir de critérios multidimensionais, ou seja, que levam em conta as dimensões urbanísticas, econômicas, ambientais, culturais e sociais, realizadas a partir de um modelo político-institucional adequado.



**Figura 16 – Frente hídrica de Bilbao
Rio Nervión, Abandoibarra (1980)**
Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=428531>



**Figura 17 – Espaços de Desvalia –
Frente hídrica de Marselha**
Fonte: <http://www.euromediterranee.fr/typo3temp/pics/cef806f01b.jpg>



**Figura 18 – Zona Portuária de
Lisboa em degradação**
Fonte: http://www.portaldasnacoes.pt/images/stories/documentos/parque_das_nacoes/projecto/como_era/Imagem_5.jpg



Figura 19 – Poluição do Rio Tejo (Lisboa)

Fonte: http://www.portaldasnacoes.pt/images/stories/documentos/parque_das_nacoes/projecto/como_era/Imagem_5.5.jpg



**Figura 20 – Degradação da zona
portuária de Porto Madero
(Buenos Aires)**
Fonte: http://i262.photobucket.com/albums/ii89/dvd_stuff/dique4vacio.jpg



**Figura 21 – Instalações industriais
da Pirelli (Milão), 1908**
Fonte: <http://www.it.pirelli.com/web/group/history/architettura/bicocca/default.page>



**Figura 22 – Instalações industriais
da Pirelli em desuso (Milão)**
Fonte: <http://i14.tinypic.com/5y02uzm.jpg>

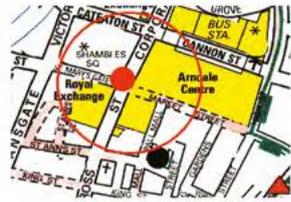


Figura 23 – Ataque Terrorista no Centro da Cidade de Manchester, 1996 – Localização do “carro-bomba”

Fonte: <http://homepage.nflworld.com/anthony.goodall/manchester/manchester.htm>



Figura 24 – Ataque Terrorista no Centro da Cidade de Manchester, 1996

Fonte: <http://www.heraldsun.com.au/ipad/terror-attack-a-catalyst-for-rebuild/story-fn6bn4mv-1225977545600>



Figura 25 – Ataque Terrorista no Centro da Cidade de Manchester, 1996

Fonte: <http://www.digitaldijits.com/2011/03/video-the-mood-was-sombre-but-young-people-came-out-longing-to-dance/>



Figura 26 – High Line em operação

Fonte: http://farm4.static.flickr.com/3267/3251567008_5a78d86ebc_b.jpg?rand=459000810



Figura 27 – Ferrovia High Line e arredores subutilizados

Fonte: http://farm3.static.flickr.com/2592/3931691192_df84ed1597_b.jpg?rand=291295494



Figura 28 – Tower Hamlets (Londres)

Fonte: (http://www.roomu.net/files/user10/robin_hood_gardens_ap_smithson-528x322.jpg)



Figura 29 – Hackney (Londres)

Fonte: (http://farm5.static.flickr.com/4119/4798662951_c948a0462a_o.jpg)

b) Intervenções urbanas

Na parte I desta tese, quando da abordagem das cidades contemporâneas, a produção de cidades é tratada como o resultado da interação das forças econômicas, sociais e políticas. É lógico, portanto, que, por sua própria natureza, cada cidade, ao longo do tempo, retrate os ciclos de ascensão e declínio da sociedade local, bem como acompanhe seus movimentos transformadores. No item anterior, a) espaços de desvalia, estão exemplificados casos internacionais de áreas urbanas que, por determinado período, desempenharam papel relevante, mas cujos processos de decadência causaram impacto negativo no tecido urbano e na vida econômica, social e política da cidade. A partir da segunda metade do século XX, a sociedade e o poder público passaram a ser desafiados por duas realidades distintas: a preocupante ocorrência de espaços de desvalia e a emergência de novas e atraentes oportunidades, de avanço no modo de produzir e no modo de viver em cidades, proporcionadas pela evolução tecnológica, pela globalização e pela reestruturação econômica. A literatura pertinente registra que os melhores resultados vieram de iniciativas conjugadas, em que os recursos da sociedade foram aplicados para reabilitar a área decadente e, ao mesmo tempo, transformá-la em espaço de oportunidades de vida melhor, através de intervenções urbanas, objeto da análise que se segue.

Nas experiências internacionais de intervenção urbana, a seguir examinadas, percebe-se que as novas funções urbanas coexistem, complementam-se e até realimentam-se, na busca de dar viabilidade plena à transformação do respectivo espaço de desvalia. No entanto, por interesse didático, este capítulo segmenta a análise das intervenções urbanas selecionadas, a partir da principal função a ela destinada, sem perda da visão de conjunto.

Megaeventos

No curso do século XX, os megaeventos tornaram-se um elaborado produto da cultura de massa, envolvendo vultosos investimentos privados e públicos para sua realização e constituindo-se em objeto de acirrada disputa entre as nações para promovê-los, cabendo à cidade-sede submeter-se à satisfação de um conjunto de exigências relativas às condições de infraestrutura, serviços públicos essenciais, hospedagem e de equipamentos destinados aos espetáculos. A luta de gestores públicos das mais importantes cidades mundiais pela atração de um megaevento explica-se por ser uma oportunidade de alavancar investimentos e assim intervir em espaços de desvalia, melhorar a qualidade de vida da população residente, além de dar à cidade visibilidade global ou como afirma Sánchez (2003, p.50), “colocar as cidades no mapa do mundo”. Enfim, um megaevento é um fato social de tal relevo que, como se pode observar, inevitavelmente, entra para a categoria de fato histórico da cidade.

Essas considerações estão ratificadas na literatura pertinente, pois, como define Roche (2000, p.3-4), megaeventos são aqueles de alcance global e que utilizam a mídia (especialmente a transmissão via televisão e internet) como mensuradora desse alcance global. Daí, para Roche (2000), os megaeventos são: Jogos Olímpicos, Copa do Mundo de Futebol e as Exposições Mundiais (EXPO). Por sua vez, Baim (2009, p.73) afirma que a realização dos Jogos Olímpicos é uma das maneiras mais eficazes de transformar o cenário urbano da intervenção como lugar de turismo e comércio, já que esse megaevento dispõe de ampla cobertura midiática, que cresce a cada edição. Baim (2009, p.73-75) também destaca que cinco setores da cidade podem ser afetados pelos Jogos Olímpicos: o transporte, pois há uma demanda acima do normal, prejudicando a acessibilidade e a mobilidade, atingindo todos os modais, particularmente nos horários de competições. É imprescindível que a cidade disponha de satisfatória infraestrutura relacionada a vias, rodovias, ferrovias, metrô, portos e aeroportos internacionais, de modo a garantir acesso de turistas, espectadores e até mesmo das delegações esportivas; as telecomunicações, devendo a cidade-anfitriã possuir estrutura de internet e telefonia móvel, transmissão/recepção de dados com capacidade de demanda

teatros e a realização durante o megaevento de espetáculos culturais; e meio ambiente, setor onde a maioria das cidades-sede vem incrementando seu interesse e cuidado, talvez até pelo tom crítico com que vários grupos vêm se manifestando em relação aos impactos ambientais causados por esses eventos. Não obstante os comentários de Baim (2009) refiram-se aos Jogos Olímpicos, é plenamente adequado torná-lo extensivo aos demais megaeventos: Copa do Mundo de Futebol e as Exposições Mundiais.

E foi pensando no legado a ser deixado que Barcelona buscou e conseguiu sediar a realização da vigésima quinta edição dos Jogos Olímpicos da Era Moderna – os Jogos Olímpicos de 1992 (figura 30). Além de assegurar a excelência do esporte através do espírito olímpico, Barcelona, segundo Brunet (2009, p.97), realizou grandes transformações urbanas para melhorar a qualidade de vida da sua população e aumentar a atratividade da cidade por inteiro. Proni, Araújo e Amorim (2008, p.16) confirmam essa observação:

No modelo de Barcelona, muitos projetos tinham de ser cumpridos e muitos mais tinham de ser geridos, a maioria dos quais não foram diretamente necessários para os jogos em si. Este foi precisamente um dos principais impactos: deixar como legado dos Jogos Olímpicos o maior número de investimentos totalmente úteis.

Nesse sentido, Estevens (2005, p.10-11) afirma que se tornou prioritária para a cidade uma estratégia de reorientação econômica que reconvertisse toda a frente hídrica portuária abandonada e a devolvesse à cidade e aos seus residentes. Assim poderia-se resgatar uma importante área urbana, modernizando-a, assim como cumprir com as exigências impostas pela organização dos Jogos Olímpicos; iniciar uma nova relação da cidade com o mar – Barcelona deveria ser *a ciudad cara al mar*; reabilitar a área para o uso e a ocupação predispostos a transformações radicais. A intervenção urbana para a valorização dos espaços de desvalia da cidade proposta no dossiê de candidatura previa uma série de projetos em quatro áreas estrategicamente localizadas ao redor da cidade: *Montjuïc*, *Diagonal*, *Vall d'Hebron* e *Parc de Mar* (figura 31). O dossiê de candidatura, segundo o COOB (1992a, p.89; 91), afirma: “Estas áreas, chamadas de áreas olímpicas, que serão as principais instalações para os Jogos de 1992, têm sido objeto de remodelação extensa para uso após o evento”. O dossiê de candidatura, segundo o COOB (1992a, p.89; 91), definia ainda que as quatro áreas selecionadas teriam as seguintes destinações: *Parc de Mar* teria visuais para o mar e seria utilizada predominantemente com o uso residencial; a área da *Diagonal*, cujo plano abrangia não somente Barcelona, mas também as municipalidades de *l'Hospitalet* e *Esplugues*, designando esses municípios como centros de prestação de serviços e infraestruturas, além das instalações desportivas existentes e novos serviços, teria hotéis e escritórios e áreas comerciais; para a Área de *Vall d'Hebron* foram propostas e construídas uma série de instalações desportivas, de áreas residenciais e foi instalada uma série de serviços públicos, além de ligações entre os bairros de *La Teixonera*, *Els Penitents*, *Horta*, *Montbau* e *Carmel*. Já *Montjuïc* seria a área onde ficaria a maioria da equipagem esportiva, onde, particularmente, destacava-se o Estádio Olímpico de *Montjuïc*.

Assim como Barcelona, o objetivo de Lisboa, quando se candidatou a sediar a EXPO'98, não foi somente assumir a organização e realização da última Exposição Mundial do século XX, mas também realizar a requalificação urbana e ambiental da área selecionada para o evento, a qual se apresentou fundamental para o sucesso da exposição (figura 32). Para Salgado (1999, p.107), “A proposta de sediar uma Expo em Lisboa tinha como finalidade dinamizar a renovação urbana da cidade; promover o turismo em Portugal; e estimular o desenvolvimento econômico”. De acordo com o autor,

Era urgente intervir na cidade de Lisboa para obter um maior equilíbrio interno da cidade e da Área Metropolitana quando da distribuição das funções; estancar o decréscimo e o envelhecimento populacional de Lisboa; potencializar a requalificação das atividades econômicas, culturais e científicas; recuperar a frente ribeirinha, abrindo a cidade ao rio incluindo aqui a questão ambiental; melhorar a infraestrutura de suporte, especialmente o transporte e as comunicações. (1999, p.106-107)

Velez (2008, p.53) avança nessa argumentação quando observa que a EXPO'98 deveria buscar uma relação entre a garantia da realização de uma exposição com o grau de atratividade imprescindível à festa e à perenidade urbana, a partir de um modelo multifuncional: habitação, escritórios, comércio, ciência e lazer e com âncoras urbanísticas e acessibilidades suficientemente fortes para garantir vida futura à zona. Para Rosa (2007, p.5),

A EXPO'98 foi a oportunidade de associar a realização da Exposição de 1998 à requalificação urbanística e ambiental da sua área de intervenção. E também de modernização da cidade de Lisboa, com o objetivo de torná-la uma metrópole muito mais aberta e cosmopolita, mais competitiva na península ibérica e na Europa. Com as suas características únicas – geografia, clima, luminosidade, ambiente urbano e população – tornou-se uma cidade mais atrativa, moldada na cultura do acolhimento e integração, de diversidade espacial e arquitetônica, um sítio admiravelmente unificado pela sua luminosidade.

Relata Scherer (2003) que “a Exposição Internacional de Lisboa teve como tema: Os Oceanos, Um Patrimônio para o Futuro – considerando-os uma importante reserva natural e um mundo ainda a ser descoberto, necessário para a sobrevivência da humanidade” (http://www.vitruvius.com.r/arquitextos/arq038/arq038_02.aps) (figura 33).

Para Scherer (2003),

O projeto urbano da Exposição Internacional de Lisboa foi concebido para ser executado em duas velocidades distintas. A primeira tendo como meta 1998, o recinto e os acessos, e a segunda, 2010, com o desenvolvimento global da área. Concentrada em 60 dos 340 hectares afetados pela operação urbanística, a Expo'98 implantou edificações de dimensões e conteúdos diversos, dos quais apenas uma parte foi demolida ao final do evento. A maioria recebeu outro uso na segunda etapa de ocupação da área. Ressalte-se, porém, que a grande maioria destas edificações que permaneceram, já foram projetadas levando-se em conta seu uso futuro e a que instituição estará ligada. Por exemplo, a Área Internacional Sul abrigou a Feira Internacional de Lisboa e o Oceanário foi conservado com a mesma finalidade. Pelo seu programa, quando o projeto estiver concluído, a área contará com habitações, centros comerciais, escolas e hospitais, edifícios de escritórios, hotéis e equipamentos de cultura e lazer. Nesta etapa deverá estar abrigando em torno de 25.000 habitantes e 18.000 trabalhadores (http://www.vitruvius.com.r/arquitextos/arq038/arq038_02.aps).

De acordo com Costa (2002),

A Exposição Mundial de Lisboa ocorreu entre maio e setembro de 1998. Estiveram presentes cerca de 150 países, além de um conjunto diversificado

de organizações internacionais. A programação cultural contou com muitas centenas de projetos e atividades. Teve mais de 10 milhões de visitantes, isto é, mais do que a população do país de acolhimento (que pouco ultrapassa, precisamente, os 10 milhões de pessoas) (<http://dx.doi.org/10.1590/S0102-69092002000100003>).

Mais que o legado, o objetivo da China foi mostrar que uma das nações menos ocidentalizadas estava inserida no mapa do mundo. E essa sensação foi expressa no lema dos Jogos Olímpicos 2008 realizados em Pequim (Beijing): “Um Mundo, Um Sonho” (figura 34). Para Brownell (2008, p.39), “quando Pequim foi sede dos Jogos Olímpicos, finalmente, a China tornou-se um ponto de encontro global”. Brownell (2008, p.88) ressalta que cada evento realizado na China está ligado com o movimento político do mesmo período temporal. Segundo o autor, em 1955, quando se estabeleceu a República Popular da China, foi erguido um estádio para os Jogos Nacionais dos Trabalhadores; em 1959, nos Jogos Nacionais Chineses, o décimo aniversário do estabelecimento da República Popular da China e mais um novo estádio; em 1990, com os Jogos Asiáticos e a China emergindo como um novo poder na Ásia; e, em 2008, com os Jogos Olímpicos, além do novo estádio nacional, uma olimpíada verde, a China chega ao *status* de potência mundial. Proni, Araújo e Amorim (2008, p.41) confirmam essa observação de Brownell (2008) quando também lembram que, no mesmo ano da eleição de Pequim como sede dos Jogos Olímpicos de 2008, a China entrou na Organização Mundial do Comércio (OMC), o que tornou global a nação mais populosa do planeta. De acordo com Greco e Santoro (2007, p.122), o próprio slogan criado para a ocasião, “Nova Beijing, Grandes Olimpíadas”, revelava as ambições da cidade, que, segundo os autores, realizavam intervenção urbana tendo como “o foco principal a integração de temas como proteção ambiental, novas tecnologias e promoção da cultura tradicional” (2007, p.149). A equipagem da “olimpíada verde”, de acordo com Greco e Santoro (2007, p.148), situava-se na parte norte de Pequim, ao final do longo Eixo Central da capital histórica (figuras 35-36). A área, que em sua totalidade era de 1.135 hectares, foi configurada como espaço público aberto multiuso e foi subdividido em três setores principais. Para os autores,

A partir desse momento, um Centro de Convenções Internacional foi inaugurado, junto com três estádios, inúmeros hotéis alguns parques e alguns museus. Ao norte da área, o núcleo central da Olympic Green veio renovar o espírito do eixo simbólico da cidade ocupado pelas instalações esportivas necessárias, e também por novos edifícios destinados à cultura e comércio. A seqüência urbana é celebrada pelo chamado Forest Park, perto de Beijing, primeiro cinturão verde com 680ha de florestas e lagos, o maior parque da cidade. (2007, p.149)

Bem antes do início das Olimpíadas de Londres, segundo Calgaro (2011, p.1), a capital inglesa já pensa no legado que a realização desse megaevento deixará para a sua população. Os planos incluem benfeitorias para os próximos 25 anos, principalmente para as regiões mais pobres de Londres. Desde a fase conceitual, o projeto para as Olimpíadas de Londres em 2012 concentrou-se no legado pós-jogos, de modo que o Parque Olímpico servisse de âncora para um novo polo residencial e de lazer, atraindo novos negócios e atividades diversas (figura 37). Prevê-se que a realização dos Jogos deixará um legado fundamental de benefícios nacionais em cultura, no desporto, na prática do voluntariado, nos negócios e no turismo. De acordo com Young (2011),

Essa preocupação também se manifesta no Estádio Olímpico, que terá, após os jogos olímpicos, a sua estrutura e capacidade reduzidas, para se adequar

ao uso da população local, assim como o Centro Aquático, que terá suas arquibancadas provisórias removidas, e o ginásio de basquete, construído com estrutura removível, que deixará de existir. A Vila Olímpica que vai alojar os 17mil atletas será remodelada para comportar 3mil apartamentos residenciais permanentes (http://www.sinduscon-rio.com.br/sindusletter/sindusletter_250511/n34.htm).

Para Young (2011), “O Leste de Londres precisa romper seu ciclo vicioso: construir espaço para moradias de imigrantes pobres que chegam à Inglaterra e que se mudam quando melhoram de vida, ao invés de permanecer na região e contribuir para fortalecimento da cidade” (http://www.sinduscon-rio.com.br/sindusletter/sindusletter_250511/n34.htm). Segundo Poynter (2009, p.190), é promessa do governo londrino: fazer do Reino Unido uma nação de liderança mundial no esporte; transformar o leste de Londres; inspirar uma geração de jovens a fazer parte do voluntariado, da cultura e da atividade física; fazer da área do Parque Olímpico um lugar para a vida sustentável; e demonstrar que o Reino Unido é um lugar criativo, inclusivo e acolhedor para morar, visitar e fazer negócios.

Os megaeventos, aqui apresentados como tipologia de intervenções urbanas, segundo Baim (2009, p.75), “aceleram o planejamento e a implantação de investimentos urbanos relacionados a infraestrutura, telecomunicações, meio ambiente, equipagem esportiva”. Também de acordo com a observação do autor, “projetos, que normalmente demorariam décadas, são implantados de forma ágil, mas que muitas vezes pode aumentar seu custo”.

Os megaeventos, segundo Gratton, Dobson e Shibli, (2001, p.36), cada vez mais, são parte de uma estratégia mais ampla destinada a elevar o perfil da cidade e, portanto, seu sucesso não pode ser avaliado simplesmente em função de ganhos e perdas, considerado o evento de modo isolado. Os autores observam ainda que, apesar de a maioria dos megaeventos resultarem em prejuízo financeiro, avaliado o evento em si, o lucro indireto (turismo, serviços, sentimento de pertença) é bastante para justificar a competição entre cidades para sediá-los. Megaeventos, se bem sucedidos, têm a capacidade de projetar uma nova imagem e uma nova identidade para uma cidade.

Nas cidades que sediaram megaeventos podem ser constatados: benefícios econômicos, como a criação de novos empregos, incremento no PIB em todos os setores (turismo, entretenimento, alimentação); benefícios sociais expressos na melhoria da condição de vida resultantes da ampliação do número de habitações e do acesso aos serviços públicos, da geração de novos empregos, no maior grau de sentimento de pertença e na diminuição da violência urbana; benefícios urbanísticos com a ampliação e melhoria da infraestrutura urbana, com a modernização de portos e aeroportos, com a implantação de espaços públicos para esporte, lazer e convivência coletiva, aeroportos, habitação; e benefícios ambientais, com a recuperação de áreas degradadas, com a criação de leis visando à preservação do patrimônio natural, com a implantação de parques. Cabe enfatizar o desenvolvimento das atividades voltadas para o avanço na conscientização da importância e das vantagens da sustentabilidade ambiental para a vida das pessoas, para o crescimento econômico e para o desenvolvimento das cidades, cujos resultados refletem-se no estabelecimento consensual da preocupação ambiental como uma das premissas para a realização de megaeventos.

Brunet (2009, p.116) aponta um caminho de sucesso na organização para haver impactos positivos com a realização de megaeventos: realização de acordos de parceria entre os entes institucionais de diversas hierarquias e dos vários setores de atuação envolvidos nos eventos e contratos de parceria público-privada, abrangendo todas as fases: planejamento,

implantação de obras, realização de eventos e, especialmente, na fase de financiamento das intervenções; definição de responsabilidades dos órgãos na gestão do megaevento, separando-se os responsáveis pela organização dos jogos daqueles incumbidos de gerenciar os investimentos; entender o movimento olímpico como investimento que deve ter retorno; minimizar os custos para que os investimentos sejam maximizados; entender que em algumas semanas serão postos à prova os esforços de organização realizados durante anos e avaliado um novo futuro de oportunidades; o primeiro beneficiado pelo sucesso dos megaeventos é o Estado, mas o período mais importante para a cidade começa depois dos jogos; os investimentos olímpicos valem pelo legado; e a continuidade dos investimentos é necessária para manter e tirar proveito da nova posição estratégica da cidade e do país.

Cultura, lazer e entretenimento

A cultura, o lazer e o entretenimento surgem como atividades finalísticas em muitos processos de intervenção urbana e encontram condições mais propícias de expansão quando essas intervenções têm a intenção de promover o desenvolvimento do turismo como atividade econômica central. Isso pode ser verificado quando se resgatam do referencial teórico desta tese algumas observações de Landry et al. (1994). Para os autores,

A cultura deveria ser vista como um modo barato e criativo de achar soluções para alguns problemas considerados sem solução. Em particular, a promoção cultural é um importante fator para atrair negócios e visitantes. É através da herança cultural que o sentimento de pertença, a identidade e a imagem de uma cidade são apresentadas para o resto do mundo. De acordo com a qualidade da cena cultural local, isto se configura como vantagem competitiva da cidade. (p.8)

A consciência do valor da cultura, do lazer e do entretenimento na vida dos residentes e dos turistas e o reconhecimento da sua capacidade de atrair investimentos e gerar negócios e empregos revelam-se com nitidez na intervenção urbana da frente hídrica da zona portuária de Baltimore, localizada junto à área central da cidade. A primeira iniciativa aconteceu no final dos anos 1950, seguindo o plano elaborado pelo urbanista David Wallace, que propôs, para a primeira fase, a renovação de alguns quarteirões da zona central de negócios, denominada *Charles Center*, mediante a mescla de habitações, escritórios, teatro e hotel. O sucesso financeiro dessa intervenção encorajou novas iniciativas, para valorizar Baltimore, despontando, entre elas, o projeto do Inner Harbor, na zona portuária lindeira ao *Charles Center*, e onde, com a retirada de velhas edificações, algumas até abandonadas, foram construídos inúmeros empreendimentos e passaram a se desenvolver múltiplas atividades, que tornaram a área um grande ponto de atração de turistas (figura 38). Destacam-se entre os empreendimentos localizados no *Inner Harbor*, além do *World Trade Center* de Baltimore, o *Baltimore Center* (Centro de Convenções), o *Harborplace*, um complexo de lojas e de variadas opções de gastronomia, ofertadas por restaurantes, cafés, botecos, quiosques, carrinhos de venda, além de variadas alternativas de entretenimento e oportunidades culturais. Outras grandes âncoras do turismo em Inner Harbor são o Aquário Nacional e o *Baltimore Museum of Industry*.

O projeto de renovação urbana e desenvolvimento econômico, social e cultural de Marselha, o *Marseille-Euroméditerranée*, também foi pensado tendo o turismo, suportado pela cultura, pelo lazer e pelo entretenimento, como o núcleo dinâmico das demais funções

urbanas a serem implantadas na intervenção urbana. Foi iniciado em 1995, resultante de uma iniciativa conjunta do governo nacional francês, da cidade de Marselha, da Comunidade Urbana da Província Metropolitana de Marselha (*Communauté Urbaine Marseille Provence Métropole*), da Comunidade Urbana da Região da Província Alpes Cote d'Azur e do Conselho Geral do Bouches du Rhone (*Région Provence Alpes Côte d'Azur et le Conseil Général des Bouches du Rhône*). Segundo o endereço eletrônico da Euroméditerranée, foi dado ao Projeto *Marseille-Euroméditerranée* o status de uma “operação de importância nacional e foi criada uma empresa para planejar, implementar e gerir o projeto de tornar Marselha uma cidade atraente e influente entre a Europa e o Mediterrâneo”. Os 480 hectares de intervenção urbana, cujos investimentos chegam a US\$ 9,62 bilhões, incluem a recuperação e a expansão da infraestrutura, a implantação de mais de 18 mil unidades habitacionais, de mais de um milhão de m² de escritórios e negócios, de mais de 200 mil m² de área comercial, de 60 hectares de espaços verdes e áreas públicas (figura 39). Estima-se a geração de 35mil vagas de emprego, favorecendo moradores e visitantes com o fortalecimento do comércio e dos serviços, movimentados pelo turismo decorrente do incentivo às atividades culturais e esportivas (<http://www.euromediterranee.fr/>).

Como consequência da obsolescência e do papel subsidiário que o Porto Madero passou a desempenhar, sua área lindeira tornou-se uma das mais degradadas de Buenos Aires, e, face à sua proximidade, a zona central também passou a ser afetada pela progressiva deterioração. A intervenção urbana nesse espaço de desvalia foi objeto de anos de debates e da elaboração de vários planos. De acordo com Garay (2007, p.75),

Em julho de 1989, decidiu-se implementar uma política de recuperação da zona central de Buenos Aires através de várias linhas de ação. A primeira foi materializar uma operação de resgate da imagem do portenho, ou seja do orgulho de ser portenho. A segunda proposta foi canalizar investimento para a área central da cidade. A terceira proposta era avançar a renovação de construções de valor histórico para servir de habitação social para reassentar na área de intervenção as populações de baixa renda que ali residiam. E, por último, a oportunidade de recuperar a zona portuária a Área Central de Buenos Aires.

A intervenção urbana da zona portuária teve como diretrizes a “reconversão da área degradada, o reordenamento para recompor a paisagem, a promoção de atividades terciárias (comércio e serviços), a inserção de moradias e a reconquista das margens do Rio da Prata incorporando áreas verdes para recreação”. Segundo Abascal (2005), “[...] mesclou a presença de novas edificações com a recuperação e reciclagem de antigos galpões remanescentes do uso histórico” (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp338.asp>). Assim, Porto Madero transformou-se no principal polo comercial e turístico de Buenos Aires, representando uma das maiores revoluções urbanísticas da Argentina. Na antiga área portuária abandonada, perigosa e insalubre, os residentes e os turistas passaram a dispor de amplos espaços públicos destinados a espetáculos esportivos e culturais, parques verdes, teatros e museus. Além disso, a intervenção urbana em Porto Madero, segundo Del Rio (2001), abriu a possibilidade de restabelecer a ligação entre a cidade e a frente hídrica, como acontecera em Barcelona, Bilbao, Nova Iorque, Baltimore, intervenções urbanas de mesma tipologia (figura 40).

Também em Nova Iorque, uma das mais inusitadas intervenções urbanísticas surgiu neste início de século XXI. É o High Line Park, com o objetivo de transformar a antiga linha ferroviária subutilizadas em um parque urbano, especificamente para os moradores de Nova Iorque (figura 41). Em meados dos anos 1980, um grupo de proprietários de terra, nos arredores da via férrea em desuso, buscava a demolição da estrutura ferroviária para

posteriormente estimular o desenvolvimento e a valorização imobiliária de suas áreas. No entanto, em 1999, moradores das circunvizinhanças da High Line formaram uma associação, a Friends of the High Line (Amigos da High Line), para defender a preservação e manutenção da via férrea, reutilizando-a como espaço público. O High Line Park é um parque construído em Nova Iorque sobre 2,4km de uma parte elevada da ferrovia (Linha West Side) situada a oeste de Manhattan – a partir da Gansevoort Street, a uma quadra abaixo de West Street 12, no distrito de Meatpacking, até a 30th Street, pelo bairro de Chelsea para o Pátio West Side, perto do Centro de Convenções Javits. O High Line Park teve sua primeira parte inaugurada em 2009, uma segunda parte foi aberta ao público em junho de 2011 e a parte norte ainda permanece incerta, dependendo de um projeto de desenvolvimento em curso no Yards Hudson.

Usos voltados a novos estilos de vida, arte, cultura, entretenimento, turismo, lazer, funcionam como novas tendências de capitalizar atenções para a reabilitação das áreas degradadas. Essa observação, feita por Millspaugh (2001, p.79) para intervenções urbanas em frentes hídricas de zonas portuárias, é também adequada às demais tipologias de espaços de desvalia, pois seu foco está na relevância das novas funções baseadas em cultura, lazer e entretenimento. Aliás, as instalações que promovem a cultura e propiciam o lazer e o entretenimento estão presentes na quase totalidade das intervenções urbanas de espaços de desvalia. Novamente resgatando as observações de Landry et al. (1994), são opções que certamente atraem residentes e turistas, aquecendo outros negócios localizados nas áreas reativadas. Reafirmam a identidade e fortalecem a imagem da cidade, reforçando o sentimento de pertença e, se bem projetadas, podem despertar interesse do público de todas as idades, oferecer atrações para variadas preferências, além de ter boa relação custo/benéfico. Enfim, as opções de cultura, lazer e entretenimento podem se configurar em vantagem competitiva da cidade.

Distrito de negócios

A natureza das áreas urbanas, segundo Bednarz (2008, p.39), têm mudado substancialmente nos últimos 50 anos. Para o autor, algumas cidades têm se expandido, formando aglomerações urbanas, impulsionadas principalmente por fatores comerciais e de negócios e, em decorrência, têm se constituído em polos econômicos, sociais e culturais da sua região. No centro da mudança econômica, as cidades têm experimentado uma marcante modificação em sua dinâmica, resultado de processos externos da globalização e do crescimento da competitividade e de pressões internas, sobretudo com a degradação das zonas centrais, sob os efeitos da descentralização da atividade econômica e das habitações para novas áreas. Por isso, têm sido adotadas novas estratégias comerciais, destacando-se, entre elas a concentração espacial de concorrentes para dar uma identidade de negócio à área, sendo esta uma maneira de intensificar a atração de clientes, bem como a associação de integrantes de cadeias produtivas para juntos promoverem investimentos, para realizarem compras e vendas e desenvolverem outras atividades que fortaleçam o conjunto das empresas parceiras. Essas tendências têm dinamizado o centro de muitas cidades, transformando-os em distritos de negócios (*Central Business District* – CBD). Mas cabe observar a necessidade de manter na vizinhança as áreas destinadas a residências, lazer e entretenimento, atividades acessórias, reconhecidas como complementares e relevantes para garantir a vitalidade local.

A estratégia de criar distritos de negócios tem sido bastante utilizada na transformação de espaços de desvalia, como foi o caso do *Battery Park City* (BPC), um distrito de negócios no coração da cidade de Nova Iorque, construído a partir de um aterro ao lado do antigo *World Trade Center*. O projeto do *Battery Park City* executado em parceria entre governo

local e central, os quais ofereceram subsídios públicos na tentativa de criar uma comunidade urbana completa por meio da fusão de uma melhor dimensão da vida de cidade e da vida cidade-país estimulando um novo estilo de vida urbana. Gordon (1997, p.3) observa que o aterro no *Battery Park* era um dos poucos espaços públicos localizados em frentes hídricas que restavam no centro da cidade. A nova ideia era que fosse utilizada para a implementação de escritórios e residências. De acordo com Gordon (1997, p.1-2), o *Battery Park City* foi considerado como um dos exemplos mais bem sucedidos de intervenção urbana em frente hídrica (figura 42). Foi saudado como um triunfo do desenho urbano e uma bonança financeira que financiou habitação a preços acessíveis nos bairros mais carentes de Nova Iorque. Tornou-se o lar de mais de 7 mil residentes, 30 mil funcionários, milhares de pessoas visitam os seus espaços públicos todos os dias e passou a ser considerado um sucesso fiscal e uma fonte de receita para habitação social em Nova Iorque. **O endereço eletrônico** http://www.batteryparkcity.org/page/index_battery.html, informa que:

O Battery Park City é composto por cinco grandes propriedades, voltadas para o conceito de alta tecnologia pontilhado por crianças e animais de estimação, entre parques interligados por uma esplanada de quase 2km de comprimento ao longo do estuário. O trecho todo é composto de mobiliário urbano como bancos, que são ideais para relaxar e desfrutar de um nascer ou pôr do sol. O Bairro Residencial Norte, localizado no extremo norte do BPC, inclui arranha-céus condomínios e edifícios residenciais, World Financial Center (Centro Financeiro do Mundo) e a Stuyvesant National High School. A maioria das áreas residenciais do Battery Park City é localizada mais ao sul e inclui Gateway Plaza, Rector Place Residential Neighborhood, e o Battery Place Residential Neighborhood. O bairro inclui, localizados convenientemente, supermercados, restaurantes, bares e salas de cinema. Wagner Park, localizado no extremo sul de Battery Park City, oferece refúgio da vida movimentada da cidade com jardins de flores coloridas e relaxante passeios.

A intenção do governo inglês, expressa no *Local Government, Planning and Land Act 1980*, em relação à área degradada e subutilizada das *docklands londrinas*, era “garantir a regeneração, incentivando o desenvolvimento da indústria e comércio, criando um ambiente atraente e garantindo que as instalações estivessem disponíveis para incentivar as pessoas a viverem e a trabalhar na área”, realizando, portanto, a transformação de todo o espaço de desvalia. Assim, no intuito de promover um melhor acompanhamento da área, foi criada a *London Docklands Development Corporation (LDDC)*, cuja jurisdição administrativa cobria toda a área degradada, denominada de *London Docklands Urban Development Area (London Docklands UDA)*, ou seja, uma das *Urban Development Area (UDA)*, abrangendo à margem do rio porções de três bairros: *Tower Hamlets, Newham* e *Southwark*. O endereço eletrônico da LDDC aponta que:

O mercado indicava ser possível proporcionar as melhorias ambientais (incluindo paisagismo, reforma da propriedade cais ou restauração de monumentos relevantes) e o fornecimento de infraestrutura e amenidades que fossem essenciais para que as Docklands lançasse sua imagem mundo afora e se tornasse um atrativo lugar para se viver e realizar negócios.

Dada a enorme extensão da área, com 2.225 hectares, a intervenção urbana nas *docklands londrinas* foi segmentada em seis subáreas: *Surrey Docks* e *Bermondsey Riverside*, no bairro de *Southwark*, *Wapping*, *Limehouse* e *Isle of Dogs*, em *Tower Hamlets*, *Beckton* e *Royal Docks*, no bairro de *Newham* (figuras 43-44). Apesar de cada área ter sua especificidade, ou seja, sua

função perante a totalidade da intervenção urbana, os critérios de desenvolvimento estavam voltados para a transformação daquele espaço de desvalia em um centro de negócios, que envolvesse diversos usos e variadas atividades complementares (habitação, comércio, prestação de serviços, esportes, lazer, cultura), de modo a garantir a vitalidade da área.

De acordo com Marshall (2001, p.56-57): “No início de 1980, o governo do País Basco começou a reposicionar sua economia, desligando-se de sua vocação industrial para uma nova vocação voltada para os serviços: financeiros e telecomunicações”. Para Santamaría (2007, p.81),

A transformação radical da paisagem local simboliza uma Bilbao pós-industrial emergente, inovadora e competitiva. O projeto Abandoibarra é um exemplar de megaprojeto urbano, cujo objetivo imediato é recuperar uma área abandonada e transformá-la “em um novo nó funcional capaz de atrair investimentos de capitais local e internacional”, além de seu conteúdo representacional também ser significativo na imagem da cidade.

A área de intervenção mais emblemática e conhecida é Abandoibarra, que está em uma localização privilegiada no centro de Bilbao (figura 45). O objetivo imediato era recuperar a área e transformá-la em um novo centro funcional capaz de atrair investimentos locais e internacionais. Bilbao também deveria servir como um símbolo de transformação de antiga cidade industrial para uma metrópole globalizada. De fato, para o Plano Geral de Ordenación Urbana de Bilbao (PGOUB), Abandoibarra constituiu uma oportunidade única para criar um novo distrito de negócios, um novo centro que permita a cidade juntar-se na competição entre as cidades europeias e mundiais para liderar o desenvolvimento tecnológico e econômico através da reestruturação dos locais degradados.

O centro da cidade de Manchester já estava em declínio quando a explosão de uma bomba causou a destruição do seu núcleo comercial em junho de 1996. Estabeleceram-se então dois grandes desafios para o governo e para a sociedade local: provar sua capacidade de responder com agilidade à explosão e seus efeitos destruidores e também de elaborar e implantar uma estratégia para a renovação da cidade. Na hora da definição do conceito para direcionar a intervenção urbana, de acordo com Williams (2003, p.111-112), as ideias já convergiam, antes mesmo do atentado, no sentido de promover Manchester a partir da imagem de uma cidade internacional, pós-industrial, capitalizando as potencialidades excepcionais da área central, reforçando as qualidades de seu ambiente construído para encorajar futuros usos mistos no centro e configurar um distrito de negócios, focado na atividade de escritório e no desenvolvimento do comércio especializado, buscando também dinamizar o turismo e o lazer (figuras 46-48). O autor, em sua abordagem, observa que o foco do desenvolvimento da intervenção urbana para a área destruída do centro da cidade e seus arredores buscava atrair residentes para a área central, assegurando elevados padrões ambientais.

Segundo a *Cape Town Partnership* (<http://www.capetownpartnership.co.za/programmes/strategy/>), a Cidade do Cabo e a *Cape Town Partnership* juntaram forças para criar uma visão compartilhada para o futuro do centro da cidade.

A chave para alcançar resultados significativos qualquer foi a criação de um caminho comum de desenvolvimento com planos de implementação claros. Objetivos específicos do programa incluem transformar o centro da cidade em um local de negócios, uma alta qualidade de ambiente urbano sustentável; um destino popular para moradores e visitantes; um dos principais centros

de conhecimento, criatividade, inovação e cultura em África e no Sul, e um lugar que encarna a alma e o coração da Cidade do Cabo.

O programa da intervenção urbana priorizou uma área de negócios relativamente espontânea e agora promove a concentração de indústrias de economia criativa, cultural e do conhecimento no centro da cidade (agências de publicidade, escritórios de arquitetura, do artesanato, moda, design de joias, dentre outras empresas relacionadas à atividade. Como resultado, o centro da cidade passou a constituir-se em uma plataforma bem organizada para promover a reputação da Cidade do Cabo em negócios internacionais e reforçar sua competitividade global, particularmente no setor de serviços e de indústrias criativas. De acordo com a Cape Town Partnership (2009a, p.3), o foco tem sido a atração de investimentos do setor privado para regenerar edifícios comerciais, edifícios de escritório e habitação. De acordo com o endereço eletrônico da Cape Town partnership (<http://www.capetownpartnership.co.za/selling-a-central-city-idea-deliver-the-basics-first/>), a área central da Cidade do Cabo continua a lutar por maneiras de estimular e fazer crescer o setor econômico, social e cultural do CBD, uma importante lição que saiu de uma parceria com a cidade de Barcelona.

Polos tecnológicos (pesquisa/desenvolvimento)

Na parte I desta tese, as cidades contemporâneas são identificadas pelo seu caráter global e informacional e pela necessidade de serem competitivas e criativas. Nos estudos dos espaços de desvalias em diversos países, revela-se com clareza que a globalização e o avanço tecnológico acirraram a competitividade e aceleraram a obsolescência das máquinas, dos artefatos urbanos (portos e distritos industriais), dos modelos de fazer cidade e impuseram a reestruturação da economia.

No intuito de recuperar os espaços de desvalia e aproveitar as novas oportunidades, nos casos aqui expostos, evidenciou-se como estratégia preferida a decisão de enfrentar as duas questões em uma única intervenção urbana, envolvendo aspectos urbanísticos, sociais e ambientais. Em resposta à exigência da reestruturação econômica, surgiram novas alternativas de atividades para dinamizar o crescimento econômico, cabendo destaque à iniciativa de implantação de polos tecnológicos e de inovação, que foram destinados a estimular a criatividade e garantir competitividade através da inovação.

Bohigas (1995, p.19) aponta a Bicocca, em Milão, como uma experiência que introduz novos conceitos urbanísticos em relação à implementação dos polos tecnológicos.

O pólo tecnológico enquanto assentamento urbano é uma experiência interessante no processo de desindustrialização dos centros e das periferias das cidades. Áreas degradadas/deterioradas são incapazes de conviver com outras funções. As fórmulas de assentamentos industriais derivados da alta tecnologia têm novas características, como necessidade de pouco espaço para produção e desenvolvimento, menores equipamentos e integração de atividades não industriais. Estas características permitem ao novo assentamento industrial adaptar-se a forma urbana integrando-se a outras funções como educação, comércio, habitação, lazer e cultura.

O nome de Bicocca, segundo Barda (2001), deriva da localização na área de uma casa de campo abandonada que pertencia à uma família residente na cidade no período do século

XVI, os Arcimboldi (<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.006/954>). Para Boffi e D'Ovidio (2008, p.255),

A requalificação da área da Bicocca pode-se ler de várias maneiras: substituição da fábrica com atividade terciária de pesquisa, formação, gerencial, consumo nas zonas periféricas da cidade, mas pode ser interpretada também como o início do deslocamento do centro da área metropolitana dada a sua colocação histórica em uma área que é difícil de delimitar e que possui referências históricas, urbanísticas, culturais. Esta área é caracterizada por uma forte densidade demográfica e infraestrutural, de populações jovens e imigrantes de uma mobilidade territorial e da emergência de uma atividade econômica inovativa.

A intervenção urbana, destinada à transformação do espaço de desvalia onde antes existia um polo industrial em um novo polo voltado para o conhecimento, para a tecnologia e para as artes, não foi intencional e planejada. Aconteceu na sequência de fatos determinados pela realidade econômica. A desindustrialização da área começou com a obsolescência e a perda de competitividade da Pirelli, e a crise estendeu-se para as demais indústrias do polo, provocando paralisação do processo produtivo, desemprego em massa, seguindo-se o abandono da área e sua progressiva degradação.

Ante a ameaça da perda progressiva do valor dos ativos representados por terras urbanas, edificações e máquinas industriais, a Pirelli tomou a iniciativa de atrair investidores privados para a busca de novas alternativas econômicas para a área, baseada na produção do conhecimento e em pesquisas, com foco na moderna tecnologia, considerada como um elemento estratégico para a renovação da Pirelli e da área do projeto Bicocca (figuras 49-50). Essa fase inicial da intervenção urbana, que, em síntese, pode ser entendida como a intenção de formar uma tecnocidade, serviu de base para o desenvolvimento das outras duas fases. Na segunda, foi formatado um *mix* de funções urbanas voltadas para o consumo (residências, unidades comerciais, teatro) e, na terceira, preponderou a busca por atrair pessoas criativas e desenvolver ali um distrito cultural.

Por fim, da análise relativa às intervenções urbanas realizadas no cenário internacional, pode-se concluir que, apesar de haver uma função-âncora previamente selecionada a ser desenvolvida numa área em recuperação, diferentes tipologias de funções urbanas podem conviver de forma interdependente na busca do objetivo principal, que é a transformação do espaço de desvalia. Mais que isso, o possível insucesso de uma função poderá ser compensado pela variedade de outras, e também porque a multiplicidade de usos gera, em consequência, convergência de pessoas que evitam deslocamentos, com redução de custos em transportes e ganho de tempo. Na realidade da vida diária, a multiplicidade na oferta de bens, serviços e de oferta de empregos, as diferentes opções de gastronomia e de entretenimento formam um conjunto de atividades, que, ao longo do tempo, serão inevitavelmente recicladas ou substituídas, preservando-se sempre o interesse superior da intervenção urbana de proporcionar boas condições de morar, trabalhar, circular e recrear.



Figura 30 – Jogos Olímpicos de Barcelona'92 – Logomarca
Fonte: <http://olympicsmedaltally.com/wp-content/uploads/2011/07/Barcelona-Olympics-1992.png>



Figura 31 – Localização das áreas olímpicas em Barcelona'92
Fonte: COOB (1992a, p.237)



Figura 32 – EXPO'98 – Logomarca
Fonte: http://www.portaldasnacoes.pt/images/stories/documentos/parque_das_nacoes/historia_patrimonio/expo_98/identidade_visual/logo.jpg



Figura 33 – Imagens representativas ao tema da EXPO'98
Fonte: Velez (2008, p.114)



Figura 34 – Jogos Olímpicos de Pequim 2008 – Logomarca
Fonte: <http://images.beijing-2008.org/20070509/img214070082.jpg>



Figura 35 – Abertura dos Jogos Olímpicos de Pequim (Estádio Nacional de Pequim)
Fonte: <http://blurrei.files.wordpress.com/2009/01/olympic-beijing-fireworks1.jpg>

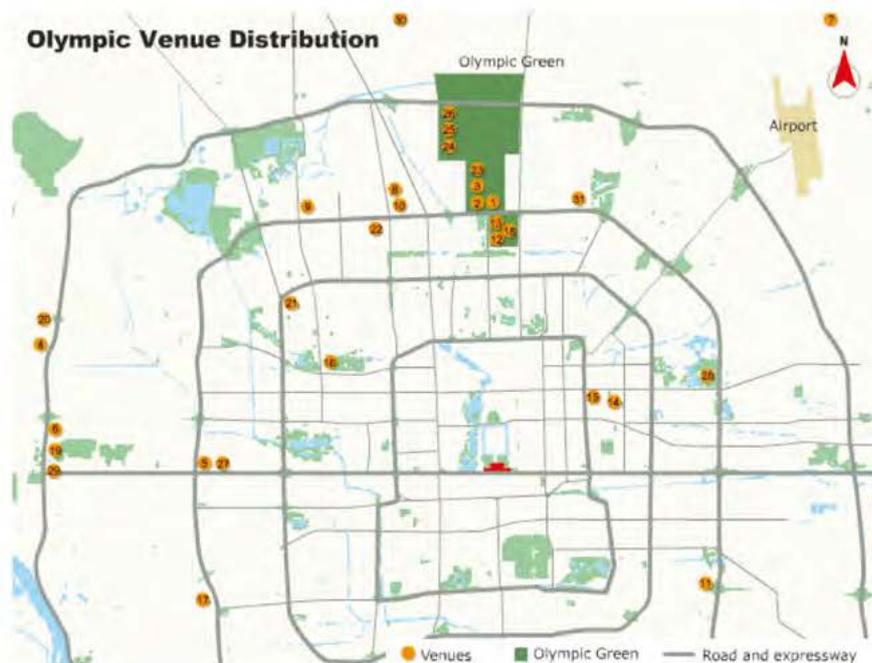


Figura 36 – Pequim: Equipagem Olímpica. (Novas: 1 National Stadium (NST) - 2 National Aquatics Center (NAC) - 3 National Indoor Stadium (NIS) - 4 Beijing Shooting Range Hall (BSH) - 5 Wukesong Indoor Stadium - 6 Laoshan Velodrome (LSV) - 7 Shunyi Olympic Rowing-Canoeing Park (SRC) - 8 China Agricultural University Gymnasium (CAG) - 9 Peking University Gymnasium (PKG) - 10 Beijing Science and Technology University Gymnasium - 11 Beijing University of Technology Gymnasium (BTG) - 26 Tennis Center. Existentes: 12 Olympic Sports Center Stadium (OSS) - 13 Olympic Sports Center Gymnasium (OSG) - 14 Workers' Stadium (WST) - 15 Workers' Indoor Arena (WIA) - 16 Capital Indoor Stadium (CAS) - 17 Fengtai Softball Field - 18 Ying Tung Natatorium (YTN) - 19 Laoshan Mountain Bike Course (LSC) - 20 Beijing Shooting Range CTF (BSF) - 21 Beijing Institute of Technology Gymnasium - 22 Beihang University Gymnasium . Temporárias: 23 Fencing Hall (FCH) - 24 Hockey Field - 25 Archery Field - 27 Wukesong Baseball Field - 28 Beach Volleyball Ground - 29 BMX Field - 30 Triathlon Venue (TRV) - 31 Urban Cycling Road Course (CRC).

Fonte: <http://images.beijing-2008.org/20070228/img214022260.gif>



Figura 37 – Jogos Olímpicos Londres 2012 Logomarca

Fonte: <http://www.london2012.com/images/logos/logo-para.png>



Figura 38 – Localização do Inner Harbor (Baltimore)

Fonte: <http://www.emich.edu/public/geo/557book/d370.innerharbor.html>



Figura 39 – O projeto Euroméditerranée Marseille

Fonte: http://www.euromediterranee.fr/uploads/pics/presentation_2_01.jpg



Figura 40 – Porto Madero (Buenos Aires), 2011
 Fonte: http://www.puertomadero.com/IMG/linea12_esp.jpg



Figura 42 – Battery Park City e o “Baixo Manhattan” (Nova Iorque)
 Fonte: Bone (2004, p.)



Figura 44 – Complexo empresarial Canary Wharf, na Isle of Dogs (Londres)
 Fonte: http://t3.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcTLphymSh-0bTB6zDdqYDFL6iaRHrFFUukqHZYXW_yhcFWxE1zm



Figura 41 – High Line Park (Nova Iorque)
 Fonte: <http://www.thehighline.org/sites/files/images/context-map.gif>

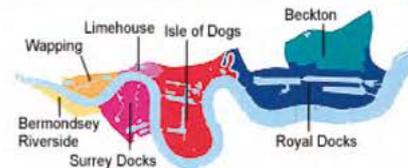


Figura 43 – Áreas de intervenção urbana nas docklands londrinas
 Fonte: <http://www.lddc-history.org.uk/udamap.JPG>



Figura 45 – Intervenção urbana em Abandoibarra (Bilbao)
 Fonte: http://www.bilbaoria2000.org/ria2000/imagenesZonas/1/abandoibarra_03.jpg



Figura 46 – Vista do Andarlie Shopping Center e torres de escritórios, já recuperados na área do atentado de 1996 (Manchester)

Fonte: http://farm4.static.flickr.com/3192/2621315527_5dcf7d74b5_z.jpg



Figura 47 – Centro de Manchester após a intervenção urbana

Fonte: <http://www.rudi.net/node/17478#>



Figura 48 – Nova Cathedral Street (Manchester)

Fonte: <http://www.rudi.net/node/17478#>



Figura 49 – Maquete urbanística Bicocca (Milão), 1985

Fonte: http://www.it.pirelli.com/web/group/history/architettura/bicocca_milano/default.page



Figura 50 – Bicocca em implantação (Milão)

Fonte: <https://www.swe.siemens.com/italy/web/GruppoSiemensItalia/Dovesiamo/Pages/ProgettoBicocca.aspx>

c) Transformação intencional – Valorização multidimensional

Os espaços de desvalia nas cidades contemporâneas, resultantes da obsolescência de seus portos, do deslocamento de suas plantas industriais para a periferia ou para outras regiões, da decadência das zonas centrais ou ainda na subutilização de espaços, provocaram impactos (positivos e negativos) em centros urbanos de diversos países em vários continentes, como foi relatado no item *b) Intervenções Urbanas*. Neste item c) do capítulo 3, parte II, o presente trabalho de pesquisa dedica especial atenção às intervenções urbanas em espaços de desvalia nas experiências internacionais, a partir da segunda metade do século XX, por seu caráter inovador, fundamentadas no binômio transformação intencional e valorização multidimensional.

A reorientação da política urbana foi forçada pelo esgotamento do modelo de desenvolvimento urbano-industrial, pela internacionalização e reestruturação da economia e pela erosão fiscal de Estados nacionais. Neste cenário, os programas de renovação urbana sofreram profundas mudanças: passaram a ser realizados mediante intervenções urbanas, estruturadas de forma sistemática, tendo como diretriz fundamental a transformação intencional, buscada em projetos circunscritos aos espaços de desvalia, operadas em parceria com o setor privado, com foco em atividades definidas pela reestruturação econômica e pela globalização dos mercados, e voltadas para atender as novas demandas impostas pelos novos padrões de qualidade de vida urbana.

À primeira vista, na análise das experiências internacionais, evidencia-se a semelhança entre os espaços de desvalia e identifica-se a semelhança nas intervenções urbanas, sinalizando a tendência de mundialização na replicação de modelos. Contudo, uma análise mais detida, sob o ângulo das diversas dimensões, permite reconhecer no quadro geral de semelhanças que, em cada cidade, a experiência da intervenção urbana assume peculiaridades próprias que a torna única. A formatação de objetivos e as estratégias de sua valorização intencional são bastante distintas nos vários casos, pois resultam da interação do poder público, dos parceiros privados e da sociedade local, dependendo, portanto, da correlação de forças no plano decisório, em que sempre houve e haverá marcantes diferenças até entre as cidades de um mesmo país e no mesmo momento histórico. Adicionalmente, é indiscutível que a geografia da cidade e o estilo de vida de seu povo imprimem características que aparecem em relevo na intervenção urbana, notadamente quando é estudada de forma segmentada em suas múltiplas dimensões.

Apresenta-se, na sequência, uma análise sucinta de experiências internacionais realizadas na busca da valorização intencional mediante transformações de caráter multidimensional. Objetivando facilitar o melhor entendimento, optou-se por focalizar as diversas experiências sob o ângulo de cinco dimensões, consideradas fundamentais no estudo de uma intervenção urbana: a urbanística, a econômica, a ambiental, a cultural e a social. Cabe ainda ressaltar que não se trata de um exame comparativo direto, pois o propósito da pesquisa é assinalar nas diversas experiências relatadas as suas características intrínsecas e assim aprofundar a compreensão da validade da intervenção urbana, matéria que cresce de importância na proporção em que se multiplicam os espaços de desvalia no mundo contemporâneo.

Dimensão urbanística

Tal como está descrito no item *a) Espaços de Desvalia*, em um enfoque sintético, sobre a tipologia das áreas que foram objeto de intervenções urbanas, percebe-se que algumas estão

em zonas centrais e resultam da dinâmica do próprio processo de produção; outras surgiram com o declínio de atividades industriais, quase sempre localizadas nas zonas centrais e que foram deslocadas para outros locais em busca de novas oportunidades e de maior dinamismo; elas estão nos espaços subutilizados ou de uso indevido; e os principais exemplares de áreas degradadas e subutilizadas estão em frentes hídricas de zonas portuárias desativadas, onde durante séculos era gerada parte substancial das riquezas locais e até nacionais e onde estavam os nós de comunicação da cidade com o mundo inteiro, razões que explicam por que as referências bibliográficas referentes a estas tipologias são expressivamente mais numerosas.

Constata-se, na dimensão urbanística, que as alternativas de transformação/valorização das quatro tipologias de espaços de desvalia, foram sempre voltadas para favorecer a reativação econômica, com forte ênfase no estímulo às atividades pós-industriais. Também ficou evidente a semelhança no conjunto de ações desenvolvidas, resultado da mixagem de modelos urbanos existentes, e que foram reproduzidos com os ajustes locais, tal como observa Kudelska (2004, p.61), ao assinalar a existência de aspectos da dimensão urbanística relacionados à escala da cidade: as ações estratégicas de planejamento, as ações de modernização das infraestruturas e as ações de criação de espaço público. Esta afirmação de Kudelska (2004) pode ser constatada em todas as experiências internacionais aqui analisadas. No que se refere ao zoneamento, uso e ocupação do solo, a peça principal de planejamento foram os *master plans*, que delineavam o uso das áreas, as densidades, as tipologias de sistema viário e a definição dos espaços públicos. Chama atenção, em alguns casos, o uso da tecnologia para otimizar as infraestruturas, como foi o caso da coleta de lixo por sucção, realizada em Barcelona e Lisboa, e as redes de infraestrutura de saneamento, dados e eletricidade, que foram canalizadas em um mesmo recinto (subterrâneo) também em Lisboa. Os espaços públicos, inseridos no *mix* de atividades e funções, ganharam destaque por muitas vezes representar a imagem passada da área, como foi o caso do Projeto Bicocca, em Milão, com a preservação de uma vila operária e sua composição com o espaço público da colina; ou do parque de 680 hectares, em Pequim, que reúne todo o universo cultural do oriente; ou por representar a nova tipologia da intervenção urbana, como foi o caso do *Inner Harbor* em Baltimore e de Porto Madero, em Buenos Aires.

Um aspecto, porém, que merece especial atenção está relacionado ao tratamento das frentes hídricas: na configuração antiga, os portos localizavam-se próximos das áreas centrais das cidades, mas estavam sempre separados por uma faixa de terra livre que servia para garantir mais segurança e liberdade às atividades portuárias e para proteger os centros urbanos dos efeitos negativos de ordem social e sanitária, comuns nas atividades portuárias. Com a desativação dos portos, esta faixa de terra tornou-se um fosso, apartando o tecido urbano central das águas dos mares e rios, com forte influência na degradação física, moral e ambiental da frente hídrica e conseqüente repercussão nas áreas centrais. Por esta razão, na dimensão urbanística das intervenções urbanas em frentes hídricas, a implantação de uma infraestrutura viária moderna para realizar a sua conexão sobressai como a ação de maior relevância, por permitir aproveitar extensas áreas com potencial de dinamizar a economia, seguindo as tendências pós-industriais, e também ensejar a oferta de amplos espaços públicos em zonas de praias, destinados à convivência coletiva, aos esportes e ao lazer. Nas frentes hídricas, o conceito-chave de todas as intervenções analisadas era trazer o público à beira da água, tarefa árdua, já que o público não estava acostumado a visitar o porto. Constata-se que a maioria das frentes hídricas em desvalia teve como principais tipologias de intervenção urbana àquelas relacionadas à *cultura, lazer e entretenimento*, algumas vezes, inclusive, relacionadas aos Megaeventos.

Realizado como prolongamento da intervenção urbana na zona central, a partir do Projeto *Charles Center*, pioneira das intervenções mundiais, que produziu várias alterações no tecido urbano baltimoreano – liberação do interior de quarteirões para implantação de praças ladeadas por lojas e bares, construção de garagens públicas no subsolo, preservação de edifícios históricos –, na expressão de Del Rio (2001), “o *Inner Harbor* tornou-se o principal ponto de atração da cidade, concentrando um impressionante conjunto de empreendimentos e múltiplas atividades” (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>). A intervenção em *Inner Harbor* se deu a partir de um programa de uso e ocupação do solo focado em três eixos: no primeiro, uma linha de locais de prestígio para edifícios de escritórios em frente ao mar, no segundo, habitação multifamiliar nos setores leste e oeste e, por último, no centro, um parque público ao longo da zona portuária (http://www.globalharbors.org/future_challenges.htm) (figura 51-52). A primeira das atrações do Inner Harbor foi a restauração do USF Constellation, primeiro navio da Marinha dos EUA, restaurado e posto em exposição. A Feira da Cidade, em 1973, uma celebração anual, foi transferida para a zona central para o Inner Harbor. Durante a celebração do bicentenário da nação, a cidade sediou a Tall Ships, uma regata de réplicas de embarcações à vela. Foram implantados novos hotéis, edifícios de escritórios, unidades habitacionais para várias classes de renda, museus, estação de metrô; um estádio de baseball foi inserido em uma antiga edificação ferroviária reciclada; a Feira da Cidade foi transformada em um evento regional; um Centro de Ciências foi construído – o *Maryland Science Center*, como também um pavilhão de concertos ao ar livre, o Centro de Convenções, o *Harbor Place* (uma construção de dois pavilhões de lojas e restaurantes) e o Aquário Nacional (figura 53-62).

No caso de Nova Iorque, após várias tentativas de planos para a área, a proposta para o *Battery Park City* (BPC), teve sua execução iniciada em 1979, e criava uma área que integrava usos diversos no distrito de negócios de Manhattan, constituindo uma área de lazer e entretenimento para os que ali trabalhavam. Mas o plano para BPC era mais audacioso: buscava inserir o uso residencial na área de modo a criar uma nova centralidade. Para Gordon (1997, p.75): “Até o final da década, o plano diretor tinha se tornado um ícone do *design* urbano na década de 1980. O plano facilitou o desenvolvimento imediato da área”. O autor relata alguns princípios observados no desenvolvimento do *Battery Park City*: i) estabelecer fases de implantação e realizar uma fase por vez; ii) reutilizar edificações existentes; iii) evitar ligações aéreas ou subterrâneas (viadutos e túneis); iv) projetar ruas e não edifícios (p.108). De acordo com o endereço eletrônico http://batteryparkcity.org/page_14_7.html, o *Battery Park City* contém 86,4 hectares de espaço comercial, 66,9 hectares destinados à habitação, onde residem cerca de 10 mil pessoas, 14,1 hectares de parques, uma esplanada de quase 2km, além de hotéis, cinemas, marina, escolas públicas, lojas, restaurantes, museus e memoriais (figura 63-70).

Ao analisar a dimensão urbanística na transformação das *docklands*, uma das *Urban Development Area* (*London Docklands UDA*) de Londres, considerada a maior de todas as intervenções já realizadas ao ser iniciada na década de 1980 e ainda não finalizada, é inquestionável a mudança radical no uso e ocupação do solo com a conversão de frente hídrica de zona portuária/industrial degradada e abandonada em um distrito de negócios, integrando também atividades relacionadas à cultura, lazer e entretenimento. São 2.225 hectares ao longo de 15km, às margens do rio Tâmis, cujo objetivo era transformar a área em um novo centro urbano. Isto foi possível a partir da integração da zona portuária recuperada com a malha urbana adjacente; da implantação de infraestrutura de transportes, saneamento, energia e gás compatível; da expansão de serviços públicos; e da valorização do rio Tâmis e da paisagem local. A intervenção se deu a partir da segmentação nas seis subáreas, que serviram para auxiliar e ordenar o processo de execução, onde destacam-se principalmente a *Isle of Dogs*,

designada a partir de 1982 e por um período de 10 anos para ser uma *Enterprise Zone* (EZ) para estimular a criação de uma área de escritórios e um distrito de negócios, destacando-se, como a sua maior expressão, a área financeira de *Canary Wharf*; e *Royals Docks*, ainda em execução e vocacionada ao desenvolvimento da alta tecnologia (indústrias, centros de pesquisa, centros de negócios, o aquário – Biotol, apresentando a diversidade global da vida aquática etc.), além de estar situada na “franja olímpica”, onde um de seus principais equipamentos, o *ExCeL London* (centro de exposições e convenções) será anfitrião de eventos relacionados aos jogos olímpicos e paraolímpicos em 2012, (<http://www.lda.gov.uk/projects/royal-docks/index.aspx>). Além destas particularidades, em todas as subáreas, dependendo da necessidade e vocação identificada, foram implantados: equipagem social (creches, centros de saúde e escolas primárias), centro de comércio com lojas, escritórios, restaurantes, assim como instalações de lazer com destaque para o centro de esportes aquáticos na Bacia *Shadwell* em *Wapping* e *Limehouse*, museu, parques, ciclovias e calçadas nas margens do Tâmis e habitação para diversas faixas de renda. Em meio a todas estas intervenções, destaca-se o aparato dado ao sistema viário e ao transporte público como forma de integrar as seis subáreas entre si e ao restante da cidade. Isto foi conseguido a partir da *Docklands Light Railway Extension* e pela *Jubilee Line Extension*, novas estradas e ligações rodo e ferroviárias, estações de transporte público, cabendo salientar a preocupação da LDDC em garantir que novas vias tivessem um impacto mínimo sobre a área, e não se tornassem barreiras para os pedestres, além da implantação do *London City Airport*, motivo de polêmica pelos agravos ambientais, mas que se consolidou e se tornou um equipamento de vital importância para incrementar negócios e facilitar o deslocamento da população, servindo a mais de um milhão de passageiros/ano (figura 71-81).

Embora a intervenção urbana predominante esteja em sua frente hídrica, vale salientar que, em Barcelona, a transformação motivada pela realização dos Jogos Olímpicos de 1992 ocorreu em diversos pontos da cidade, as quais foram executadas de forma dispersa, em quatro dos 11 bairros da cidade de Barcelona: *Ciutat Vella* (na área denominada de Barceloneta), *Montjuïc*, Vila Olímpica e a Diagonal Mar (figura 82). Barceloneta abriu-se para o mar e teve suas praias completamente renovadas, criando novas zonas de convivência coletiva; *Montjuïc* passou a abrigar equipamentos urbanos esportivos destinados às olimpíadas; a Vila Olímpica, antiga frente hídrica e portuária degradada, transformou-se em área residencial, repleta de restaurantes, bares, cafés e lojas, inclusive o *Parc Ciutadella*; e a Diagonal Mar, também composta por áreas residenciais e equipagem de apoio. Muitos dos projetos empreendidos tinham sido planejados antes dos jogos de 1992, mas, com a vitória da candidatura, houve urgência em realizar tais investimentos. Assim, foi necessário, de acordo com National Audit Office (2007b, p.215), a ampliação e melhoria da infraestrutura de saneamento básico, estações de trem, aeroporto, sistema viário; redes de telecomunicações; novos edifícios públicos, como o Parque e a Vila Olímpica, centros de convenções, bibliotecas, museus, centros esportivos, escritórios, centros comunitários, centros de saúde, escolas, mercados; os novos espaços públicos, como praças, praias, passeios, parques; e a transformação da Cidade Velha e do Porto para torná-los atrativos turísticos. Destaca-se a Ronda Litoral de Barcelona, uma via estruturante paralela à costa, que, de acordo com Abascal (2005), desviou o trânsito de passagem para uma via enterrada e um novo túnel para a linha férrea ao longo da costa, permitindo a integração da frente marítima à cidade existente. Toda esta equipagem, especialmente aquela voltada para o período dos jogos olímpicos, foi implantada de modo que seu uso fosse revertido pós-olimpíada. Houve a reutilização de edifícios históricos, como o antigo mercado de peixes, que foi transformado em centro de competição; o presídio feminino que cedeu lugar para um centro social de atendimento a idosos, além de um centro social para pessoas em situação de

risco; e os quartéis militares, que passaram a ser utilizados como equipamentos de hospedagem e entretenimento (figura 83-94).

Em Bilbao, o objetivo final da intervenção urbana foi a criação de uma Zona de Atividades Logísticas para servir de base física para o *Zamudio Technology Park* e o Instituto Europeu de Software. Estes projetos são a prova do compromisso de Bilbao com a indústria da alta tecnologia, embora atualmente a intervenção da frente hídrica tenha adquirido uma imagem global relacionada à cultura, lazer e entretenimento, devido à implantação do Museu Guggenheim, como parte da transformação das áreas degradadas que margeavam o Rio Nervión. O processo de remodelação da cidade começou em 1998, baseado no Plano Diretor para a área. A intervenção urbana, de acordo com Marshall (2001, p.61):

[...] incluiu o desenvolvimento da infraestrutura de transporte, a limpeza do rio e desenvolvimento urbano ao longo da orla. A peça central do Plano Diretor da cidade é a remodelação de Abandoibarra, um local de 70 hectares no antigo porto industrial e da estação ferroviária nas proximidades do centro da cidade. Esta nova área cultural é formada pelo Museu de Bellas Artes, da Universidade de Deusto e a antiga Câmara Municipal. O lugar é dividido pela Puente La Salve, uma entrada de veículos em Bilbao. Uma iniciativa público-privada, chamada de Bilbao Ria 2000, inclui esquemas de uma torre de escritórios para a Casa do Governo do Condado de Biscaia, edificações residenciais e lojas, um novo Sheraton Hotel, uma biblioteca universitária, um novo salão de congressos, um museu do mar e rio, e o Museu Guggenheim Bilbao.

De acordo com o relato de Vegara (2001, p.92), o metrô de Bilbao foi uma das primeiras ações de renovação na cidade (1995). Na mesma área, localizam-se um dos principais estaleiros de Bilbao e o aeroporto de Sondika, desenvolvido para ser o principal portão de entrada de passageiros. O centro histórico de Bilbao sofreu grandes transformações, com a restauração de edifícios antigos e com o museu Guggenheim servindo como âncora para ditar a nova vocação do centro histórico, traduzida nos grandes eventos que se realizam anualmente, no museu, às margens do Rio Nervión (figura 95-102).

Na intervenção urbana *Marseille-Euroméditerranée*, o planejamento, diversificado e integrado, funde o projeto com a história para criar um ambiente residencial atraente, realçando os ativos da área e renovando o prazer de viver na cidade. A intervenção urbana foi dividida em sete áreas: *Cité de La Méditerranée*, *Joliette* e *Saint-Charles-Porte d'Aix*, *Rue de La République*, *Belle de Mai* e *Extension*. Na ZAC em *Cité de La Méditerranée*, o foco do desenvolvimento está voltado para as atividades do setor cultural, para formação técnico-científica, para atividades recreativas e de serviços; em *Joliette*, a ZAC concentrou esforço na promoção do distrito de negócios existente, cuja área já abriga 12 mil funcionários em 800 empresas que representam setores-alvo, tais como serviços, educação, comércio internacional e de telecomunicações, e conta também com áreas residenciais e espaços públicos; e em *Saint-Charles-Porte d'Aix* foram desenvolvidas ações para torná-la um *hub* multimodal, ligando a estrada de ferro, a estação de ônibus, metrôs e automóveis. Além das ZACs, na estratégia de renovação destacam-se o desenvolvimento econômico na *Rue de La République*, voltada para um circuito comercial de grifes, e *Belle de Mai*, tendo a cultura como foco de seu desenvolvimento, a partir da implantação de um centro de mídia (multimídia, audiovisual, artes cênicas...) (figura 103-113).

Uma das maiores transformações em frentes hídricas de zonas portuárias diz respeito à intervenção urbana realizada em Lisboa, após a conquista do direito de sediar a

Expo'98. O Parque das Nações, denominação dada à área, previa equipamentos singulares para a realização da Exposição, mas que atuariam como âncoras urbanísticas, garantido a consolidação urbana daquela zona de intervenção no período posterior ao megaevento. A área reservada para a implantação da EXPO'98, na zona oriental de Lisboa (área metropolitana), foi designada como Zona de Intervenção da EXPO'98 e delimitada pelo Decreto-Lei N°87/93, de 23 de março. De acordo com Castro, Lucas e Ferreira (1997):

O plano de urbanização da zona de intervenção da Expo'98 (PUZI) – aprovado em 15 de julho de 1994, pela portaria N°640/94 do MPOT – constitui assim um documento fundamental para uma análise do processo de implementação do empreendimento, na sua generalidade, bem como das transformações espaciais que serão levadas a efeito, permitindo, deste modo, uma reflexão e avaliação do que poderá vir a ser aquele território urbano (p.198)

A proposta urbanística implementada seguiu as diretrizes dos Planos de Pormenor (PP), instrumentos de administração e gestão, detalhados para cada uma das partes que compõem o todo e indispensável à formalização da divisão do terreno em lotes urbanos e sua alienação. A busca do equilíbrio na repartição entre as várias funções urbanas, de modo a que os conceitos de centralidade e qualidade de vida fossem uma realidade, era uma premissa. Segundo o relatório Parque Expo (1999, p.70), estes objetivos foram suportados por uma dinâmica urbana desenvolvida em dois vetores: a) a criação de uma nova polarização urbana na área Metropolitana de Lisboa; e b) o desenvolvimento de uma elevada qualidade de vida urbana, mediante a estratégia da multifuncionalidade, sendo todo o espaço desenvolvido em uma ótica de interligação das funções urbanas fundamentais: habitação, serviços, comércio e lazer. Simultaneamente, destinou-se uma vasta área para parques, zonas verdes e espaços públicos, como para centros de desportos e infraestruturas para desportos náuticos, incluindo a construção e exploração de uma marina. A ligação da zona central com o Tejo, e a recuperação de uma frente ribeirinha de 5km, possibilitando um passeio junto ao rio. Scherer (2003) descreve o projeto dos pavilhões temáticos, área mais demandada pelos visitantes, composto pelas seguintes edificações: o Pavilhão do Futuro, tratando do futuro dos oceanos, à luz dos atuais problemas e apontando as possíveis soluções; o Pavilhão do Conhecimento dos Mares, área em que os portugueses foram reis, a descoberta dos mares; o Oceanário, ou Pavilhão dos Oceanos, tanque central em torno do qual se distribuem quatro espaços expositivos que abrigam a reconstrução dos ecossistemas dos Oceanos Atlântico, Pacífico, Índico e Antártico, configurando-se no maior aquário da Europa; o Pavilhão da Utopia, um grande edifício multiuso para a realização de *shows* e competições esportivas, uma carência da cidade; o Pavilhão de Portugal, para exposições e outros serviços, de grande beleza plástica. Por fim, Scherer (2003) relata que há um Centro de Negócios, apoiado por um conjunto de hotéis e pelo Centro Comercial Vasco da Gama, além de áreas comerciais dispersas. A área fica junto à marina e ao Parque do Tejo e do Trancão, onde as edificações ora ligam-se diretamente à orla, ora encontram-se rodeadas por espaços verdes (figura 114-126).

Em Porto Madero, o planejamento do uso e ocupação da área dos diques da antiga zona portuária de Buenos Aires imprimiu algumas diretrizes básicas como a realização da integração da cidade com a zona costeira, recuperando a costa para práticas esportivas, espaços livres de uso público e áreas verdes; estimulando a valorização imobiliária da área para atrair investidores; e promovendo atividades terciárias, realizadas por agentes públicos e privados, ligadas ao comércio, aos serviços, a cultura, aos esportes (<http://www.corporacionpuertomadero.com/pym.htm>) (figura 127-138). Rego (2010, p.134) salienta que “a área seria de expansão

central, tendo foco nos usos do setor terciário, com uma arquitetura destinada à implantação de comércio e de escritórios”. Na análise da dimensão urbanística na intervenção urbana realizada no Porto Madero, no entender de Roca (2007), destacam-se dentre as condições positivas a melhoria da acessibilidade e circulação; o suporte para o desenvolvimento de novas atividades em áreas adjacentes; a implantação de espaços verdes, atividades do setor terciário e áreas residenciais; e a cooperação entre organizações envolvidas no projeto. Como condições negativas, destacam-se os problemas relacionados ao tráfego, limitações de circulação e linhas de visão; competição com atividades econômicas semelhantes na região litorânea; e conflitos jurisdicionais entre autoridades.

Em relação aos casos de centros de cidade de zonas urbanas desprovidas ou distantes de frentes hídras, como Manchester e Cidade do Cabo, as intervenções urbanas selecionadas tiveram motivações diferenciadas, mas conceitos transformadores similares. No caso de Manchester, o *master plan* apresentava uma estrutura flexível para informar e orientar o desenvolvimento das atividades públicas e privadas e, de acordo com Williams (2003, p.128) (figura 139-140):

era focado na criação de um centro de cidade para oferecer, durante 24 horas, um *mix* diversificado de entretenimento, varejos culturais, usos residenciais e comerciais, espaços públicos centrais; rotas de transporte de pedestres deveriam ser as rotas dominantes, e os lugares, as rotas e os pontos de vista, deveriam respeitar o patrimônio arquitetônico da cidade.

Edifícios importantes no centro da cidade, como o *Arndale Centre* e *Shambles Square*, exibiam a arquitetura brutalista de 1970 e apresentavam uma imagem cinzenta para os visitantes e residentes. Além daquelas ações, o *master plan* estabeleceu diretrizes influenciadas pela arquitetura contemporânea e de *design* inovador. Edifícios para âncoras como a *Marks & Spencer*, *Millennium Centre* (URBIS) e a ponte sobre a Corporation Street teriam o duplo papel de trazer novas atividades comerciais e culturais para a cidade e proporcionar uma imagem forte para o futuro do novo centro de Manchester. A criação da *Exchange Square* no local de uma via dotada com ilhas de tráfego é o coração do projeto e tornou-se o ponto de encontro de trabalhadores da cidade, skatistas, clientes e turistas. O Parque da Cidade, que está localizado ao lado da catedral, do *Millennium Centre* (URBIS), e da *Chetham's School of Music*, é uma área de jardim, tranquila e propícia para o lazer contemplativo, a cerca de 100m do *Exchange Square*. O terceiro espaço público aberto é Piccadilly Gardens, o coração tradicional da cidade (<http://www.rudi.net/pages/17390>) (figura 141-146).

Na Cidade do Cabo, África do Sul, segundo a Cape Town Partnership (2009, p.6), a zona central foi dividida em 20 áreas para promoção do desenvolvimento de acordo com as características locais. Compõem este conjunto de medidas: a expansão do uso das faixas de passeio para pedestres; a redução parcial de lugares de estacionamento; a atualização e a melhoria e a criação de espaços públicos: *Pier Place*, *Jetty Square*, *St Andrew's Square*, *Grand Parade*, *Greenmarket Square*, Praça da Estação; a atualização de espaços verdes: *Garden's Company*, *Green Point Urban Park*; a reforma das fachadas da rua e a recuperação do pavimento; a promoção de transportes não motorizados: ciclo de táxis, ciclovias; melhoria dos transportes públicos: novo Sistema Integrado de Trânsito Rápido e modernização de *Cape Town Station* e do sistema ferroviário; melhores condições para os comerciantes em mercados: *Coloque Trafalgar flor*, *Grand Parade*, *Greenmarket Square*, *Deck Station*; o incentivo ao uso múltiplo dos espaços públicos em eventos esportivos e culturais, cinema, TV e fotografias comerciais, mercados, marchas e procissões, manifestações cívicas; passeios, para apresentar os novos empreendimentos e para incentivar uma cultura do caminhar (figura 147-148). Não se pode deixar de citar que, sendo

uma das subsedes da Copa do Mundo de Futebol de 2010, o megaevento surgiu como a grande oportunidade para recuperar e modernizar a cidade, objetivando melhorar as condições de vida da população da Cidade do Cabo e torná-la um destino turístico mais desejável para o lazer, os negócios e, em especial, para os investimentos (figura 149-151).

Em uma tentativa de sintetizar a intervenção urbana na área industrial desativada de propriedade da Pirelli, em Milão, Dell'agnese (2005, p.131) afirma que, do ponto de vista das escolhas visuais, o projeto era voltado a propor uma reelaboração da paisagem feita de caminhos do passado; e, do ponto de vista funcional, a hipótese era voltada para a realização de um polo de aglomeração de atividades de ensino, de desenvolvimento e de pesquisa. O conceito era criar uma centralidade na periferia. O próprio Vitorio Gregotti, arquiteto responsável pelo *Progetto Bicocca*, em entrevista a Marisa Barda, revela que:

A trama original tinha continuidade com o tecido urbano externo e como tal se ligava com o tecido da cidade preexistente. Além disto, esta trama definia grandes quadras nas quais se podiam colocar uma série de espaços públicos para pedestres ou não – o importante era que o espaço fosse todo público, como uma sequência de grandes praças – e que isto adquirisse um valor dominante em todo o conjunto (<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/01.003/3350?>).

Para isto, segundo Gregotti (1995, p.27), quatro condições deveriam ser seguidas: a articulação dos usos e ocupação que efetivasse movimento para e de outras áreas da cidade; a proposição e uma boa gestão dos espaços abertos como praças, vias, parques; um sistema de mobilidade eficiente e diferenciado; um desenho urbano ordenado, articulado e concatenado com as outras áreas da cidade (figura 152). No *mix* de funções implementadas na Bicocca, de acordo com Dalla Longa (2010, p.171), 17% da área foi destinada para residências, 31% para o setor terciário, 15% para pesquisa e educação, 4% para comércio, 24% para áreas verdes e estacionamentos e 9% para a produção industrial. Esta porcentagem incide sobre a área bruta total de 100 hectares. Em relação ao ambiente construído, o projeto Bicocca ressaltava a conservação das edificações de relevância histórica, como foi o caso da Torre de Resfriamento, hoje, ponto central do novo complexo empresarial da Pirelli, onde se localizam salas de reuniões. De acordo com Gregotti (1995, p.28), o pequeno vilarejo operário do início do século XX foi preservado, cercado de um sistema verde que termina na colina. Para Gregotti (1995, p.31): “Construir uma arquitetura civil, simples, sem a busca pelo aplauso, foi o que tentamos fazer...”, contrariando intervenções urbanas, especialmente, o Guggenheim, em Bilbao. O projeto Bicocca, de acordo com Gelmini (1995, p.42), foi planejado para que 60mil pessoas gravitassem cotidianamente na área, entre habitantes, funcionários, estudantes e turistas. Isto exigia um sistema adequado de acessibilidade – conexão com o Metrô; conexão com a via principal; conexão com a estação Greco; conexão entre as edificações; e conexão entre estacionamentos e edificações; transporte público e a inserção de sistema de ciclovias e pedestre (figura 153-158).

As estruturas subutilizadas ou de uso indevido, apesar de serem encontradas em sua maioria em cidades de países em desenvolvimento, depois das frentes hídricas de zonas portuárias, foram exemplos de desvalia relevantes, as quais foram solucionadas de várias maneiras: megaeventos, distrito de negócios e áreas destinadas à cultura, lazer e entretenimento. Esta última tipologia se deu, por exemplo, em um trecho elevado de linha férrea desativada, a *High Line* em Nova Iorque, que ganhou destaque pelo ineditismo da ideia e pelo resultado obtido com a construção do *High Line Park*, onde as atrações são a vegetação nativa e a visão da cidade e do rio Hudson (figura 159-161). O *High Line Park*, além de atração turística,

tornou-se uma área valorizada, desencadeando um ritmo intenso de construção de edifícios projetados por arquitetos famosos.

Apesar de desvalias e tipologia de intervenção urbana similares, as estruturas subutilizadas em Londres e Pequim, destinadas à realização de Jogos Olímpicos, diferem entre si justamente pelos objetivos a que se propõem, o que interfere fortemente na dimensão urbanística de cada uma destas experiências. Em Londres, o objetivo era o de aproveitar uma oportunidade para captar investimentos que possibilitasse uma intervenção urbana capaz de transformar uma área de cerca de 200 hectares na região leste da cidade.

Young (2011) observa que:

A Vila Olímpica, projetada dentro do parque para alojar os atletas, desempenhará papel vital na transformação da região. Ao mesclar apartamentos para classe média com habitação social, de padrão britânico, o objetivo é formar uma população residente que se fixe na região, aproveitando as facilidades de lazer oferecidas pelo Parque Olímpico, que vai sediar eventos regulares esportivos e shows (http://www.sinduscon-rio.com.br/sindusletter/sindusletter_250511/n34.htm).

Os arquitetos conceberam o projeto para criar uma comunidade onde as atividades são acessíveis a pé, com caminhos para pedestres e pontes sobre diversos cursos d'água que atravessam o parque e o Rio Lee, além de amplos espaços verdes. Além do metrô, o trem de alta velocidade britânico terá uma estação especial em *Stratford*, possibilitando ligações com o restante do país e os países da Europa, através do túnel no Canal da Mancha. Outro projeto é a integração total dos sistemas de transporte em Londres, através de um novo Centro de Coordenação de Transportes (TCC), cujo objetivo é possibilitar que 100% dos espectadores possam chegar aos Jogos de transportes públicos, ou a pé ou de bicicleta. Nos cinco bairros designados olímpicos, tem havido uma aliança dos planos de transformação existentes com as oportunidades apresentadas para 2012. Estes planos incluem 465mil m² de escritórios, 4.850 novas residências para cerca de 11 mil pessoas, 150,5 mil m² de espaços para comércio, 2mil novas Unidades Habitacionais (UHs), equipamentos de hospedagem, um centro de saúde e centro de atendimento de cuidados primários, além de outras facilidades para as comunidades locais. Cabe ressaltar, que, na cidade de *Stratford*, adjacente ao parque olímpico, está uma das principais áreas de transformação, a *Thames Gateway*, onde acontece o maior programa de desenvolvimento econômico do Reino Unido, e se estende por 65km ao longo do Rio Tâmsa (figura 162-168).

No caso de Pequim, a área olímpica, configurada como espaço público aberto multiuso, segundo Greco e Santoro (2007, p.149), recebeu um Centro de Convenções Internacional que foi inaugurado, junto com três estádios (com destaque para o Estádio Nacional denominado de Ninho do Pássaro), inúmeros hotéis, alguns parques e vários museus; ao norte da área, foi instalado o núcleo central da *Olympic Green*, que veio renovar o espírito do eixo simbólico da cidade, ocupado por instalações esportivas e por novos edifícios destinados à cultura e comércio; a sequência urbana é completada pelo chamado *Forest Park*, o primeiro cinturão verde com 680 hectares de florestas e lagos, o maior parque da cidade, que conduz por uma avenida central apontando para a Cidade Proibida, no centro de Pequim (figura 169-170). Merecem destaque especial as condições de acessibilidade e de mobilidade, resultantes de um extenso programa de trabalho composto pela ampliação e melhoria da infraestrutura de transporte público: novas linhas de metrô, reforma de vias, implantação de dois novos anéis viários e um controle de tráfego de alta tecnologia. Foi construído, ainda, um novo terminal

de passageiros no aeroporto internacional de Pequim. Também foi desenvolvido um amplo programa de reformas urbanas, contemplando as áreas históricas e muitos outros pontos de referência da cidade, além da modernização de ruas antigas, da recuperação de casas do período imperial, e de diversos outros atrativos.

Dimensão econômica

Ao longo das considerações apresentadas anteriormente, observa-se que nas primeiras experiências de intervenção urbana, embora os espaços de desvalia fossem efeitos diretos de natureza econômica, resultantes do declínio/desativação das atividades econômicas, fenômeno próprio da variação cíclica da economia, o foco da ação transformadora nos espaços de desvalia concentrou-se sempre na dimensão urbanística. Observa-se que o desenho urbano foi o fator determinante do dinamismo da atividade econômica e que a observância das definições de uso e a ocupação do solo urbano, por si, produziriam o impacto econômico desejado. Esta tendência pode ser explicada pelo fato tradicional de caber, ao poder público, a missão de fazer cidade, cuja responsabilidade, na concepção dos planos e projetos, sempre foi confiada aos planejadores urbanos. Nas experiências internacionais analisadas, foi a pressão social resultante da progressiva degradação de espaços de desvalia e da decadência econômica e do desemprego na respectiva área, que fez os gestores de cidade e, em alguns casos observados, os setores do empresariado, enfrentarem o desafio de uma intervenção urbana, para, de forma associada, recuperar a área e realizar a reestruturação econômica. Cabe ressaltar ainda que nos exemplos mais recentes, o impacto da intervenção urbana não se circunscreve à área objeto da transformação, mas passa a agregar valor à imagem da cidade inteira e torna-se um elemento diferencial competitivo na sua inserção no cenário internacional, uma vez que as cidades desempenham papel de protagonistas. Esta realidade tem induzido as cidades a buscarem ser criativas, produtivas e competitivas, como está relatado na parte I, para enfrentarem a luta acirrada de caráter mundial na captação de investimentos e na conquista de mercados. A reativação da economia na área objeto de transformação é condição indispensável, mas não pode ser obtida com prejuízos para as demais dimensões, como está descrito na observação de Somekh e Campos (2005, p.6), que embora voltada a intervenções urbanas em centros de cidade, sem embargos pode ser aplicada para as demais tipologias de intervenção:

É na esfera propriamente econômica, porém, que comparecem algumas das principais limitações desse modelo. A criação de empregos, quando ocorre, se concentra nos extremos da escala social, postos altamente qualificados, de um lado, e pequenos serviços, de outro. Vantagens e lucros encaixados nos fluxos financeiros internacionais não revertem necessariamente em benefício da esfera local. Ganhos fiscais, que poderiam significar um benefício a longo prazo, muitas vezes são objeto de renúncia como parte da estratégia para atrair investimentos. Sem arrecadação suficiente, a municipalidade deve arcar com os ônus referentes à reprodução da força de trabalho não-qualificada, cujos serviços apóiam as atividades high-profile ostentadas pelos novos pólos terciários. Exclusivas e diferenciadas, as áreas centrais requalificadas acentuam o contraste centro-periferia, seja no âmbito intra-urbano, seja na distinção entre as cidades “reprojetadas” na vanguarda do capitalismo e suas congêneres “atrasadas”, excluídas até mesmo da possibilidade de bancar um dos projetos em questão.

Contudo, importa observar que, na essência, o conteúdo das novas propostas, destinadas a dinamizar a economia dos espaços de desvalia, assemelha-se nas várias experiências estudadas, sem maior atenção para a geração de empregos e de renda, nem no incremento das receitas públicas, como se pode verificar no exame sucinto da dimensão econômica nas várias intervenções urbanas internacionais, posto a seguir.

Nas frentes hídricas de zonas portuárias, a vocação econômica identificada sempre variou, mesmo porque, dependendo da escala e da situação geográfica destas em relação ao restante da cidade, diversas e múltiplas eram as atividades que poderiam ser desenvolvidas: desde o aproveitamento das áreas para a tipologia de intervenção urbana voltada para megaeventos (Lisboa e Barcelona); cultura, lazer e entretenimento (Baltimore, Marselha e Porto Madero); distrito de negócios (Nova Iorque, Londres e Bilbao).

Em Baltimore, o sucesso econômico do Projeto *Charles Center* estimulou o poder público e o empresariado local a iniciar a segunda fase da intervenção urbana, constituída pela transformação do *Inner Harbor*, a partir da implantação de uma série de atrações voltadas para a cultura, lazer e entretenimento. A partir da implantação de inúmeros atrativos, a cidade passou a receber expressivo número de visitantes e o futuro da área como atração regional foi selado. Em vista disso, segundo Millspaugh (2003, p.39), foi encomendado um estudo ao *Economic Research Associates* (ERA), uma empresa de consultores de turismo, para analisar o que isto significava. Identificou-se, então, na atividade turística a vocação para a área e sugeriram atrações disponíveis durante todo o ano. A orientação de dotar o *Inner Harbor* de grandes atrações foi plenamente seguida, tanto que segundo Del Rio (2001), o Aquário Nacional atingiu um milhão de visitantes logo nos sete primeiros meses de funcionamento, superando as expectativas iniciais (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>).

Em Nova Iorque, no *Battery Park City*, após várias alterações no planejamento proposto para a área, no ano de 1980, foi proposto um esquema baseado, segundo Bone (2004, p.205), na estratégia de “confiar pesadamente na construção de sedes de grandes empresas no lugar”, transformando-se, assim como o *Charles Center*, em Baltimore, em um distrito de negócios. De acordo com Gordon (1997, p.75-80), o *Gateway Plaza* foi a primeira das edificações do BPC; o *The World Financial Center* atraiu uma série de grandes empresas, como a *American Express*, *Dow Jones* e apesar da recessão, entre os anos de 1981 e 1985, os primeiros escritórios estavam funcionando no outono de 1985. Além disto, Gordon (1997, p.81) observa a ênfase dada aos espaços públicos e aos serviços, como uma maneira de formar uma imagem positiva do projeto e da própria cidade, perante potenciais investidores. Segundo o autor, o primeiro projeto neste sentido foi uma esplanada, *The Esplanade*, em frente ao *Gateway Plaza*, inaugurada em 1983; foi imediatamente considerada um sucesso de crítica e de público (1997, p.82).

Mas é nas *docklands* londrinas onde, dada a escala da intervenção urbana, várias foram as atividades econômicas ali desenvolvidas, embora predomine a imagem da área como um distrito de negócios. Neste sentido, as *Enterprise Zones* (EZs), criadas para viabilizar a realização dos empreendimentos em áreas prioritárias, reduzindo exigências burocráticas e simplificando procedimentos, de modo a agilizar a concretização de projetos estruturais, constituiu uma estratégia eficiente para descentralizar decisões, dar rapidez ao processo de renovação urbana e, como consequência, conquistar a credibilidade dos investidores e empreendedores. Também cabe destacar a importância dada, posteriormente, à atividade turística, como uma das opções preferenciais para o desenvolvimento econômico da área, fato que se revela nos numerosos espaços públicos, destinados à prática esportiva, ao lazer e à proteção dos recursos naturais.

Bilbao, devido a uma mudança de imagem, é hoje reconhecida internacionalmente como um exemplo bem-sucedido de recuperação urbana. Plöger (2007, p.36) reconhece que as estratégias que ressaltam a transformação da cidade têm ajudado a impulsionar a economia como um todo. Algumas vozes têm, porém, criticado o forte foco no *marketing* urbano que prioriza colocar a cidade no mapa mundial, com atrações custosas, como o Museu Guggenheim. No entanto, afirma Marshall (2001, p.91), o impacto do Museu Guggenheim na economia local tem sido extraordinário. Antes de o museu ser construído, as taxas de ocupação hoteleira aos finais de semana eram somente de 20%. Hoje, é praticamente impossível encontrar hospedagem aos finais de semana. Algumas cadeias internacionais começaram a implantar novos hotéis para suprir a demanda. Para Plöger (2007, p.30), o turismo em Bilbao tem aumentado drasticamente. Bilbao agora recebe mais turistas do que San Sebastian, tradicionalmente o principal destino turístico Basco.

Marselha decidiu, no final do século XX, modernizar o perfil de suas atividades econômicas, observando as novas tendências dos maiores centros urbanos do mundo: tendo o turismo, a cultura, o lazer e o entretenimento como principais suportes. Para tanto, foram criadas três *Zones d'Aménagement Concerté* (ZAC) em Marselha: *Cité de La Méditerranée*, *Joliette* e *Saint-Charles-Porte d'Aix*. Assim como as *Enterprise Zones* (EZ) de Londres, a ZAC é um instrumento lançado para orientar o desenvolvimento econômico e social no respectivo território (<http://projets-architecte-urbanisme.fr/zac-zones-damenagement-concerte>).

A realização dos jogos olímpicos de Barcelona, de acordo com Brunet (2009, p.111), refletiu internacionalmente, estabelecendo uma combinação de atratividade, qualidade e quantidade de serviços, trabalhadores, mercado e competitividade. Assim, a cidade passou da 11ª posição, em 1990, para a 5ª posição, em 2006, dentre as principais cidades da Europa. A preferência das empresas para se estabelecerem em Barcelona é um excelente indicador de sua atratividade; estas elegeram entre os aspectos mais importantes de Barcelona em relação às outras cidades europeias: a qualidade de vida dos trabalhadores (5º); o preço dos escritórios (6º); a disponibilidade dos executivos e seus salários (8º); a proximidade e a acessibilidade aos demais mercados (10º); a infraestrutura de transporte (15º); e as telecomunicações (19º). O autor também observa que o número de visitantes que compareceram a Barcelona não foi o principal efeito dos Jogos Olímpicos. Houve grandes expectativas quanto a esse número, mas ele foi limitado pela capacidade da rede hoteleira. Isto acontece porque, segundo Brunet (2009, p.111), “O principal espectador dos Jogos Olímpicos está na frente da televisão: o sucesso econômico depende do rendimento nesta área; o sucesso da imagem e os impactos internacionais dependem da audiência do público e de qual mensagem foi enviada”. Mas de acordo com Baim (2009, p.80), “o sucesso foi tanto que em 2004 a cidade foi a primeira em destinação turística na Europa”.

Em Lisboa, segundo a Parque Expo (1999, p.56) há a afirmação de que “os efeitos pós-EXPO, não se referem apenas a geração de uma nova centralidade urbana, mas também a atividades educacionais, culturais e de lazer, com capacidade de atração de alguns milhões de pessoas/ano e geradora de mais empregos e riqueza”. O Ministério do Equipamento, Planejamento e Administração do Território e a Universidade Católica Portuguesa, segundo Velez (2008, p.109), garantiam, dois anos antes da abertura da EXPO'98, que os US\$ 1,42 bilhões de investimento previstos e os US\$ 1,78 bilhões adicionais de investimento privado no programa imobiliário teriam efeitos muito positivos para a economia, estimando-se o crescimento previsto do PIB, que aumentou a uma taxa de 10% em 1998, se comparado ao ano anterior. Este incremento já seria devido ao projeto, ao mesmo tempo em que se antevia uma receita adicional de mais US\$ 1,42 bilhões para o país, derivada da atração de turistas.

A intervenção urbana, destinada a recuperar o espaço de desvalia constituído pela zona portuária degradada e parcialmente abandonada face à desativação do Porto Madero, em Buenos Aires, como nas intervenções anteriores, dependeu da sincronia e da mútua ação complementar entre a renovação urbana e a reconversão econômica. Para Alfredo Garay, (2007, p.81), ex-Secretario de Planejamento de Buenos Aires, e ex-dirigente da Corporación Puerto Madero S/A, Porto Madero foi uma intervenção de alto impacto e que beneficiou o centro da cidade, reforçando a recuperação de toda a área. O objetivo era ver o retorno dos investidores para o centro (<http://www.nuevopuertomadero.com/?Reportaje+al+Arq.+Alfredo+Garay%2C+director+de+la+Corporaci%F3n+Puerto+Madero&page=ampliada&id=142>).

É também nas intervenções urbanas em frentes hídricas de zonas portuárias onde se percebe uma intensa atratividade para novos empregos e novas funções. Nas experiências analisadas, realmente houve um incremento no emprego e na renda da população. Imagina-se que o mesmo tenha ocorrido em relação às finanças públicas, mas, como já referido anteriormente, a inexistência de dados deixa este tema no campo das suposições.

No caso de Baltimore, a partir de dados oficiais, o Millsbaugh (2003, p.39) afirma que, em 1984, o aquário havia gerado 3.000 empregos e injetado US\$ 88 milhões na economia local. Ainda segundo o autor, citando a revista *Pace*, o *Inner Harbor* alcançou a marca de 21 milhões de visitantes ao ano, superando *Disneyworld*. Antes da inauguração da sua última fase e de acordo com a afirmação de Millsbaugh (2003, p.39), “o *Inner Harbor* criou dezenas de milhares de novos empregos e gerou muitos milhões de dólares por ano em impostos para da cidade”. Segundo o autor, o *Inner Harbor* “tornou-se o principal ponto de atração da cidade, concentrando um impressionante conjunto de empreendimentos e múltiplas atividades”.

Em Nova Iorque, mesmo entre os vários ciclos do desenvolvimento econômico dos EUA, que se refletiam diretamente no mercado financeiro e, conseqüentemente, no mercado imobiliário, segundo Fainstein (2001, p.174):

Em termos dos indicadores do setor privado, como fundos alavancados e empregos mantidos na cidade, o Battery Park City foi um sucesso econômico. A questão é sempre levantada se os fundos e os empregos teriam acontecido independentemente da intervenção urbana, dadas às forças centrífugas que constantemente operam em New York. E a resposta provavelmente é não.

Nas *docklands* londrinas, em relação a 1981, ano do início da intervenção urbana, a oferta de oportunidades de emprego, em 1998, já era três vezes maior e o número de empresas aumentou cinco vezes. Com relação ao *value for money*, uma avaliação realizada ao final das atividades da LDDC pelo *Department for Communities and Local Government* em 1998, concluiu que cada US\$ 1,65 milhões de investimento do setor público aplicado na área rendeu 23 mil postos de trabalho e 8,5 mil m² de escritórios, além de muitos outros benefícios diversos e indiretos. Uma vez que quase todos os custos foram incorridos e que alguns dos benefícios ainda vão se materializar, essa relação custo-benefício, prevista no documento, deve ser mais favorável após o ano de 2010, período previsto para finalizar toda a intervenção (*Royal Docks* ainda está em curso).

O impacto da nomeação da cidade de Barcelona como sede dos Jogos Olímpicos de 1992, de acordo com Brunet (2009, p.107), foi imediato, pois o desemprego caiu drasticamente e o mercado imobiliário voltou a operar: a indústria da construção civil experimentou um *boom*. Brunet (2009, p.107) afirma que, entre outubro de 1986 e julho de 1992, a taxa geral de desemprego em Barcelona caiu de 18,4% para 9,6%, contra 15,5% no resto da Espanha.

Em Bilbao, o Guggenheim sozinho tem atraído uma média de 1 milhão de visitantes por ano desde a sua abertura. Plöger (2007, p.30) observa que a escala do número de turistas ampliou a quantidade de estabelecimentos de comércio e serviços, relacionada a atividade turística (bares, lojas, cafés, pequenos hotéis, restaurantes, guias turísticos e lembranças assim por diante), e os efeitos indiretos na cidade são muitos (2007, p.30).

Na análise da dimensão econômica da intervenção urbana realizada em Lisboa é interessante observar a síntese contida em um relatório da empresa Parque Expo (1999, p.54)

a) Na criação de riqueza, através da expansão dos setores dos serviços, dos transportes e da indústria, pela contribuição dada para o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) nacional que, em 1998, será entre 0,9% e 1,2%, impacto que em 1997 havia sido de 0,6% e no período 19394-96 entre 0,1% e 0,3%; b) No emprego, com a criação de cerca de 18.000 postos de trabalho, entre 1994 e 1996, cerca de 19.000, em 1997, e entre 23.000 e 29.000, em 1998. Registre-se que o projeto induziu, direta ou indiretamente, o crescimento da oferta de emprego, verificando-se que, na primeira metade de 1998, esse acréscimo foi de 35% relativamente ao período homólogo anterior; c) No setor do Turismo, pelo aumento de quase 10% do número de visitantes (mais de 18 milhões até Agosto) e, naturalmente, pelo crescimento das receitas, as quais, em 1998, poderão ter aumentado num valor até US\$ 90,6 milhões (variação acima dos 13% em relação à 1997).

A Parque Expo previa ainda que, após 1998, o adicional de receitas de turismo gerado pelo empreendimento já deveria estar ao redor dos US\$ 206,25 milhões por ano. Previa que população residente na área projeto seria superior a 20 mil pessoas (<http://www.parqueexpo.pt/vPT/Empresa/Historia/ParqueNacoes/Pages/ParquedasNacoes.aspx>).

Outro aspecto analisado na dimensão econômica é a valorização imobiliária, que, dadas as experiências analisadas em frentes hídricas, pode-se afirmar que esta é uma resposta imediata à transformação dos espaços de desvalia a partir da implementação de intervenções urbanas. Em Baltimore, conta Del Rio (2001) que havia cerca de 150 unidades residenciais em estado de abandono devido a um projeto abortado pela Prefeitura por pressão da população. As casas, no bairro Otterbein, foram ofertadas ao valor de US\$ 1, para famílias que não possuísem imóveis. A contrapartida era a restauração delas em um curto período, sob as regras edilícias da cidade, condizentes com a tipologia histórica e com financiamento de material de construção pela prefeitura. Além disso, não poderiam ser vendidas em um período inferior a dois anos a partir de sua aquisição, para evitar a especulação (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arc000/esp091.asp>). O valor venal registrado na época era de US\$ 50.000, e segundo Millspaugh (2003, p.39), no ano de 2003, já valia mais de US\$ 350.000. O mesmo aconteceu em Nova Iorque. De acordo com Gordon (1997, p.106), quando o investimento privado cessou durante a recessão, a *Battery Park City Authority* (BPCA), agência responsável pelo desenvolvimento da área, aproveitou o período para construir obras de infraestrutura a preços baixos e prosseguir na expansão dos projetos públicos, como, por exemplo, escola e praças, no sentido de melhorar a aparência e o valor da área. Isto fez com que: “Um local que foi considerado sem valor 15 anos antes, tornou-se o local das propriedades mais lucrativas do país” (p.97). Brunet (2009, p.108) considera que um dos mais notáveis impactos dos Jogos Olímpicos de Barcelona foi o crescimento dos preços da habitação, em virtude da crescente atração de Barcelona, da ausência de terrenos livres para edificar aumentou os custos de construção, gerando uma diferença de preços entre o mercado espanhol e o do resto da Europa.

O efeito do projeto Abandoibarra no mercado imobiliário dos bairros vizinhos ainda é incerto, mas alguns padrões de mudança são identificáveis. Em relação ao mercado imobiliário, agentes imobiliários locais concordam que os preços nas áreas adjacentes têm aumentado e estão aumentando, especialmente nos locais que já são mais valiosos. Para Plöger (2007, p.30): “Essa percepção é apoiada por observações do setor habitacional em 1998. Enquanto os preços da habitação na cidade aumentaram em 10-15% em média, em Abandoibarra eles aumentaram entre 30 e 40%”. Já os impactos da Expo’98, em Lisboa, começaram a surgir dois anos antes da realização do megaevento, pois grandes grupos e empresas adquiriram grandes áreas na zona reservada para instalação de equipamentos comerciais ou sedes administrativas. Promotores habitacionais, incluindo cooperativas, apostavam em espaços para novos imóveis. O êxito da transição da EXPO 98 para o Parque das Nações e o momento particularmente favorável do mercado imobiliário fizeram com que o ritmo de comercialização dos lotes excedesse todas as previsões (<http://www.parqueexpo.pt/vPT/Empresa/Historia/ParqueNacoes/Pages/ParquedasNacoes.aspx>).

Nos centros da cidade de Manchester e Cidade do Cabo, ambas em situação de declínio, sendo que a primeira agravada com o atentado terrorista de 1996 que arrasou parte da área comercial, como reação criou um ambiente emocional que uniu a sociedade, o poder público e o empresariado local com o propósito de realizarem uma intervenção que trouxesse de volta um centro econômico dinâmico. Em Manchester, a estratégia de desenvolvimento elaborada pela *Manchester Millenium Ltd* (MML) visava:

Estimular e diversificar a base econômica da cidade, visando a garantir o investimento e desenvolvimento de atividades de lazer e cultura para ampliar o interesse e a atração do centro da cidade. Isto visava sustentar a vitalidade econômica da região, a criação direta de postos de trabalho e assegurar que as pessoas locais tivessem as habilidades e oportunidades para acessar essas oportunidades (<http://www.rudi.net/pages/17390>)

Foram os incentivos ao investimento na área regulamentada pela *Manchester City Council* (Câmara Municipal de Manchester) e as linhas de financiamento público, que funcionaram como estímulos para convencer o setor privado a voltar a investir no centro da cidade. Serviu como âncora a *Marks & Spencer*, cuja loja estava situada no centro da explosão, e ali foi construída a maior loja de toda a sua cadeia. Outro ponto de destaque é a remodelação e a criação de espaços livres e áreas verdes de uso público, que agrada aos moradores e contribui fortemente para a promoção do turismo. Cabe salientar que a economia noturna está prosperando com bares, restaurantes e casas noturnas de abertura em todo o centro da cidade. O sucesso da transformação da zona central de Manchester pode ser reconhecido pelo crescimento acelerado da população local e na expansão dos limites econômicos que passou a ocorrer pela primeira vez após vários anos.

Na Cidade do Cabo, a exemplo do que ocorreu em várias cidades, a intervenção urbana, que aconteceu também pela decorrência da realização da Copa do Mundo de 2010, segundo o Presidente Thabo Mbeki, foi um evento de significação extraordinária não só para África do Sul, mas para todo o continente africano. De acordo com a empresa de consultoria Grant Thornton, a Copa do Mundo provocou um movimento de cerca de US\$ 2,6 bilhões na economia da África do Sul, gerando um valor estimado em US\$ 1,56 bilhões em gastos diretos e criando um número estimado de 159 mil novos empregos. A indústria do turismo do país foi beneficiada com cerca de três milhões de visitantes, enquanto às empresas de construção e engenharia coube uma fatia dos bilhões gastos em infraestrutura. A Cape Town Partnerships trabalhou intensamente nas obras das praças esportivas e nas obras de

infraestrutura, notadamente voltadas para a mobilidade e a acessibilidade (<http://www.capetownpartnership.co.za/future-cape-town-designing-local-solutions-to-global-challenges/>).

Segundo Cagnardi (1995, p.36), sob o ponto de vista econômico, o Projeto Bicocca é um fenômeno de altíssimo valor simbólico para Milão e para a Itália industrial. Com o final do século finda também a civilização operária e entra em cena a indústria da informação, da cultura e do conhecimento. É a resposta mais avançada que poderia haver para aquela área de Milão, ao mesmo tempo em que a renovação da cidade contribui para a configuração da área metropolitana, constituindo um núcleo propulsor de desenvolvimento. Além das grandes transformações urbanas realizadas, na experiência do Projeto Bicocca, o fato que mais chama a atenção é a iniciativa da própria Pirelli em buscar a sua readequação e assimilar a alteração da tipologia de sua atividade econômica. A indústria pesada (de pneus) dá lugar à indústria do conhecimento e à indústria imobiliária. Dalla Longa (2010, p.189) observa que o índice de edificabilidade na área, $1,2m^2/m^2$, para os padrões vigentes representava uso intensivo do solo e rentabilidade para os desenvolvedores. Acrescenta ainda Dalla Longa (2010, p.178) que, com a estratégia de *marketing* – “Bicocca: o centro da periferia” –, anunciada por meio de *outdoors*, dentre outras mídias, o número de aquisições de novos flats em Milão cresceu em 40%. Bicocca alcançou uma absorção de 64%. Segundo Farina e Terzera (2005, p.161): “Enquanto as empresas de cinco zonas da cidade, entre os anos de 1998 e 2003 cresceram em conjunto 27%, as empresas situadas na área da Bicocca cresceram cerca de 40%”. Anunciado por muitos como o projeto mais importante realizado em Milão após a II Guerra Mundial, o Projeto Bicocca foi visto como um sinal da recuperação da cidade, ou seja, um forte sinal de que a cidade torna a crescer (palavras, escritas por Venanzio Postiglione, do jornal italiano *Corriere della Sera*, no ano de 1999) (http://archiviostorico.corriere.it/1999/settembre/17/Bicocca_una_rivoluzione_periferia_co_7_9909177201.shtml).

Nas estruturas subutilizadas ou de uso indevido, a destinação da desvalia se deu a partir de intervenções urbanas que evocaram especialmente atividades econômicas associadas aos megaeventos, à cultura, ao lazer e ao entretenimento e aos distritos de negócios. Apesar de ser um projeto diferente dos demais aqui apresentados, pela pouca expressividade em dimensão, além de ser recente e ainda estar em implantação, considera-se que, considerado na sua dimensão econômica, o *High Line Park* já contribui para a transformação da área que, do estado de declínio, passou a ser uma área mais valorizada, inclusive em termos imobiliários. Muitos dos armazéns e fábricas foram convertidos em galerias de arte, estúdios de design, varejistas, restaurantes, museus e residências.

Tanto em Londres como em Pequim, a oportunidade de sediar um megaevento traz uma série de legados que beneficiam as áreas/cidades-sede. Em Londres, a ideia de criar o parque olímpico em uma área degradada da cidade servirá de âncora para atrair novos negócios e atividades. Estados Unidos e Europa atravessam a pior crise econômica desde os anos 1930. Isto compromete, sobremaneira, questões relacionadas ao emprego e a renda da população, assim como as finanças públicas. Mas, nos lugares aonde as intervenções urbanas vem sendo implantadas, observa-se um incremento nestes segmentos. Enquanto na área da High Line surgem restaurantes, museus, galerias de arte, dentre outras atividades, permitindo assim a abertura de frentes de trabalho, os jogos olímpicos de Londres 2012, segundo Howard Sheplee, dirigente da *Olympic Delivery Authority* (ODA), representam uma esperança nesse momento de dificuldades econômicas, pois

[...] as Olimpíadas geraram contratos diretos no valor de US\$ 5,25 bilhões, criando mais de 75 mil oportunidades de negócios na cadeia de suprimentos. As obras foram divididas entre 98% dos empresários

britânicos. As vagas de trabalho ajudaram 20% dos moradores de Stratford: 10% estavam desempregados oficialmente e outros 9% serão treinados para o primeiro emprego, na construção civil, incluindo centenas de mulheres (<http://olimpiadas.uol.com.br/noticias/redacao/2011/10/11/operacao-de-guerra-garante-a-londres-sucesso-na-construcao-e-entregados-predios-olimpicos.htm>).

A expectativa é de que os centros de transmissão e jornalismo do Parque Olímpico criem uma nova base de crescimento para essas empresas, consolidando um polo de negócios de avançada tecnologia. A futura realização das Olimpíadas de 2012 foi ainda o principal elemento catalisador de um empreendimento comercial perto da estação de metrô de *Stratford*, formado por um complexo de *shopping*, escritórios e hotel, o *Stratford City*, que vai oferecer, já em 2011, na abertura, 8.500 postos de trabalho, principalmente em lojas e serviços, podendo chegar ao dobro disso ao final das expansões posteriores. Uma escola foi montada para treinar a mão de obra local na esperança de contribuir para a retomada econômica de vital importância para os residentes no leste de Londres (<http://www.economist.com/node/16647677>). Espera-se para os Jogos Olímpicos de 2012 cerca de 320.000 turistas do exterior e, ao menos, 586 mil visitantes da própria Grã-Bretanha (<http://www1.folha.uol.com.br/turismo/833122-londres-espera-1-mi-de-visitantes-nos-jogos-e-mais-12-de-oferta-hoteleira.shtml>). De acordo com “a estimativa dos órgãos de turismo britânicos, os Jogos Olímpicos de Londres em 2012 devem gerar ganhos para o setor de turismo no Reino Unido na ordem de US\$ 3,50 bilhões no período de 2007 a 2017”.

Em Pequim, houve uma razão muito especial, para mobilizar tão intensamente o governo chinês na disputa para sediar os Jogos Olímpicos de 2008, pois, como afirmam Brunet e Xinwen (2009, p.4), aquela era:

[...] uma oportunidade de demonstrar ao mundo a mudança radical que acontece na China, e provar que a vontade de passar de mera fábrica do mundo para centro de produção de inovações em todos os campos do conhecimento está sendo levada de forma consistente pelo governo central.

Proni, Araújo, Amorim (2008, p.43) confirmam a afirmação de Brunet e Xinwen (2009) ao constatarem que, mesmo antes do início dos Jogos Olímpicos, Pequim já sentia alguns efeitos de sua condição de cidade-sede: i) estatísticas preliminares estimam que os investimentos em função do evento adicionaram 2,5%, anualmente, ao Produto Interno Bruto (PIB) de Pequim; ii) as despesas de patrocinadores com publicidade provavelmente passem de US\$ 14,7 bilhões (valor estimado em 2007) para US\$ 18,4 bilhões em 2008; iii) a expectativa na indústria é de que o mercado esportivo chinês cresça cerca de 20% a.a.; iv) a estimativa calculada pela *Beijing Olympic Economic Research Association* é de que haja aproximadamente 600 mil turistas vindos de fora da China e que cerca de 2,5 milhões deles das mais diversas regiões chinesas, sendo ainda esperado um crescimento de 8% a 9% ao ano na quantidade de turistas para o período 2009-2018, ainda em virtude dos Jogos Olímpicos.

Igualmente, em todas as situações de transformação/valorização de espaços de desvalia, a valorização imobiliária é um dos primeiros e efetivos impactos destas áreas. A reciclagem de um trecho da estrada de ferro, transformada em um parque urbano, tem estimulado o desenvolvimento imobiliário nos bairros que ficam ao longo da linha. Em 2007, os condomínios, que surgiram ao longo da *10th Avenue*, eram uma expressão visível da confiança dos investidores e compradores. De acordo com Koblin (2007), em março do ano de 2007, foi realizada uma festa de lançamento de um condomínio de luxo com nome de

Modern Chelsea, cujo preço inicial para cada uma das 47 unidades era US\$ 1 milhão. Até 2009, mais de 30 projetos foram planejados ou estão em construção nas proximidades, a sua maioria destinados ao público com renda mais elevada (<http://www.observer.com/2007/04/high-line-park-spurs-remaking-of-formerly-grotty-chelsea/>). Segundo Gregor (2010), os “proprietários de imóveis do segmento de alta renda, parte dos quais está em no *Meatpacking District*, disseram que já estavam começando a sentir os efeitos positivos do parque na elevação dos valores imobiliários” (<http://www.nytimes.com/2010/08/11/realestate/commercial/11highline.html?pagewanted=all>).

No que se refere à valorização imobiliária na área das olimpíadas de 2012, Bernstock (2009, p.208) observa que, apesar da crise vivenciada na Europa, cerca de dezoito meses após o anúncio que deu a Londres a oportunidade de sediar mais uma olimpíada, houve um aumento de 25% do valor do solo na área. Ainda segundo o autor, “há uma previsão de que este valor quadruple após a realização das Olimpíadas. Este aumento de valor soa como uma boa notícia para o governo que pode usar o solo para venda e recuperar os investimentos realizados na realização do evento”.

Dimensão ambiental

A urbanização no mundo, entendida como o processo de formação de cidades, tal como está posto na parte I deste trabalho, iniciada no século XVII, logo experimentou intensa expansão como o resultado da associação do desenvolvimento industrial e da explosão demográfica. Começou então a primeira fase de significativa degradação ambiental no mundo, pois, embora não houvesse tanta consciência do que acontecia, o processo de crescimento urbano-industrial produzia danos ambientais de graves consequências, pois mais indústrias e mais gente sempre significa mais consumo de recursos naturais e mais produção de resíduo: esgotos, lixo, gases, poeiras etc. O comprometimento ambiental progressivo foi se tornando uma preocupação da sociedade mundial e se manifestou na I Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente, realizada em Estocolmo, no ano de 1972, que pode ser entendida como o início oficial do combate aos problemas ambientais. Nas décadas seguintes, a universalização dos serviços de saneamento básico (água, esgoto, lixo e drenagem pluvial) passou a ser um indicativo de avanço nas cidades e iniciou-se o controle ambiental das atividades produtivas. Na macro escala urbana, a verdade histórica é que poucas cidades são produto de planejamento técnico, incluídos cuidados ambientais. A luta, entre o interesse público *versus* o privado na defesa do patrimônio natural, ao longo do processo de produção e reprodução das cidades e de crescimento da economia, persiste e as exigências ambientais ainda são consideradas fatores impeditivos da expansão urbana e do desenvolvimento econômico. A partir da segunda metade do século XX, a realização de intervenções urbanas em espaços de desvalia pontifícia, em cada cidade de diferentes países, como um fato marcante na dimensão ambiental, por produzirem de forma intencional uma profunda transformação em áreas, onde há uma progressiva degradação ambiental e, em muitos casos, que estão abandonadas. Tais espaços, finda a intervenção urbana, não apenas foram reabilitados ambientalmente, mas também, como regra, se tornaram áreas-símbolos do novo estágio de desenvolvimento urbano local, fortalecendo a imagem positiva da cidade, reacendendo a sua economia e contribuindo para a melhoria da qualidade de vida, com a recuperação e proteção do patrimônio natural, com a universalização do saneamento básico e com a disponibilização de faixas de praia, espaços livres de uso público e áreas verdes. No intuito de perceber a importância dada à dimensão ambiental nos processos de intervenção urbana ao longo destas décadas de transformação

nos espaços de desvalia, a pesquisa focará em dois temas: a recuperação/manutenção dos recursos naturais, a implantação de áreas verdes e a utilização de energias renováveis na sucinta abordagem sobre as diversas experiências internacionais, reconhecendo que em cada uma há observações a realizar.

No caso das frentes hídricas, Estevens (2005, p.5) afirma que: “A redescoberta do valor paisagístico e ambiental das frentes de água, associada à possibilidade da aproximação da população à ‘água’, tem-se convertido num novo modelo de urbanização contemporânea”. Nesta mesma linha de resignificação, Kudelska observa que (2004, p.72): “A característica mais consensual das operações de renovação de frentes de água é a sua nova função urbana, de cidade da cultura, lazer e turismo”. Para isto, vários dos recursos hídricos tiveram que ser resgatados, diante da situação de poluição em que se encontravam, com destaque para os rios Tâmis em Londres, Nérvion em Bilbao e Trancão, braço do Rio Tejo, em Lisboa.

Em Baltimore, quando se iniciou no final dos anos 1960 a intervenção urbana considerada pioneira, a dimensão ambiental não tinha a relevância atual, por isto, só em 2003, como parte de um plano de desenho urbano para a área de *Inner Harbor*, preparou-se um *Open Space Master Plan* (Plano Diretor de Espaços Abertos), que propôs uma série de novos parques verdes, passeios e praças, atualizando o *master plan* original de 1965 (figura 171) (http://www.tbany.com/projects_page.php?projectid=290&categoryid=11). Ainda segundo o endereço eletrônico *Global Harbors: A Waterfront Renaissance*, o Porto de Baltimore vive no momento o desafio de reduzir o consumo e estimular o uso de novas fontes de energia, partir de novos métodos de construção, mais inteligentes e mais verdes; de aumentar a eficiência do transporte de massa, incluindo o transporte marítimo (http://www.globalharbors.org/future_challenges.html).

Em Nova Iorque, o cuidado com a dimensão ambiental é revelado pelos parques e áreas verdes, como forma de mitigar os efeitos das construções do centro empresarial, às margens do Rio Hudson. Treze parques com características diversas foram implantados ao longo do Battery Park City (BPC) (figura 172-175). A partir do ano 2000, a BPCA começou a estabelecer padrões para a construção de edifícios residenciais, comerciais e institucionais ambientalmente responsáveis. Essas diretrizes foram observadas na construção do edifício residencial *Solaire*, a primeira construção sustentável residencial em Battery Park City, projetado para consumir menos 65% de energia durante as horas de pico de demanda e 50% menos de água potável do que edificações semelhantes (figura 176). O *Solaire* recebeu certificação da *Leadership in Energy and Environmental Design* (LEED) que é uma certificação para edifícios sustentáveis, concebida e concedida pela ONG americana U.S. Green Building Council (USGBC). Outros edifícios residenciais e comerciais sustentáveis estão em estágio de conclusão em *Battery Park City* (<http://www.batteryparkcity.org/page/page23.html>).

Como foi exposto inicialmente o apelo ambiental em 1981 ainda não era tão forte no cotidiano das políticas públicas. Entretanto, é flagrante a importância dada ao meio ambiente na concepção e no desenvolvimento da intervenção urbana realizada nas *docklands* londrinas. Em primeiro plano, salienta-se a nova forma de perceber o rio Tamisa, definindo como prioridade recuperar a qualidade de suas águas e aproveitá-lo para ser o elemento principal na revalorização daquele imenso espaço de desvalia, às margens de um trecho de 15km de rio, representando, portanto um enorme potencial de paisagem, de transporte fluvial, de atração para investidores e para a prática de esportes, implantação de parques e reserva de áreas (figura 177-180). Mas é o Aquário (Biota!) o equipamento que melhor retrata o cuidado com a questão ambiental no século XXI, pois une a dimensão econômica, sendo um atrativo turístico: de dimensão social, porque promove formação educacional; de dimensão cultural,

como equipamento de lazer e entretenimento; e, em especial, de dimensão ambiental, pois será um centro de excelência para a conservação de seres aquáticos, centro de pesquisa científica e educação e trabalhará com programas de melhoramento genético de espécies criticamente ameaçadas de extinção (figura 181). O Biotol fará parte de uma rede de pesquisa ligada a outros países do Reino Unido e de todo o mundo.

A abertura à cidade e a valorização das praias de Barcelona, realizada na operação dos Jogos Olímpicos, para Kudelska (2004, p.68), “exemplifica a valorização de espaços naturais existentes, permitindo à cidade redescobrir uma função lúdica que sempre existira, mas que, até então, nunca tinha sido explorada no contexto urbano” (figura 182-183). Outra importante ação no sentido de melhorar a qualidade ambiental foi a implantação, na área destinada à realização dos jogos olímpicos, do sistema de coleta de lixo por sucção. Quando o lixo cai na lixeira é sugado até centrais de reciclagem. O material orgânico vira adubo e combustível e o que pode ser reciclado é enviado para empresas especializadas de reciclagem (<http://www.guiadacarreira.com.br/artigos/atualidades/olimpiadas-1992-turismo-barcelona/>)

Em Abandoibarra, Bilbao, segundo Plöger (2007, p.23), o projeto mais importante em termos ambientais foi a instalação do novo sistema de saneamento para limpar o elemento mais importante da intervenção urbana: o Rio Nervión. O rio tinha sido muito fortemente poluído de usos industriais e esgoto doméstico não tratado. A construção do novo sistema de esgotamento sanitário, embora muito demorada, pois foi iniciado em 1984 e finalmente concluída em 2006, foi decisiva na despoluição das águas do Nervión (figura 184). Além desta importante ação, o cuidado com o aspecto ambiental pode ser observado: i) na implementação de parques e demais áreas verdes, considerados importantes para elevar a qualidade do ambiente de Abandoibarra, onde 11,5 hectares do total de 35 hectares são áreas de vegetação; ii) no do transporte público de qualidade, que preza a sustentabilidade ambiental, a partir da implantação de um sistema de metrô leve, por muitos denominado de Veículo Leve sobre Trilhos (figura 185-186).

A *Euroméditerranée* utilizou os princípios do desenvolvimento sustentável na implantação da intervenção urbana Marseille-Euroméditerranée, além de vislumbrar a implantação de forte caráter paisagístico na área da intervenção e circunvizinhanças. Nas ZACs e demais subáreas, foram implantados diversos espaços verdes (<http://www.euromediterranee.fr/districts/introduction/les-operations-deuromediterranee.html?L=1>) (figura 187-189). Para reforçar Marselha como um centro de comércio euromediterrâneo, a *Euroméditerranée* e os governos nacional e local decidiram, no final de 2007, estender o escopo do projeto com mais 169 hectares, trazendo o projeto para 480 hectares, tornando *Euroméditerranée* o maior projeto de renovação urbana no sul da Europa. Nesta nova etapa, a *Extension*, destaca-se a implantação de um eco-bairro experimental de uso misto buscando um maior equilíbrio entre a eficiência econômica, a coesão social e a proteção ambiental (<http://www.euromediterranee.fr/carte-interactive.html#/zoom1/>).

Destacam-se como ações de cunho ambiental relevantes, na área ocupada pela intervenção urbana de Lisboa, a descontaminação dos solos ocupados pela tancagem das petrolíferas, assim como das águas subterrâneas, a selagem do Aterro Sanitário e o saneamento, despoluição e regularização e controle das cheias da foz do rio Trancão, afluente do rio Tejo (<http://www.parqueexpo.pt/vPT/Projectos/Pages/ParquedasNa%C3%A7%C3%B5es.aspx>). Logo na fase da limpeza do terreno, segundo Velez (2008, p.56), a preocupação ambiental era evidente. Tudo foi feito na perspectiva da reciclagem, tendo sido montada uma central que transformou 1,1 milhões de toneladas de entulho; restos de concreto demolido foram reutilizados na construção dos novos arruamentos da área da intervenção. A estratégia

adotada pela Parque Expo – empresa responsável pelo planejamento, implantação e gestão do Parque das Nações – teve como primeiro objetivo oferecer aos futuros usuários da área, um **enquadramento urbanístico, paisagístico e ambiental favorável ao reencontro com a natureza**, em particular na utilização de uma frente de rio com 5km de extensão. Assim, no ordenamento paisagístico e urbanístico, salvaguardaram-se as áreas de maior sensibilidade ambiental, para criar um enquadramento urbano de elevada qualidade, com **total fruição dos espaços verdes e do uso livre da frente hídrica**. No ordenamento urbanístico, procurou-se ainda **racionalizar o consumo de energia**, tanto pela concessão dos edifícios, como pela exploração de um **Sistema Centralizado de Distribuição de Frio e de Calor**, que se estende a todo o Parque das Nações. Outros sistemas inovadores foram implementados, como o Sistema Automático de Coleta de Resíduos Sólidos, por sucção, para resíduos orgânicos e inorgânicos (<http://www.portaldasnacoes.pt/item/estrategia-ambiental/>). Após a EXPO'98, manteve-se o Plano de Monitoramento Ambiental de modo a garantir a continuidade de uma adequada qualidade ambiental no Parque das Nações, onde são monitorados a acústica do ambiente, a qualidade do ar, a meteorologia, qualidade da água e o monitoramento do aterro sanitário (http://www.portaldasnacoes.pt/item/monitorizacao-ambiental/?category_id=257). Na intervenção, incluem-se não só os **jardins**, mas também os **parques e a arborização e melhorias ambientais nos demais logradouros, praças e vias**. O maior dos parques lá instalados é o do Tejo, com 92 hectares (figura 190-194) (<http://www.parqueexpo.pt/vPT/Empresa/Historia/ParqueNacoes/Pages/ParquedasNacoes.aspx>).

A intervenção urbana realizada em Buenos Aires, para reabilitar a zona portuária de Puerto Madero, que se transformara em espaço de desvalia, foi fundamental para as gerações vindouras, principalmente no tocante ao seu patrimônio natural, como ratifica esta afirmação de Rego (2010, p.133):

O futuro de Puerto Madero foi, portanto, determinado na década de 1980. A preocupação ecológica que surgia em todo o mundo se consolidou ali, na manutenção da Reserva Ecológica; os movimentos de preservação do patrimônio se materializaram no reconhecimento e nas possibilidades que se abriram para outros usos da construção do porto antigo.

A autora observa ainda que a equipe responsável pela elaboração do plano urbanístico da área reforçou as recomendações do plano estratégico no que se refere aos aspectos ambientais. O plano “previa a expansão da área central e a conexão por vias arborizadas, o resgate do acesso ao rio da Prata por meio da recuperação da Costanera, a multiplicação de áreas verdes para os usos de esporte e lazer” (2010, p.138). O projeto contava ainda com “bulevares arborizados como alternativa aos usos e costumes da zona central, com a qualidade da paisagem imposta pelos diques e a proximidade com a Reserva Ecológica” (2010, p.139). Em 1996, segundo Rego (2010, p.141), foi realizado um concurso, denominado Novas Áreas Verdes de Puerto Madero e Revitalização e Revalorização da Antiga Costanera Sur, com o objetivo de “trabalhar a requalificação de 56ha de áreas de parques”, integrando o projeto à Reserva Ecológica. Segundo a autora: “Assim os parques de Puerto Madero foram construídos até 2007 e se integraram com os demais parques costeiros da cidade, estabelecendo um sistema de áreas verdes públicas” (figura 195-198). Além disso, em junho de 1999, a *Corporación Puerto Madero S/A* assinou um acordo com o Governo da Cidade de Buenos Aires, em que se comprometeu a realizar o trabalho de restauração e manutenção da Costanera Sur, cuja área cobre 30 hectares e foi inaugurada no ano 2000. Entretanto, na opinião de Rego (2010, p.145):

Em relação à própria Reserva, observa-se uma carência de equipamentos para garantir seu uso pela população e a falta de arquiteturas de integração com a paisagem do

rio, que prossegue afastado do centro da cidade. Verifica-se ainda que a Reserva vem sendo tomada ao sul por área de uso portuário, e a expansão dessa atividade poderia comprometer uma parcela do patrimônio ecológico ali existente.

Em relação à dimensão ambiental nos centros de cidade, dentre as informações coletadas referentes à intervenção urbana em Manchester, percebe-se que não havia uma política ambiental propriamente dita, mas havia a preocupação em garantir o desenvolvimento sustentável na nova configuração da área. A dimensão ambiental estava presente, por exemplo, na política de transporte e acessibilidade. Segundo Williams (2003, p.111),

[...] o objetivo global da estratégia de transporte local era melhorar o meio ambiente local, tornando-o mais limpo e seguro, melhorar a acessibilidade e no centro da cidade, tornando mais seguro e acessível para pedestres e, em especial para encorajar uma mudança para o uso do transporte público.

Já na cidade do Cabo, segundo a Cape Town Partnerships (2009a, p.14), a *Central City Development Strategy* (CCDS) (Estratégia de Desenvolvimento do Centro da Cidade) é baseada na seguinte visão: “Nos próximos dez anos, a Cidade do Cabo irá crescer e melhorar muito a sua reputação, com um centro dinâmico e aberto para o povo”. Os objetivos específicos do programa incluem: transformar o centro da cidade em um local de negócios, com uma alta qualidade de ambiente urbano sustentável; um destino popular para moradores e visitantes; um dos principais centros de conhecimento, criatividade, inovação e cultura da África do Sul, e um lugar que represente a alma e o coração da Cidade do Cabo. A conquista do ambiente urbano sustentável será realizada com o balanceamento entre objetivos econômicos, sociais e ambientais (<http://www.capetownpartnership.co.za/programmes/strategy/>).

Apesar da intervenção urbana na Bicocca ser uma área industrial desativada, além de ser uma intervenção datada de 1985, chama atenção às ações relacionadas à sustentabilidade ambiental. Segundo Gregotti (1995, p.31), uma atenção especial foi dedicada ao desenho dos espaços abertos. A concepção de desenho urbano é fundada sobre o consenso de que os espaços entre as coisas são tão importantes quanto elas. Praças, estradas, parque da colina, os espaços verdes e, em geral, os vazios entre as coisas são o fundamento desta concepção. Segundo a Triennale di Milano (1995, p.100), se, de um lado, o ordenamento do verde nas estradas é destinado a qualificar o ambiente urbano, de outro, melhoram o ambiente paisagístico-ambiental. As principais intervenções são a Colina, a Esplanada, a ligação do verde com o *Parco Nord*, e os espaços esportivos (figura 199-200). Estes espaços verdes formam um sistema integrado de espaços verdes que conectam uma sequência de praças, jardins e gramados articulados com os sistemas de vias e as edificações. A proposta do verde sobre a colina, com cerca de 20 metros de altura, observa a Triennale di Milano (1995, p.103), está voltada a valorizar a característica paisagística da área, criando um percurso de cenários diferenciados, onde, segundo Tadini (1995, p.18), os restos dos edifícios demolidos serviram para compô-la. Já em relação ao *Parco Nord Milano*, apesar de não estar inserido na Bicocca, de acordo com Friedberg (2005, p.81), é limítrofe à Bicocca e possui uma área de 600 hectares, onde 70 hectares são cobertos por florestas.

Nas estruturas subutilizadas ou de uso indevido, a reciclagem de materiais, como na experiência do *High Line Park*, ou mesmo na implantação do Parque Olímpico em Londres, juntamente com as medidas antipoluição para os jogos olímpicos de Pequim, são ações que demonstram a preocupação com a dimensão ambiental.

O *High Line Park* funciona essencialmente como um telhado verde, além disso, as vegetação nativa que cresceu ao longo do percurso da antiga ferrovia, foi mantida, como parte da intervenção urbana na área. (<http://www.thehighline.org/about/faq>) (figura 201).

Somente a partir de 1990, o Comitê Olímpico internacional (COI) adotou posição em favor da causa ambiental, debatendo, em 1994, em Paris (FRA), o estabelecimento do terceiro pilar do espírito olímpico: somava-se ao esporte e à cultura, o meio ambiente. Tanto em Londres como em Pequim, o cuidado com o meio ambiente surge desde a primeira etapa dos trabalhos de construção. Em Londres, de acordo com Souza (2011), o Parque Olímpico “foi instalado em uma área usada como depósito de restos da Segunda Guerra Mundial, projetado entre rios poluídos por produtos químicos e restos de bombas. Antes de a obra começar, foi feita a descontaminação da água e da terra” (<http://olimpiadas.uol.com.br/noticias/redacao/2011/10/11/operacao-de-guerra-garante-a-londres-sucesso-na-construcao-e-entrega-dos-predios-olimpicos.htm>). O *London Organising Committee of the Olympic Games* (LOCOG) publicou, em 2007, seu plano de sustentabilidade (*Towards a One Planet*) que enfatizava a importância de reduzir as emissões de efeito estufa e incentivar o desenvolvimento de novas infraestruturas de tratamento de resíduos no leste de Londres; minimizar o desperdício em todas as fases do projeto durante os Jogos, e incentivar o desenvolvimento de novas infraestruturas de tratamento de resíduos em *East London*; além de minimizar o impacto dos Jogos no cotidiano da área, deixando um legado de reforço aos habitats, próximos ao Parque Olímpico; e promover o acesso de todos e celebrando a diversidade de Londres e do Reino Unido, criando novos empregos, treinamento e oportunidades de negócios, inspirando as pessoas em todo o país a praticar esportes e desenvolver estilos de vida ativa, saudável e sustentável. (<http://www.cslondon.org/publications/?category=1&PHPSESSID=334c3c5b55a9d48768d69ce9d1e2af0e&did=36>). Segundo Souza (2011) até mesmo “a concretagem foi diminuída porque a produção de cimento joga carbono da atmosfera” (<http://olimpiadas.uol.com.br/noticias/redacao/2011/10/11/operacao-de-guerra-garante-a-londres-sucesso-na-construcao-e-entrega-dos-predios-olimpicos.htm>). A *Olympic Delivery Authority* (ODA), segundo Toyne (2009, p.235), quer que London 2012 sejam os primeiros jogos sustentáveis configurando um novo padrão em megaeventos.

Já em Pequim, os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos ficaram conhecidos como as Olimpíadas Verdes. O projeto urbanístico para os Jogos Olímpicos de Pequim se compõe de três elementos fundamentais. O primeiro deles foi o parque florestal com 680 hectares de área; o segundo é o eixo cultural e o último, o eixo olímpico (figura 202-204). Além disso, foi proposto que os funcionários do parque florestal fossem treinados para lidar com as plantas e animais, tornando o espaço autossustentável e os custos de manutenção baixos. Mas Pequim apresenta problemas graves de poluição do ar e, segundo Proni, Araújo, Amorim (2008, p.44):

Ainda que a capital chinesa tenha tomado algumas medidas para melhorar a qualidade do ar (muitas indústrias tiveram ordens para reduzir suas emissões de poluentes e cerca de 200 delas tiveram que deixar a região por poluírem demais), a qualidade do ar ainda foi uma preocupação para os atletas participantes dos Jogos Olímpicos [...].

Os autores observam que, a partir de um Plano de Desenvolvimento Sustentável, foram investidos US\$ 12,2 bilhões no desenvolvimento e implantação de vários projetos, visando melhorar a qualidade ambiental de Pequim, especialmente àqueles voltados para o reaproveitamento de água e a decomposição de resíduos sólidos. Além disto, de acordo com Proni, Araújo, Amorim (2008, p.44), o governo passou a exigir padrões de emissões de gases para carros similares aos da União Europeia (UE). Uma considerável área da cidade está hoje coberta por árvores e nada menos do que 20 reservas naturais foram reclassificadas como florestas protegidas, sendo *habitat* de plantas e animais selvagens.

Dimensão cultural

A universalização do interesse pela cultura, assim como a preocupação com o meio ambiente, são fenômenos recentes, iniciados na metade do século XX, cuja consolidação está avançando neste século XXI. O apoio aos movimentos culturais e a construção da equipagem voltada para as artes nas suas várias formas de manifestação, para o lazer e para o entretenimento, constituem uma das inovações marcantes das intervenções urbanas em espaços de desvalia das experiências internacionais. Nas últimas décadas, a cultura passou a formar um *mix* com os esportes, o lazer e o entretenimento, e começaram a ser considerados direito dos cidadãos. A maior inovação é que começaram a ser encarados como boas opções para o desenvolvimento econômico e para a geração de empregos. Na análise das experiências internacionais, percebe-se que as intervenções urbanas representam ótimos exemplos de consagração da cultura, no conceito estendido que vigora na atualidade, e o seu aproveitamento como vocação econômica e como vantagem competitiva, principalmente como suporte ao turismo. Deve haver um equilíbrio entre o desenvolvimento das atividades culturais e a identidade da comunidade, pois, de acordo com Bednarz (2008, p.9), tradição cultural é um aspecto importante, mas não deve impedir e, sim, reforçar a visão de futuro da comunidade.

A cultura no século XXI, como ressaltado anteriormente, é desenvolvida como atividade econômica. Portanto, frentes hídricas de zonas portuárias, centros de cidade, áreas industriais/urbanizadas desativadas e estruturas subutilizadas ou de uso indevido têm na cultura, no lazer e no entretenimento, quando não totalmente, como é o caso das cidades de Baltimore (*Inner Harbor*), Nova Iorque (*High Line Park*), Marselha e Buenos Aires, pelo menos parte de sua vocação econômica. Como equipagem cultural tem-se nestas intervenções a implantação de parques, praças, museus, teatros, aquários, muitos destes edificadas de forma emblemática, como o Museu Guggenheim, em Bilbao, *Battery Park City*, em Nova Iorque, ou mesmo o *Millennium Centre*, em Manchester. Além disto, esculturas ao longo de parques e praças que demonstram a cultura local, como em Pequim, ou que garantem a singularidade do lugar, como no *High Line Park*, em Nova Iorque, e no Parque das Nações em Lisboa. Lugares para shows, eventos culturais também marcam intervenções urbanas voltadas para megaeventos como Londres, Barcelona, Lisboa e Buenos Aires. A economia criativa é uma das bases da economia da Cidade do Cabo e, na atualidade, muito incentivada em Londres, com cursos, treinamentos e incentivos à economia criativa, onde um de seus principais segmentos está voltado às artes, novas mídias etc., como também na terceira fase da intervenção urbana de Milão.

Na frente hídrica de Baltimore, a cultura, o lazer e o entretenimento são característicos na estrutura da cidade. Isto fez com que Baltimore fosse reconhecida como a “Cidade Monumento”. A marina pública e os *piers*, destinados à visitação e passeios náuticos, as áreas para recreação e espetáculo, o pavilhão de exposições, as inúmeras atividades de animação

pública, incluindo aqui áreas comerciais, e a qualidade do paisagismo e do mobiliário urbano, de acordo com a referência de Del Rio (2001), com atrações, já anteriormente citadas (*USF Constellation*, o pavilhão de concertos ao ar livre, o *Baltimore Convention Center*, o *Harbor Place* e o Aquário Nacional), retratam a vocação para a cultura e o entretenimento do *Playground for Baltimoreans* (http://www.globalharbors.org/advice_to_a_city.html).

O Battery Park City é relatado, por Fainstein (2001, p.165), de forma curiosa, ao revelar que os nova-iorquinos começaram a usar o vazio como uma área de recreação, que logo se tornou o local para exposições de esculturas e acabaram por exigir que o aterro fosse preservado como espaço público. Este vazio agora une negócios e lazer, valorizando a frente hídrica, outrora degradada/abandonada com várias estruturas de lazer e entretenimento. Circulam nos vários locais de *Battery Park City* os residentes, pessoas que trabalham no bairro e visitantes de outras partes de Manhattan e Nova Iorque (http://www.batteryparkcity.org/pdf_n/financial/2011%20Budget%20and%20Financial%20Plan%20revised%2011-2-10.pdf).

Até o final de 1980, a LDDC não tinha uma política sistemática de planejamento para as artes nas *docklands* londrinas, embora houvesse várias áreas de engajamento cultural. Cabe destacar também a *Tower Bridge*, um dos marcos da cidade, onde em seu interior há uma área de exposição e de onde se tem vista panorâmica de Londres a partir das passarelas. Destaquem-se também outras iniciativas no setor comercial, como a Arena de Londres na *Isle of Dogs* e na *Canary Wharf*, o *Hall Cabot* (figura 205-207). Todavia, as críticas da imprensa, com relação à dimensão cultural da intervenção urbana em *docklands*, foram intensas, considerando a área um deserto cultural e uma floresta de novos escritórios que precisava mais do que a arquitetura emocionante para suavizar seu impacto. Gradualmente, a LDDC reconheceu a importância estratégica das artes para o desenvolvimento em *docklands*, e elaborou um programa de investimentos em artes para mostrar o potencial cultural da área, como um dos principais pilares do processo de regeneração. O programa teve várias vertentes: arte em prédios públicos, incentivo aos novos usos culturais em prédios antigos, projetos para educação e formação artística (figura 208-210). Para atrair as pessoas para a área, a LDDC patrocinou produções cinematográficas, concertos de raio laser etc. Em relação à formação artística, a LDDC, em 1994, estabeleceu os seguintes objetivos: criar oferta de oportunidades para todos os moradores da área das *docklands*; incentivar parcerias artísticas e financeiras entre a LDDC e outros entes privados; criar oportunidades de emprego nas artes ou a partir das artes; e identificar e apoiar projetos de excelência artística.

A proposta em Barcelona foi além da tradição dos jogos anteriores, uma vez que se compunha de um amplo programa de eventos culturais ao longo dos quatro anos de preparação para as Olimpíadas, com dois objetivos: primeiro, para transmitir o potencial cultural de Barcelona e promover o espírito olímpico; segundo, para aumentar os atrativos da cidade para os visitantes. O programa cultural girava em torno de três eixos: i) o *Olympic Arts Festival*, um programa de atividades e eventos culturais que incluía exposições, *shows* folclóricos, concertos de música clássica e popular e ópera, dança e teatro; ii) o *Olympic Barcelona International Festival*, composto de uma variedade de eventos e programas, sendo um para cada um dos anos que antecederam os Jogos; iii) *The Barcelona'92 International Prizes*, concedendo prêmios anunciados em 1990, em homenagem a personalidades locais. Além dos projetos diretamente relacionados aos jogos olímpicos, de acordo com o COOB (1992a, p.93), como consequência da designação de Barcelona como sede para os Jogos Olímpicos, uma série de projetos culturais foram lançados, como a renovação do Museu Nacional de Arte da Catalunha, do Auditório Municipal, do Teatro Nacional da Catalunha, do Centro de Cultura Contemporânea, do Museu de Arte Contemporânea, a construção do novo Jardim Botânico

no *Parc del Migdia* em *Montjuïc*, a renovação do Palau Nacional em *Montjuïc*, convertendo-a para a casa permanente do Museu Nacional de Arte da Catalunha (figura 211-213).

No caso de Bilbao, para Zulaika (2000, p.1): “A ampliação da infraestrutura e processo de regeneração urbana estão em curso para transformar Bilbao em uma cidade orientada aos serviços e culturalmente atraente, tendo como carro-chefe da remodelação o Museu Guggenheim Bilbao”. Parques lineares complementam o lazer cultural de Abandoibarra (figura 214-217).

O projeto *Marseille-euroméditerranée*, principal elemento mobilizador do processo voltado para tornar Marselha uma cidade atraente e influente entre a Europa e o Mediterrâneo, pode ser considerado também um projeto de desenvolvimento cultural, pois dentre os seus principais objetivos constam a realização de instalações culturais e recreativas. Na *Cité de La Méditerranée* ZAC, desenvolvem-se atividades do setor cultural, a formação científica, recreativas e de serviços, tudo para criar um único conjunto que define Marselha como um grande centro de comércio cultural e econômico entre a Europa e o Mediterrâneo. Em *Saint-Charles-Porte d’Aix* ZAC, foi implantando um Portal para a Cidade e, em *Belle de Mai*, um complexo cultural de 120 mil m² surgiu no lugar das antigas fábricas de tabaco, onde estão os arquivos da cidade, coleções armazenadas nos museus de Marselha, o Centro Internacional de Restauração de Obras de Arte, e a *National Educational and Cultural Multimedia Incubator*. O Media Center possui estúdios de cinema e indústrias locais multimídia (internet, telefone celular, vídeo games e 3D). Finalmente, há o centro de artes performáticas, operado pelo *Friche Theater System Association*, um complexo destinado a ser um dos locais mais importantes da Europa para a produção audiovisual, multimídia e conteúdo.

Na intervenção urbana para a Expo’98, em Lisboa, Kudelska (2004, p.72) observa que

a criação de novos equipamentos como o Pavilhão Multiusos, o Oceanário, o Teatro Júlio Verne, novos hotéis, a nova marina de recreio, a praça multimídia, reforçada pelo novo Parque Urbano, pela qualidade dos espaços públicos e pelo valor ambiental da nova frente de água, são expressões da nova cidade da cultura, do lazer e do turismo. Uma outra expressão desta função nos novos espaços urbanos de frentes de água é a sua utilização para a realização de eventos especiais da cidade, sejam os eventos internacionais de grande impacto frequentemente associados ao processo de renovação urbana como motivação inicial – Exposições Universais e Mundiais, Jogos Olímpicos, etc. –, sejam eventos de nível nacional ou municipal que posteriormente tiram partido do potencial dos novos espaços – cerimônias oficiais, feiras, concertos, espetáculos.

A intervenção artística no recinto, paralelo ao rio Tejo, conduz o visitante por roteiros inimagináveis, desde os exóticos Jardins Garcia Orta, à gigantesca Calçada do Mar Português. O olhar do passeante perde-se pela arte urbana que delicadamente foi plantada da monumental estátua Homem-Sol. Esta herança da EXPO 98 tem tido continuidade na urbanização do Parque das Nações com o estímulo a intervenções artísticas nos próprios edifícios, passando pela instalação de um painel de azulejos de grandes dimensões do pintor islandês Erró no futuro *Art’s-Business & Hotel Centre*, de esculturas em edificações residenciais ou comerciais, como a fachada da Vodafone (figura 218-220) (<http://www.parqueexpo.pt/vPT/Empresa/Historia/ParqueNacoes/Pages/ParquedasNacoes.aspx>).

A importância da dimensão cultural na intervenção urbana em Porto Madero está refletida na equipagem que apresenta numerosas e diversificadas atrações distribuídas

especialmente: no Dique 3, está instalada a *Fragata Sarmiento Doca Pte 3*, da Armada Argentina, que serviu como navio-escola, cumprindo viagens educacionais ao redor do mundo, depois viagens curtas de instrução para os cadetes da Divisão de Instrução da Academia Naval, e por fim sendo convertido em Museu do Navio da Marinha e declarada Patrimônio Histórico Nacional; no Dique 4, a Corvete Uruguai, um dos mais antigos navios argentinos, que mantém muito do seu mobiliário original e foi declarado Patrimônio Histórico Nacional; o Pavilhão das Artes-UCA na Universidade Católica da Argentina dedicado a diferentes mostras de artes plásticas Argentinas; na antiga casa da cervejaria de Munique, há o Centro Museu de Buenos Aires, onde são realizadas exposições de artes plásticas e amostras históricas. Na dimensão cultural de Porto Madero, ainda se faz presente um Anfiteatro, onde frequentemente ocorrem *shows* e eventos, podendo acomodar até acomodar 2,5 mil pessoas (http://www.puertomadero.com/obras_infra.cfm), e espaços públicos voltados ao lazer e ao entretenimento, como a Reserva Ecológica (figura 221-223).

Nas zonas centrais de Manchester e Cidade do Cabo, a apreensão da dimensão cultural, apesar de se configurarem com a mesma tipologia de intervenção urbana – distrito de negócios, a dimensão cultural foi tratada de formas diversas. Enquanto Manchester optou por espaços culturais emblemáticos, assim como a implantação de um bairro cultural, ligado ao lazer e ao entretenimento, a Cidade do Cabo, além destas facilidades, incentivou a cultura como atividade econômica. Em Manchester foi elaborado um *master plan* pra orientar a renovação do centro que incluiu o *Cathedral Gardens*; um espaço público foi desenvolvido para servir como espaço cultural do *Millennium Quarter* (Bairro do Milênio), além da reparação e remodelação de edifícios existentes, e estabeleceu diretrizes para a arquitetura contemporânea e de *design* inovador. Edifícios para âncoras, como a *Marks & Spencer*, o centro de exposições *Millennium Centre* (URBIS) e a ponte sobre a Corporation Street, teriam o duplo papel de trazer novas atividades comerciais e culturais para a cidade e assim proporcionar uma imagem forte para o futuro do novo centro de Manchester. Estes espaços culturais são complementados com os espaços públicos destinados ao lazer e ao entretenimento da população: o *City Park*, a *Exchange Square* e o *Piccadilly Gardens* e, no entender de Williams (2003, p.267):

Sem dúvida, o masterplan, no contexto da cultura do centro da cidade e do lazer, tem sido verdadeiramente significativo, com a promoção do lazer noturno como motor de uma nova economia: espaços cívicos e as atrações culturais e vitalidade no coração do centro da cidade. Além disso, isto tem impactado o centro comercial da cidade, tem melhorado a qualidade ambiental e estética do centro da cidade, e tem relacionado o mais moderno do desenvolvimento da cidade com seu passado histórico. Juntamente com os desenvolvimentos complementares em outras partes do centro da cidade - sala de concertos e extensões de galeria de arte - tem promovido maior afirmação cultural da cidade.

O principal objetivo da Cidade do Cabo é transformar a zona central, no coração econômico, social e cultural da região metropolitana, por isto a dimensão cultural pontifica entre as prioridades da intervenção urbana. A Cape Town Partnership e o poder municipal, em parceria, desenvolveram o programa Cidade do Cabo Criativa, em 2006, em reconhecimento à importância da cultura na regeneração urbana e no intuito de apoiar e facilitar o desenvolvimento da economia criativa e do conhecimento. O programa é inspirado no trabalho de uma aglomeração relativamente espontânea, onde há a concentração de indústrias da economia criativa, cultural e do conhecimento localizadas no centro da cidade, abrangendo uma grande gama de atividades: agências de publicidade, escritórios de arquitetura, oficinas de artesanato,

ateliês de moda, de design de joias, e outros estabelecimentos relacionados com as indústrias de comunicação, como editoras, mídia eletrônica e empresas de Tecnologia da Informação, como as de música, cinema, artes visuais e cênicas, além de museus, festivais, universidades, bibliotecas. O programa Cidade do Cabo Criativa promove o turismo cultural, no qual os visitantes da cidade estão interessados no especial e único, ao invés do que é comum em nível mundial. A tarefa é fazer os varejistas pensarem nas peculiaridades locais em suas mensagens e produtos.

Como área industrial desativada, a dimensão cultural na intervenção urbana, realizada em Milão através do Projeto Bicocca, só mereceu atenção devida na sua fase final, em 2004, como está relatado por Dalla Longa (2010, p.172), já que a estratégia de *marketing* foi reposicionada no sentido de atrair pessoas criativas e desenvolver ali um distrito cultural. Isto porque, de acordo com Dalla Longa (2010, p.179), baseado em pesquisas conduzidas pela *Bicocca* è, uma associação fundada pela Pirelli RE e pela Universidade dos Estudos de Milão-Bicocca, a opinião dos cidadãos sobre a Bicocca era a de uma área vazia sem eventos socioculturais e sem atratividade: “uma área morta especialmente à noite e finais de semana. Apesar desta constatação, o interesse pela cultura está manifestado na equipagem, instalada na área, que é relevante pela quantidade e pela variedade, como se pode verificar na listagem apresentada por Dalla Longa (2010, p.194): o Teatro Arcimboldi, o multiplex de cinemas e o *shopping center* Bicocca Village, os espaços verdes, o Hangar Bicocca (museu de arte contemporânea); e a Bicocca 16 (*lofts* de 160m² a 600m² usados como laboratórios, escritórios, ateliês, ...).

Quanto às estruturas subutilizadas ou de uso indevido, o *High Line Park*, em Nova Iorque, destaca-se pelas atrações culturais, apresentando um esquema rotativo de obras de arte temporárias em todas as mídias. A *Friends of the High Line* e o *New York City Department of Parks & Recreation* encomendaram um plano de longo prazo, para o parque receber exposições temporárias e performances de vários tipos (figura 224). Além disto, o programa *High Line Art* tem como objetivo fornecer e facilitar oportunidades para os artistas mostrarem seus trabalhos em um local público, onde podem atingir amplas visitas, assim como reforçar o caráter e a imagem de bairro cultural. Além das instalações de arte, entre as vias *Gansevoort Street* e *Washington*, no extremo sul da High Line, será localizada a nova sede do *Whitney Museum of American Art*, com previsão de inauguração para 2012 (<http://www.thehighline.org/about/neighborhood-info>) (figura 225).

Tanto Londres como Pequim, segundo Calcutt (2009, p.276) têm visto a oportunidade de sediar uma Olimpíada como uma relevante estratégia de disseminar sua cultura, ou até mesmo promover seus eventos culturais. Segundo o autor, “é mais como uma tentativa para engenharia social em tempos específicos e em particular em áreas de risco social”. De acordo com Blake (2009, p.262), depois de mapear as metas de cultura, a prefeitura de Londres encontrou alguns aspectos relacionados à cultura que deveriam ser associados às olimpíadas de 2012 como, por exemplo, a necessidade das indústrias criativas e culturais serem reconhecidas como um significativo contribuinte para o sucesso da economia de Londres; o papel central da educação e aprendizagem na alimentação da criatividade e na promoção de empregos, especialmente para as minorias; a disseminação da oferta de cultura de alta qualidade em Londres e em todos os níveis (local, regional e sub-regional); o apoio ao desenvolvimento cultural dos bairros e a promoção do seu papel na regeneração, incentivando a evolução da indústria criativa na região de *Thames Gateway* e assim reduzir as desigualdades sociais e econômicas entre as diferentes partes da cidade. Além disso, durante o mês de realização dos jogos olímpicos, a programação prevê: mostrar estilos musicais por jovens compositores de vários países; disponibilizar grandes telas ao ar livre em todo o Reino Unido para transmitir

as competições e outros elementos do programa de Educação e Cultura, a ser realizado com a ajuda dos jovens e das comunidades locais; realizar o *World Cultural Festival*, onde as nações que disputam os Jogos seriam convidadas a trazer sua própria cultura para Londres e Reino Unido; realizar a *5ª Rings Exhibitions*, oferecendo novas interpretações das artes visuais, da história e das ciências sociais; festejar o Carnaval Olímpico para arrematar o encerramento dos Jogos Olímpicos e a abertura dos Jogos Paraolímpicos; e promover eventos paraolímpicos como o *Disability Culture Congress*, uma homenagem à Grã-Bretanha, que fundou os Jogos Paraolímpicos, uma das pioneiras no uso das artes no tratamento de pessoas com deficiência.

Em Pequim, o aspecto cultural esteve simbolicamente refletido nos Jogos Olímpicos que se iniciaram às oito horas e oito minutos, do dia oito, do mês oito, do ano de 2008, isto porque o número oito na cultura chinesa significa sorte, pois sua grafia/som representa as palavras ‘desenvolvimento’ e ‘riqueza’. Na época dos Jogos, Brownell (2008, p.93) chamava a atenção para outro detalhe significativo: “O desejo de construir um estádio utilizando ‘características chinesas’ para representar uma nação com uma história muito antiga, mas que tem muito a contribuir para a cultura do mundo moderno, entrou na sua fase mais recente com o projeto do Ninho de Pássaro, estádio para os Jogos Olímpicos de Pequim”. A referência à identidade chinesa continua com o estádio do Ninho do Pássaro, uma referência à sopa de ninho de pássaro, iguaria chinesa, que se acredita ser boa para a saúde (figura 191). Outra evidência de que a concepção do projeto visou à manutenção das benfeitorias foi a recuperação de dois templos localizados nas extremidades do *Olympic Green*, um próximo ao Estádio Olímpico e outro nos arredores da Vila Olímpica (<http://www.revistatechne.com.br/engenharia-civil/128/artigo66586-1.asp>).

Dimensão social

No processo de produção e reprodução das cidades mundo afora, evidencia-se uma realidade inquietante: como regra, a dimensão social, entendida como uma linha de política pública que prioriza os interesses das famílias de menor renda, está sempre relegada a um plano inferior, se comparada aos esforços empreendidos nas dimensões urbanística e econômica. Esta preterição da dimensão social aparece como um traço comum nas experiências internacionais de intervenções urbanas, objeto deste trabalho de pesquisa. Para Somekh e Campos (2005), que denominam as intervenções urbanas como projetos de renovação urbana:

Na medida em que a recuperação da valorização imobiliária (por meio das entidades autônomas que implementam os projetos) financia melhorias urbanísticas, de infraestrutura e atratividade na área de intervenção, tais qualidades acabam sendo usufruídas primordialmente pelos próprios “investidores” e seus clientes. Na melhor das hipóteses, uma parte dessa valorização pode ser empregada pelo poder local para financiar algumas obras mais abrangentes de infraestrutura, habitação e equipamentos sociais. Áreas de lazer e espaços livres podem ser disponibilizados para a população em geral, democratizando o acesso ao incremento da qualidade urbana – talvez o maior ganho efetivo proporcionado pela implementação de tais projetos (http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_01.asp+Nadia+SOMEKH+CEPAM&hl=pt-BR&ct=clnk&cd=2&gl=br).

Assim como Somekh e Campos (2005), Atkinsons e Helms (2007) e Ultramarini (2007) identificam as mesmas consequências e realçam a gentrificação. Com os processos de

intervenção urbana, de acordo com Atkinsons e Helms (2007, p.138): “Em lugares considerados como ‘lugares perigosos’, agora podemos encontrar locais de varejo consumo e lazer”. Isto causa a gentrificação. Ultramari (2007) apresenta uma visão objetiva dos processos de intervenção urbana, aos quais denomina de Grandes Projetos Urbanos (GPUs).

[...] a gentrificação tem gerado grande crítica, a ponto de inviabilizar projetos, em grande parte de recuperações urbanas. Muitas vezes, codificada por meio de uma valorização do orgulho do cidadão, tal qual o *City Beautiful* explicitamente buscava, está, pois, a busca estratégica de redução da polêmica pelos impactos causados, pelos custos elevados e crescentes, e, sobretudo, pela eventual existência de outras prioridades urbanas. (2007, p.12)

A posição secundária da dimensão social verifica-se em praticamente todas as experiências internacionais de intervenções urbanas, a partir da fase de concepção e definição de objetivos, e se manifesta no setor habitacional e na geração de empregos onde há preterição dos mais pobres, que, com frequência, são obrigados a morar em outras áreas. A equipagem destinada aos serviços públicos, quase sempre, é insuficiente. Cabe ainda registrar com a ênfase exigida pela sua importância, que o estímulo à organização comunitária local raramente compõe o conjunto de atividades, o que corta na raiz a participação social. Para enriquecer com detalhes estas considerações, nada melhor que a abordagem de cada intervenção, pois em cada uma delas há particularidades interessantes.

Em Baltimore, Del Rio (2001) afirma que, quando da construção do Harborplace, os Baltimoreanos temiam que o desenvolvimento comercial, com a chegada de grandes empresas, eliminaria o seu espaço aberto ao longo da frente hídrica e os negociantes de outras áreas da cidade temiam por suas lojas (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>). Um compromisso foi selado a partir das seguintes condições para o *mix* no Harborplace: 10% dos empreiteiros seriam de minorias, 25% dos operários da construção de minorias, 50% dos empregados no *shopping* de trabalhadores locais e haveria ajuda a minorias para conseguirem empregos, além de um esforço especial para encontrar e atrair comerciantes das minorias. Este compromisso social revelou-se excelente para os negócios, pois a mistura de restaurantes étnicos e a variedade de lojas tornaram-se um grande atrativo, não planejado originalmente. Como parte da intervenção urbana foram realizados projetos de construção de habitação para idosos no *Inner Harbor West Project* e também houve alguns projetos habitacionais para população de menor renda e um aumento considerável das estruturas de educação e saúde, e Baltimore se consolidou como um dos principais centros de saúde e educação do país. Quanto ao projeto habitacional do bairro Otterbein, Millsbaugh (2003, p.39) afirma que: “O sucesso deste programa municipal patrocinado provou que havia um mercado para residências unifamiliares, cujos moradores circulam a pé entre casa, trabalho e o restante do bairro”. Contudo, de acordo com Wang (2008), a intervenção nesta área da cidade deixou uma dívida social, porque “a criação de emprego foi absorvida pela população mais especializada, em vez de grupos de baixa renda que teve que enfrentar o aumento do custo de vida e de pressão de gentrificação maciça” (<http://www.scribd.com/doc/7222338/Waterfront-Regeneration>). Este processo de gentrificação pode ter gerado o que se constitui hoje em uma grande preocupação no *Inner Harbor* e em alguns bairros da zona central: a violência urbana, dado o número crescente de assaltos a turistas. Para Harvey (2004, p.190-191), Baltimore tornou-se injusta, segregadora e desigual depois dos processos de intervenção urbana. Apesar dos valores investidos, muitas pessoas, segundo o autor, tiveram que fugir para as áreas periurbanas por conta dos altos preços praticados na cidade com a sua abertura para o turismo, o lazer e o entretenimento. No entanto, de acordo com Harvey (2004, p.190-191), também existe um lado bom no

esforço da revitalização, pois, com os inúmeros visitantes que o lugar ganhou, as questões raciais, tão presentes no âmbito urbano, foram melhoradas. Fala-se de uma cidade vibrante, que funciona 24 horas por dia; fala-se em uma cidade onde as pessoas querem ver e serem vistas. O autor ainda relata que, apesar da gentrificação no *Inner Harbor* e adjacências, outras partes da cidade que estavam em processo de abandono também foram beneficiadas a partir da transformação de edifícios em situação de abandono em moradias de qualidade. Várias destas áreas desenvolveram um sentido especial de comunidade, com o desenvolvimento de vários projetos de “revitalização de comunidades empobrecidas” (p.192).

Já em Nova Iorque, na área do Battery Park City, a execução do masterplan de 1979 somente foi iniciada em 1994, quando a Battery Park City Authority (BPCA), segundo Fainstein (2001, p.170), **“decidiu atuar como desenvolvedora de edifícios em unidades maiores para as famílias de renda elevada”**. Há no BPC um conjunto de espaços de convivência, representado pelos treze parques distribuídos ao longo da área, que está disponível para o lazer e o entretenimento do **“proletariado de colarinho branco de Wall Street”**, na expressão de Fainstein (2001, p.172), que **“usa os parques durante a semana, e, nos fins de semana, predominam os grupos étnicos diversos no uso dos playgrounds e quadras de basquete”**. A acusação mais grave, de acordo com Gordon (1997, p.113), **é de que os espaços públicos em lugares privados em BPC são para pessoas ricas, brancas e cercadas por guardas de segurança**. A privatização dos espaços públicos é uma preocupação séria e Fainstein (2001, p.172) **adverte que o “[...] Battery Park City continua a ser principalmente uma zona de lazer para aqueles que vivem bem” (p.172)**.

Nas *docklands* londrinas, a população local, pouco especializada, tinha crescido em uma área que agora valorizava o conhecimento (<http://www.lddc-history.org.uk/publications/index.html#Monographs>). A avaliação realizada pela *Cambridge Policy Consultants Ltd.*, focada na propriedade imobiliária, no meio ambiente e na habitação, mostrou também que, até março de 1997, a LDDC havia investido cerca de 7% da sua despesa líquida. Cerca de metade do investimento foi na educação e treinamento da população residente na UDA. A LDDC ajudou a financiar melhorias para todas as escolas e centros de saúde dentro da UDA (<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.communities.gov.uk/index.asp?id=1128647>). A opinião dos críticos discorda frontalmente das conclusões da avaliação da *Cambridge Policy Consultants Ltd.*, para o Department for Communities and Local Government, em 2007, sobre o desempenho da LDDC, que priorizou as dimensões urbanística e econômica, em detrimento da dimensão social. Brownill (1990, p.3) afirma que:

Olhando novamente, nem tudo é como parece. Áreas degradadas são intercaladas entre o luxo e o desmonte. O tráfego é complicado. Um cartaz publicitário que mostra os residentes sendo empurrados para fora da área por arranha-céus feitos de montes de dinheiro traz o slogan “O dinheiro está em movimento”, mostrando o conflito que sempre caracterizou as atividades LDDC. Os 40.000 habitantes de Docklands foram apanhados em uma das transformações mais rápidas – físico e social – de qualquer área na Grã-Bretanha. Embora US\$ 9,65 bilhões de investimento privado tenham sido investidos na área os sem-teto têm triplicado e os níveis de desemprego chegam ao dobro da média de Londres.

A autora ainda acrescenta outras razões que reforçam a sua crítica

Tanto no setor habitacional como no mercado de empregos estava havendo uma polarização, resultado da reestruturação. Simplificando, as mudanças

de emprego estão levando a uma concentração de funcionários bem pagos, executivos, técnicos e gerenciais em uma extremidade e trabalhadores menos qualificados com baixa remuneração, insegura em outra. Essas mudanças também interagem com as divisões de gênero e raça no mercado de trabalho. A habitação tem sofrido alterações semelhantes, com o crescimento da ocupação residencial por pessoas com maior nível de renda e a redução de uma população não-qualificada, desempregada e muitas vezes negra presa. Esta polarização se tornou um dos resultados mais controversos e evidentes nas docklands, com blocos em ruínas ao lado do luxo (1990, p.9).

Em reação às críticas à atuação da LDDC e ao governo inglês, a própria *London Docklands Development Corporation* rebateu, afirmando que, apesar dos vociferantes comentários em contrário, a LDDC gerou benefícios substanciais especificamente para as comunidades locais e para os residentes. A quantidade de novas habitações sociais é maior do que teria sido na ausência da Corporação.

Para Barros e Picinatto (2005), a “vila olímpica de Barcelona constitui uma inflexão em termos da destinação de novas moradias, agora visando à atração de segmentos das classes médias e altas, e não mais ao uso popular, marca tradicional das vilas olímpicas até então” (<http://www.geocities.ws/fporj/textouff.html>). A dinâmica extraordinária da renovação urbana de Barcelona, para Compans (1998, p.46-47), foi alimentada pela especulação imobiliária. Os preços fundiários atingiram nível equivalente aos das cidades mais caras da Europa. A migração em direção à periferia foi a única opção dos pobres. No caso de Barcelona, segundo Somekh e Campos (2005):

É preciso salientar que o projeto em questão se insere no âmbito de uma vasta gama de projetos e intervenções, contemplados pela revisão do planejamento de Barcelona a partir de 1980, incluindo iniciativas que cobrem praticamente todas as zonas da cidade. Ao mesmo tempo, integra políticas urbanas em nível regional, nacional e europeu – as quais não deixam de dar continuidade, em seus objetivos, dimensão e alcance, à tradição do planejamento regulador e abrangente. Nesse panorama, a questão social, assim como os problemas ambientais e de infra-estrutura, não são preteridos pelos projetos de impacto, mas recebem atenção pelo menos equivalente. Se estes assumem o primeiro plano, é no sentido de catalisar as intenções de recuperação, focadas na imagem e na auto-imagem da cidade. Mas tal «patriotismo» urbano, assim como o *city marketing*, só se justificaria dentro de um quadro de atendimento pleno às demandas sociais urbanas (http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_01.asp+Nadia+SOMEKH+CEPAM&hl=pt-BR&ct=clnk&cd=2&gl=br).

No entanto, de acordo com National Audit Office (2007b, p.18), a confiança dos habitantes de Barcelona no sucesso da realização dos Jogos de 1992 beirou a unanimidade, e muitos visitantes foram surpreendidos pela completa paixão que a cidade mostrou pelos Jogos Olímpicos. O envolvimento da comunidade parecia ser uma premissa incontestável. Para o National Audit Office (2007b, p.15) “observadores têm comentado, não só sobre a escala destes programas, mas também sobre a qualidade elevada e consistente do projeto, e sobre o fato de que a transformação foi alcançada sem o abandono dos bairros, ou aumento da polarização social e a segregação”.

Apesar de as obras ainda estarem em andamento (2006), para Santamaría (2007, p.95), algumas observações, sobre a intervenção urbana em Abandoibarra, Bilbao, já são possíveis: “a partir de uma perspectiva socioeconômica, a centralidade de Abando é reforçada por um acesso limitado a serviços de infraestrutura de Abandoibarra por setores de renda mais baixa da sociedade local”. Mas Abascal (2005) afirma que:

A gentrificação em Bilbao não resultou em deslocamentos populacionais, uma vez que se encontrava a área renovada esvaziada e em ruínas. O projeto e o desenho urbano resultaram em instrumentos capazes de gerir as tensões e conflitos do processo, permitindo que constituíssem uma síntese das exigências e demandas urbanas. O Museu Guggenheim (1992-1997) de Gehry constitui apenas uma das obras de caráter emblemático e que desempenham função de rearticulação e integração das malhas urbanas tradicionais e renovadas (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp338.asp>).

A autora observa ainda que:

Outro ponto de destaque é o fato de os projetos para as principais áreas de intervenção, como Abandoibarra, antiga área portuária e dos estaleiros Ibarra receberem modificações e atualizações, de modo que o desenho final resulta de diálogos e intermediações da sociedade civil organizada e órgãos de representação dos arquitetos e urbanistas locais (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp338.asp>).

O *Marseille-Euroméditerranée* chama à atenção em sua definição, justamente por se caracterizar como um projeto de desenvolvimento social. O projeto lançado em 1995 – e quando se trata de uma intervenção urbana dez anos representam um curto prazo –, realmente traz algumas indicações interessantes no que se refere à política pública no âmbito da dimensão social. De acordo com o endereço eletrônico <http://www.euromediterranee.fr/>, o projeto social realizado nos setores de *Cité de La Méditerranée ZAC*, *Joliette ZAC* e *Saint-Charles-Porte d'Aix ZAC*, compõe-se de um conjunto de ações voltadas a atender necessidades vitais da população em suas várias faixas etárias, formando um conjunto integrado capaz de influenciar de forma efetiva na qualidade de vida dos habitantes locais, como creches, escolas e habitação, cabendo fazer a ressalva da falta de explicitação da faixa de renda do público-alvo destes projetos.

No caso de Lisboa, a exclusão de moradores de menor renda e trabalhadores menos especializados nos próprios objetivos da intervenção urbana, está admitida e, até explicada por Scherer (2003), ao observar que:

O Parque das Nações consiste então no legado da Expo'98. Um legado que vem sustentado por grandes infra-estruturas e pelas edificações excepcionais que dinamizaram o processo de ocupação e usufruto. Ressalta-se, porém, que desde os estudos urbanísticos, este novo bairro da cidade foi feito tendo em vista um público alvo, que tivesse condições financeiras para residir e aproveitar as oportunidades desta nova área. Mas que, segundo os promotores, sempre esteve e estará aberto a todos portugueses e cidadãos do mundo (http://www.vitruvius.com.r/arquitextos/arq038/arq038_02.aps).

A observação de Scherer (2003) é sequenciada pela afirmação de Abascal (2005), pois segundo a autora:

Em Lisboa, embora a gentrificação constitua uma das bases da ação urbana, no entanto há escritórios gestores em cada um dos bairros populares em torno das áreas centrais (Alfama, Castelo, Bairro Alto e Madragoa). Nos mencionados bairros, esses escritórios empreendem ações monitoradas por uma administração paralela, criada pela Câmara Municipal, a qual deve elaborar projetos, estudos e negociação com atores, bem como implantar estes projetos. Nas periferias e áreas degradadas foram concretizados programas de renovação, tais como a área para a Expo 98 e docas de Alcântara (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp338.asp>).

Na intervenção urbana realizada na área degradada junto ao desativado Porto Madero, Muñoz (2008, p.142) observa que, na visão dos críticos, predomina na área do Puerto Madero o caráter elitista dos novos usos, temendo aparecerem manifestações de segregação sócio-espacial. Muñoz (2008, p.143) ressalta ainda que o investimento público em infraestrutura e serviços de Buenos Aires concentrou-se especialmente nas zonas mais ricas, pois foram destinados a bairros que representavam somente 11,5% da população urbana. A gentrificação também é observada por Rego (2010, p.145), que afirma:

[...] a operação de reformulação portuária privilegiou as elites, e não existe qualquer ação ou projeto voltado para as classes menos favorecidas ou que vise um equilíbrio entre os recursos gerados pela operação urbana. Não existem projetos para a construção de imóveis residenciais para uma classe de renda mais baixa, como estímulo à inter-relação entre as diversas faixas da população, e já se verifica a introdução de comunidades concentradas em espaços de baixa qualidade, como é o caso da Villa Rodrigo Bueno, localizada ao sul do bairro na área da Reserva, a quinhentos metros da praça Micaela Bastidas.

Giacomet (2008, p.179) também relata a contestação de opositores ao projeto, como a arquiteta argentina Zaída Muxi, professora da Escola Técnica Superior de Arquitetura de Barcelona: Zaída Muxi faz severas críticas a Buenos Aires dos anos 1990, condenando a elitização do Puerto Madero pós-revitalização, que se abriu apenas para grandes grupos empresariais, excluindo parte da população do convívio com a área portuária e segregando grupos sociais. Giacomet (2008, p.179) diz ainda que “Muxi interroga sobre os benefícios daqueles que não podem pagar, e o que poderia ter sido obtido com a implantação de escolas, moradias e transporte público”. No entanto, a própria autora observa que:

Independentemente das críticas negativas e das questões duvidosas em relação ao desenvolvimento da região do Puerto Madero, é fundamental dizer que o projeto de revitalização é positivo, uma vez que propôs um retorno ao eixo histórico da cidade de Buenos Aires e possibilitou a recuperação de um bairro. Além disso, ampliaram-se os espaços verdes no centro da cidade e a possibilidade de uso popular da costa. (p.180)

A intervenção urbana baseada na variedade de usos, destacando-se a intensificação do comércio e serviços, e facilidades relacionadas à acessibilidade e ao lazer e entretenimento, serviram de estímulo para a reativação da atividade residencial e, assim, a força deste conjunto de realizações garantiu a transformação/valorização do centro da cidade de Manchester. Mas, a questão residencial em Manchester não alcançou a dimensão social. Em busca de referências sobre o tema, a menção sobre o tema da habitação chega a partir de Williams (2003, p. 260). As unidades residenciais propostas, segundo o autor, eram destinadas a um público-alvo,

esperado para dinamizar o comércio e os serviços especializados desenvolvidos na área. Ou seja, em Manchester, também não havia a preocupação com a gentrificação. Desde o planejamento da intervenção, isto é, no período em que o centro estava transformado em espaço de desvalia, em boa parte, provocado pela fuga dos antigos residentes, foi elaborada uma proposta para dar um novo caráter à área, com o desenvolvimento de atividades pós-industriais de comércio, serviços especializados, opções de entretenimento e lazer, voltadas a atrair um público de renda elevada como consumidor e residente.

Na Cidade do Cabo, o trabalho de retirar das ruas toda e qualquer pessoa em situação de marginalidade e implementar no centro da cidade programas de desenvolvimento social teve de ser diferenciado para estar de acordo com as necessidades das diversas pessoas e dos vários grupos. Para isto, foi essencial o desenvolvimento de um trabalho de campo, realizado nas ruas de forma diuturna, especialmente à noite e aos finais de semana. Importa acrescentar que a Cape Town Partnership (2008, p.8) enfatiza também a questão ocupacional e relata que:

Posteriormente, foi criada a Central City Improvement District (CCID) uma unidade para desenvolver programas de geração de emprego sustentável dentro da Cidade Central. A CCID fez uma parceria com Straatwerk, que significa trabalho de rua, uma ONG voltada para complementar os projetos sociais com programas destinados a pessoas que ainda não são capazes de agir de forma produtiva na sociedade e ajudar indivíduos desamparados a ganhar renda. A CCID ajudou Straatwerk no desenvolvimento de alguns projetos para dar emprego a nível básico, e outros que exigem formação adicional e habilidades.

A Cape Town Partnership (2009a, p.15) acrescenta ainda que há:

[...] enormes desigualdades históricas e divisões espaciais e racial. A opinião política muitas vezes difere muito sobre quais partes da cidade devem ser priorizadas e onde os escassos recursos públicos devem ser canalizados. A Cidade do Cabo apresenta dificuldades para conceber e adotar uma política coerente em toda a cidade, [...] e a estratégia de concentrar o foco sobre o centro da cidade tende a ser percebida, em determinados bairros, como dar tratamento preferencial a uma parte da cidade, à custa dos outros, ao invés de ser uma intervenção legítima, por ser o centro da cidade a principal fonte de receita que deve ser protegida e reforçada.

Efetivamente, na dimensão social no Projeto Bicocca, além das atividades de ensino e pesquisa da universidade, entendidas como vitais para a sociedade, com destaque para uma pesquisa sobre a construção de instituições de seguridade social, apenas uma creche infantil e uma instituição de apoio a idosos são indicativos de preocupação social. Mas vale a pena ressaltar que a Bicocca ainda representa um símbolo da democracia por conta do significado histórico da luta dos operários locais e suas greves.

Na opinião dos críticos, a Bicocca é um exemplo de gentrificação, representada pela evasão de moradores e trabalhadores, causada pela intervenção urbana nela realizada, que mudou radicalmente o perfil econômico e demográfico da área. As atividades antes desenvolvidas na Bicocca eram atividades simples, executadas por trabalhadores menos especializados, e passaram a ser atividades que envolvem ensino superior, pesquisa, desenvolvimento de novas tecnologias, incluindo-se as tecnologias de informação. Além disso, a valorização imobiliária, constituiu um dos principais objetivos da intervenção, promovida da empresa

Pirelli, proprietária da área, para, face ao prejuízo provocado com a desativação da fábrica de pneus, mudar o perfil dos moradores, com a substituição de famílias pobres por proprietários de renda elevada. Estas são as duas principais razões da ocorrência de gentrificação na área.

O *High Line Park* fez renascer um bairro, que até então estava descaracterizado, sem imagem e sem identidade, estimulou o sentimento de pertença e provocou o surgimento de uma comunidade vibrante, que atrai visitantes de todos os lugares. No entanto, recentemente, os desenvolvedores imobiliários, que antes queriam a demolição da ferrovia para investir na área, hoje com a sua valorização devido à transformação, começam a desequilibrar a paisagem urbana. A gentrificação já acontece nas adjacências do *High Line Park* e isto pode ser constatado por inúmeras reportagens jornalísticas denunciando este novo momento da área. Segundo Koblin (2007), novos edifícios (hotéis e condomínios) estão em desenvolvimento e muitos outros são esperados. O jornalista escreve ainda que o luxo do *Modern Chelsea*, condomínio onde cada unidade foi comercializada por mais de US\$ 1 milhão, “ofusca um parque que nasceu através do forte apoio do público” (figura 226).

Uma nova visão da importância da dimensão social nos processos de intervenção urbana pode ser percebida nos trabalhos preparativos para a realização dos Jogos Olímpicos 2012 em Londres. De acordo com Poynter (2009, p.185), “o foco na regeneração urbana e a importância de inserir o legado do esporte para melhorar a vida dos cidadãos, sobretudo os mais jovens garantiram o sucesso da candidatura londrina”. No entanto, remanesce a principal crítica, comum a todas as intervenções, focada na gentrificação, pois, para Bernstock (2009, p.207), há evidências de que os megaeventos, como as Olimpíadas, causam sérios prejuízos à população de baixa renda, que mora nas proximidades dos principais pontos de realização de jogos ou demais atividades. Em Londres, existem dois grupos principais que estão sendo deslocados da área do *London 2012*: os residentes de *Clays Lane* e os residentes da área agora designada de *Olympic Park Zone*, que, em número considerável, demonstram desapontamento com o deslocamento. Além destes, mais três outros núcleos estão sendo beneficiados com obras de regeneração no leste de Londres, de acordo com Bernstock (2009, p.202): a Royal Docks, uma das subáreas da *London Docklands*, com obras em execução para servir como local de competições; o setor denominado de *London 2012*; e o *Thames Gateway*. Segundo o autor, enquanto os dois primeiros podem sofrer críticas quanto à polarização social, o *Thames Gateway* é considerado o maior projeto de desenvolvimento social da Europa e irá proporcionar significativa quantidade de moradia acessível às famílias pobres, o que acabará por resolver a demanda por habitação social na área leste de Londres (figura 227).

A Vila Olímpica, onde atletas e dirigentes ficarão durante os Jogos, também será convertida em casas, muitas delas a serem disponibilizadas para profissionais, como professores e enfermeiros. Juntamente com as novas casas na Vila Olímpica, haverá mais habitações construídas na área do Parque Olímpico após os Jogos, sendo que destas 30% serão habitações acessíveis aos mais pobres. Como resposta ao grupo de críticos, atento aos gastos nos trabalhos de preparação dos Jogos Olímpicos, o governo londrino tem se apoiado no legado socioeconômico a ser deixado. E isto tem sido percebido desde o anúncio da vitória da candidatura de Londres. Segundo Poynter (2009, p.186), uma das primeiras iniciativas foi liberar a entrada dos jovens a todas as atividades esportivas na cidade, para que os jovens gastassem suas horas livres vendo esportes, praticando esportes. Segundo o autor, isso fez cair em 25% nos primeiros meses a taxa de violência juvenil. Enfim, a determinação de aproveitar Jogos para catalisar a renovação social no Leste de Londres revela uma importante mudança deflagrada nas políticas públicas em Londres 2012. Poynter (2009, p.194) acrescenta que o:

“Emprego, treinamento, habitação e programas ambientais são parte do projeto 2012 e o grau de sucesso de sua implementação determinará o impacto social que o legado trará”.

Em Pequim, a necessidade de produzir um legado para a população deveria ir além de suprir necessidades básicas, as quais já são atendidas. Segundo a Revista *Téchne* (2007), “a intenção foi desenvolver uma solução própria, contemplando a forma como a população interage com os espaços públicos. O projeto visou assegurar que os espaços pudessem ser utilizados diariamente pelos moradores ou para eventos comunitários” (<http://www.revistatechne.com.br/engenharia-civil/128/artigo66586-1.asp>). Mas a dimensão social, no período da realização dos Jogos olímpicos em Pequim, considerando o seu regime de governo, que determina a falta da liberdade de expressão e a censura, assumiu um aspecto diferente dos demais casos.

Segundo Brownell (2008 p.187):

A maioria das transformações legais mencionadas aqui é temporária. A liberdade dos costumes e das restrições da censura, para os titulares do cartão de identificação Olímpicos, a liberdade de informação para jornalistas estrangeiros, e para empresa sino-estrangeira na televisão, provavelmente, todas desaparecerão alguns meses após os Jogos Olímpicos. No entanto, durante sua existência, muitos chineses nunca tinham tido a oportunidade de trabalhar e se comunicar de forma mais estreita com os estrangeiros, e eles se tornaram mais familiarizados com as práticas e padrões internacionais.

No entanto, segundo Coddou (2008), aconteceram fatos que merecem registro:

Pela primeira vez na história os cidadãos se queixam de forma incisiva ao serem despejados de suas casas. Previamente, os desalojamentos eram realizados de forma mais esporádica, com compensação financeira e uma nova moradia, mas o ritmo frenético dos últimos anos criou o atrito e não são raros os casos de pessoas que acabam presas por se manifestarem contra o governo durante ou depois de seu desalojamento forçado (<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.091/1902>).

Pelo conteúdo exposto até aqui, as intervenções urbanas em espaços de desvalia ao mudar a imagem da cidade, a tornam atrativa para novos investimentos, criando um ambiente de autoestima, condição primeira para melhorar a qualidade de vida local. O tamanho da intervenção não é o fator primordial para a produção dos resultados. O que mais importa é o equilíbrio da ação governamental em cada uma das várias dimensões da intervenção.



Figura 51 – I master plan Baltimore Inner Harbor
Fonte: Millsbaugh (2001, p.77)



Figura 52 – Visão geral da intervenção urbana do Inner Harbor (Baltimore)

Fonte: http://www.marinalife.com/images/company/5053_062508024719.jpg



Figura 53 – USF Constellation (Baltimore)

Fonte: <http://baltimore.shownbyphotos.com/imgs/20070315-baltimore-inner-harbor-0068-800.jpg>



Figura 54 – Renaissance Harborplace Hotel (Baltimore)

Fonte: <http://baltimore.shownbyphotos.com/imgs/20070315-baltimore-inner-harbor-east-0139-800.jpg>



Figura 55 – Área residencial – Rowhouse na Warren Avenue (Baltimore)

Fonte: <http://baltimore.shownbyphotos.com/imgs/20070402-federal-hill-0132-800.jpg>



Figura 56 – Camden Yards (Baltimore)

Fonte: http://blog.aia.org/mt-static/plugins/Ajaxify/tiny_mce/jscripts/tiny_mce/plugins/imagemanager/images/favorite_architecture_images/119_camden_yards_lb.jpg



Figura 57 – Maryland Science Center (Baltimore)

Fonte: <http://www.destination360.com/north-america/us/maryland/images/s/maryland-science-center.jpg>



Figura 58 – Pavilhão de concertos ao ar livre no Pier 6 (Baltimore)

Fonte: <http://baltimore.shownbyphotos.com/imgs/20070315-baltimore-inner-harbor-east-0011-800.jpg>



Figura 59 – Baltimore Convention Centre (Centro de Convenções de Baltimore)

Fonte: <http://baltimore.shownbyphotos.com/imgs/20070315-baltimore-inner-harbor-0014-800.jpg>



Figura 60 – Harbor Place – Visão Pratt Street (Baltimore)

Fonte: <http://baltimore.shownbyphotos.com/imgs/20070315-baltimore-inner-harbor-0062-800.jpg>



Figura 61 – Aquarium (Baltimore)

Fonte: <http://www.southbaltimore.com/InnerHarbor/Aquarium/images/aquarium-from-water-taxi600.jpg>



Figura 62 – Bar ESPN (Baltimore)

Fonte: <http://baltimore.shownbyphotos.com/imgs/20070315-baltimore-inner-harbor-east-0095-800.jpg>

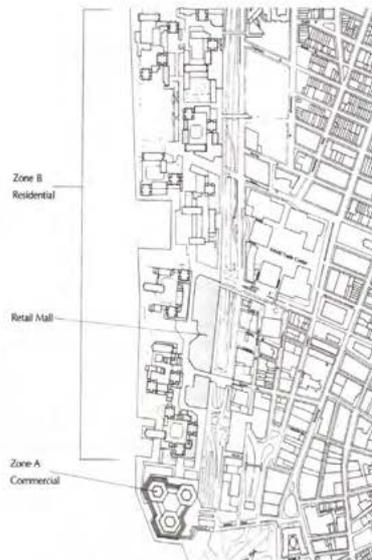


Figura 63 – Master plan Battery Park City (Nova Iorque), 1979
 Fonte: Bone (2004, p.211)

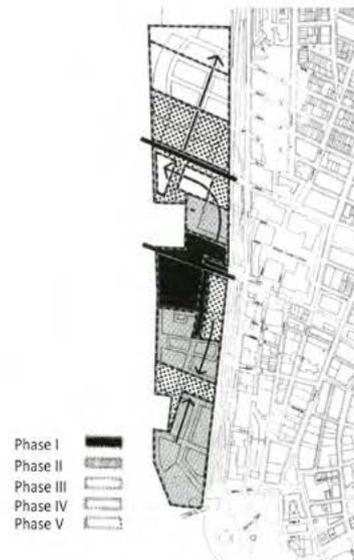


Figura 64 – Fases da implantação do master plan do Battery Park City (Nova Iorque)
 Fonte: Gordon (1997, p.71)



Figura 65 – Visão geral da intervenção urbana do Battery Park City (Nova Iorque)
 Fonte: http://farm5.staticflickr.com/4023/4675311942_b09619871d_z.jpg



Figura 66 – Visão geral da intervenção urbana do Battery Park City (Nova Iorque)
 Fonte: <http://www.flickr.com/photos/gundust/300181734/in/pool-49598073@N00/>



Figura 67 – Museu do Holocausto - Battery Park City (Nova Iorque)
 Fonte: http://farm7.static.flickr.com/6066/6063540586_60a2016890.jpg



Figura 68 – The Gateway Plaza, a primeira edificação do Battery Park City (Nova Iorque)
 Fonte: <http://elegran.com/sites/default/files/imagecache/full/images/gateway-plaza-395-south-end-avenue-battery-park-city-luxury-condo.jpg>



Figura 69 – Winter Garden (Nova Iorque)
 Fonte: <http://www.flickr.com/photos/gundust/300181527/in/pool-49598073@N00/>



Figura 70 – World Financial Center (WFC) - (Nova Iorque)
 Fonte: <http://www.flickr.com/photos/gundust/300132185/sizes/m/in/pool-49598073@N00/>



Figura 82 – Localização das intervenções urbanas na frente hídrica de Barcelona (Montjuïc, Barceloneta, Vila Olímpica e Diagonal Mar)

Fonte: <http://www.softguides.com/barcelona/mapas/imagenes/barcelona-fuera-centro.gif>

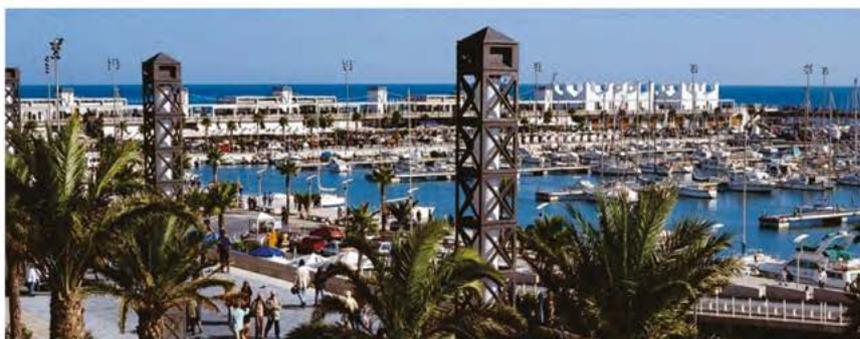


Figura 83 – Vista da área transformada em Barceloneta (Port Vell)

Fonte: <http://www.barcelonaturisme.com/files/5445-2670-Imagen/Port-Olimpic-Barcelona.2.jpg>



Figura 84 – Vista da área transformada em Barceloneta (Port Vell)

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/7a/Port_Vell,_Barcelona,_Spain_-_Jan_2007.jpg



Figura 85 – Ronda do Litoral (Barcelona)

Fonte: http://www.tourisminbarcelona.com/wp-content/uploads/Ronda_de_Dalt.jpg



Figura 86 – Visão Geral - Vila Olímpica (Barcelona)

Fonte: http://farm5.staticflickr.com/4071/5166331282_6e2376c745_z.jpg



Figura 87 – Área de bares e restaurante - Vila Olímpica (Barcelona)

Fonte: <http://www.barcelonaturisme.com/files/5445-2672-Imagem/Port-Olimpic-Barcelona3.jpg>



Figura 88 – Faixa de praia - Vila Olímpica (Barcelona)

Fonte: <http://www.barcelonaturisme.com/files/5445-701-Imagem/Platja-Nova-icaria.Barcelona.jpg>



Figura 89 – Edificações empresariais - Vila Olímpica (Barcelona)

http://3.bp.blogspot.com/-8QG18bQrif4/TZATep3WoXI/AAAAAAAAAXg/cL_dTRWXNCA/s1600/vilaolimpica.jpg



Figura 90 – Edificações residenciais - Vila Olímpica (Barcelona)

Fonte: http://farm3.staticflickr.com/2561/3883803376_2ee133d406_z.jpg



Figura 91 – Parc Diagonal Mar (Barcelona)

Fonte: <http://www.barcelonaturisme.com/files/5445-894-Imagem/Parc-Diagonal-Mar.jpg>

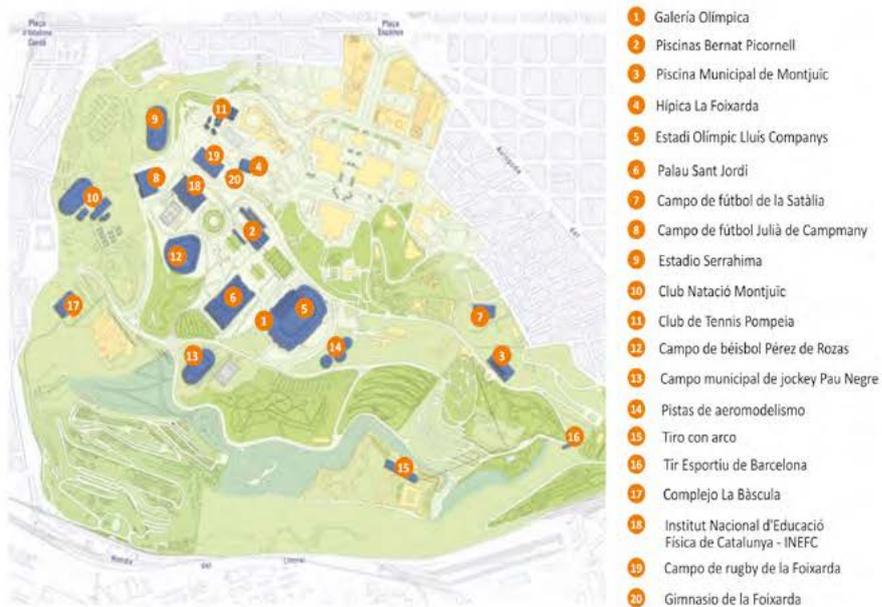


Figura 92 – Anel Olímpico de Barcelona (Montjuïc)

Fonte: http://www.bcn.es/publicacions/b_mm/imatges/bmm_61/mapes/MONTJUIC_mapa51.jpg



Figura 93 – Teleférico em Montjuïc (Bilbao)

Fonte: http://farm5.staticflickr.com/4049/4505506541_deeeb1db67.jpg



Figura 94 – Arena multiuso – Palau de Sant Jordi (Montjuïc) e “Torre Calatrava” (Barcelona)

Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/eb/Barcelona_Palau_San_Jordi_001.jpg



Figura 95 – Frente hídrica do Rio Nervión em Abandoibarra (Bilbao), 2000
 Fonte: Revista Bilbao Ría 2000 número 1 (ano 2000)



Figura 96 – Biblioteca da Universidade de Deusto (Bilbao)
 Fonte: http://farm4.staticflickr.com/3341/3292674791_f1d7e204c3_z.jpg



Figura 97 – Euskalduna Convention Centre (Bilbao)
 Fonte: <http://www.operahouseweb.com/wp-content/uploads/2011/11/euskalduna-conference-centre-and-concert-hall.jpg>



Figura 98 – Campa de los Ingleses (Bilbao)
 Fonte: http://farm7.staticflickr.com/6045/6311533822_40135892e3_z.jpg

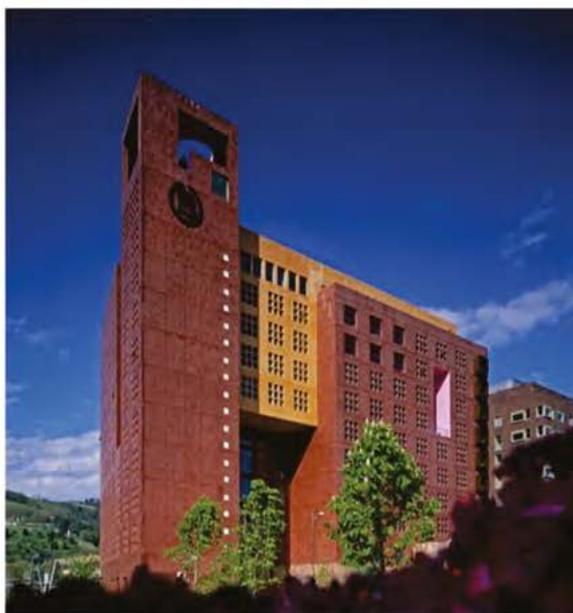


Figura 99 – Hotel Sheraton (Bilbao)
 Fonte: http://www.architecture-page.com/assets/images/content/prj_lego_sher/1.jpg



Figura 100 – Estação de Metrô (Design Norman Foster) - (Bilbao)
 Fonte: <http://www.flickr.com/photos/jmhdezhddez/3133666152/sizes/l/in/photostream/>



Figura 101 – Torres empresariais (Bilbao)

Fonte: <http://www.flickr.com/photos/ainarastorm/4278592172/sizes/m/in/photostream/>



Figura 102 – Museu Guggenheim BILBAO (Design Frank Gery) - (Bilbao)

Fonte: <http://blogadocomorafa.files.wordpress.com/2010/05/guggenheim-bilbao-jan05.jpg>



Figura 103 – Intervenções urbanas em Marselha

Fonte: http://4.bp.blogspot.com/_VMLQvxaLmCQ/TDSIVvBR48I/AAAAAAAAAE4/jwF3CoOmgk8/s1600/EuroMediterranee.jpg



Figura 104 – Museum of Civilization in Europe and the Mediterranean (MuCEM), Cité de la Méditerranée (Marselha)

Fonte: http://www.euromediterranee.fr/uploads/pics/header-operations-mucem_01.jpg



Figura 105 – Boulevard du Littoral, Cité de la Méditerranée (Marselha)

Fonte: http://www.euromediterranee.fr/uploads/pics/header-operations-bllittoral_01.jpg



Figura 106 – Esplanade St-Jean (Entry to the Old Port), Cité de la Méditerranée (Marselha)
Fonte: http://www.euromediterranee.fr/uploads/pics/header-operations-esplanade4_01.jpg



Figura 107 - Área residencial em Joliette (Marselha)
Fonte: http://www.euromediterranee.fr/uploads/pics/header-operations-m1_01.jpg



Figura 108 - Área residencial - Boulevard Nedelec - Porte d'Aix (Marselha)
Fonte: http://www.euromediterranee.fr/uploads/pics/header-operations-A7lecler_01.jpg



Figura 110 - Visão geral - Rue de la Republique (Marselha)
Fonte: <http://www.euromediterranee.fr/carte-interactive.html?L=1#zoom5/>



Figura 109 - Comércio - Rue de la Republique (Marselha)
Fonte: http://www.euromediterranee.fr/uploads/pics/republique_30.jpg



Figura 111 - Residências - Rue de la Republique (Marselha)
Fonte: http://www.euromediterranee.fr/uploads/pics/header-operations-logements_01.jpg



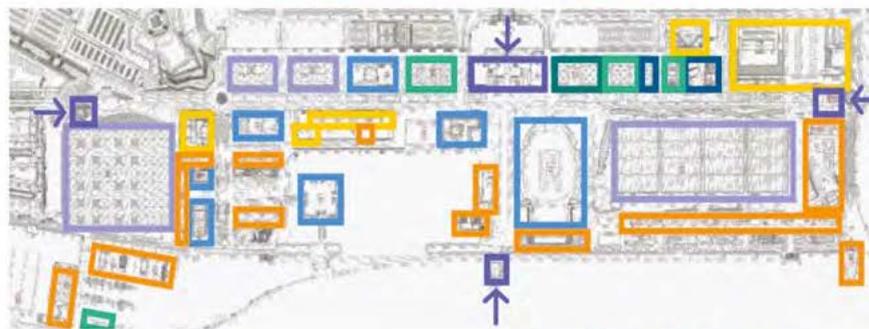
Figura 112 - Estação de transporte intermodal em Belle de Mai (Marselha)
Fonte: <http://www.euromediterranee.fr/uploads/pics/header-operations-poletransport.jpg>



Figura 113 - Media Center. Escritórios e estúdios audiovisuais em Belle de Mai (Marselha)
Fonte: http://www.euromediterranee.fr/uploads/pics/header-operations-polemedia_01.jpg



Figura 114 – Master plan Parque das Nações, Lisboa
 Fonte: <http://www.ebropolis.es/files/File/Encuentros/2007/lisboa.pdf>



Entradas		2.600 m ² Pavilhões dos Patrocinadores (participações não oficiais)
69.000 m ² Pavilhões dos Participantes Oficiais		98.000 m ² Centro de Exposições / Galerias
4.200 m ² Organizações Internacionais		39.700 m ² Áreas administrativas e serviços
7.600 m ² Organizações Nacionais		Áreas logísticas e de animação

Figura 115 – Master plan Parque das Nações, Lisboa – 1ª Fase
 Fonte: <http://www.ebropolis.es/files/File/Encuentros/2007/lisboa.pdf>



Figura 116 – Master plan Parque das Nações, Lisboa – 2ª Fase
 Fonte: <http://www.ebropolis.es/files/File/Encuentros/2007/lisboa.pdf>



Figura 117 – Pavilhão de Portugal
Fonte: http://www.portaldasnacoes.pt/images/stories/guia/parque_das_nacoes/pav_portugal/IMG_0623.jpg



Figura 118 – Oceanário
Fonte: http://www.marinaparquedasnacoes.pt/images/stories/Parque_das_Nacoes/oceanario.jpg



Figura 119 – Pavilhão do Atlântico
Fonte: http://www.marinaparquedasnacoes.pt/images/stories/Parque_das_Nacoes/Pav_atlantico.jpg



Figura 120 – Centro comercial Vasco da Gama
Fonte: <http://www.marinaparquedasnacoes.pt/images/stories/gerais/vascodagama01.jpg>



Figura 121 – Gare do Oriente - Estação Intermodal de Lisboa (Design Santiago Calatrava)
Fonte: <http://www.marinaparquedasnacoes.pt/images/stories/gerais/oriente02.jpg>



Figura 122 – Marina do Parque das Nações
Fonte: http://www.portaldasnacoes.pt/images/stories/guia/parque_das_nacoes/marina/IMG_2524.jpg



Figura 123 – Feira Internacional de Lisboa
Fonte: http://www.marinaparquedasnacoes.pt/images/stories/Parque_das_Nacoes/fil.jpg



Figura 124 – Cassino de Lisboa - Antigo Pavilhão do Futuro
Fonte: <http://www.marinaparquedasnacoes.pt/pt/parque-das-nacoes/casino-de-lisboa>



Figura 125 – Visão da Torre Vasco da Gama e teleférico



Figura 126 – Parque do Rio Tejo (Lisboa)



Figura 127 – Master plan Porto Madero (Buenos Aires)
Fonte: GIACOMET (2008, p.95)



Figura 128 – Torres River View - Dique 1 (Buenos Aires)
Fonte: http://www.puertomadero.com/obras_dique1.cfm



Figura 129 – Sede Mapfre - Dique 2 (Buenos Aires)
Fonte: http://www.puertomadero.com/obras_dique2.cfm



Figura 130 – Hotel Hilton - Dique 3 (Buenos Aires)
Fonte: http://www.puertomadero.com/obras_dique3.cfm



Figura 131 – Torre El Mirador - Dique 1 (Buenos Aires)
Fonte: http://www.puertomadero.com/obras_dique1.cfm



Figura 132 – Edificio Malecón - Dique 2 (Buenos Aires)
Fonte: http://www.puertomadero.com/obras_dique2.cfm



Figura 133 – Faena Hotel - Dique 3 (Buenos Aires)
Fonte: http://www.puertomadero.com/obras_dique3.cfm



Figura 134 – Universidad Católica Argentina - Dique 3 (Buenos Aires)
Fonte: http://www.puertomadero.com/obras_dique3.cfm



Figura 135 – late Clube – Dique 4 (Buenos Aires)

Fonte: http://www.wami.biz/celestebuenosaires.com/components/com_fpss/images/buenos_aires_puerto_madero4.jpg



**Figura 136 – Visão geral
Intervenção Urbana Porto
Madero (Buenos Aires)**
[http://www.puertomadero.com/
IMG/parques1d_gde.jpg](http://www.puertomadero.com/IMG/parques1d_gde.jpg)



**Figura 137 – Passeios
(Buenos Aires)**

Fonte: [http://www.puertomadero.com/
IMG/parques1e_gde.jpg](http://www.puertomadero.com/IMG/parques1e_gde.jpg)



**Figura 138 – Puente de la Mujer
(Buenos Aires)**

Fonte: [http://www.puertomadero.com/
IMG/puentes1d_gde.jpg](http://www.puertomadero.com/IMG/puentes1d_gde.jpg)



- Retail
- Leisure
- Mixed Use
- Cultural
- Residencial
- Transport Interchange
- Pedestrian Areas
- Pedestrian/Vehicles
- Green Space/Parks

**Figura 139 – Master plan
para o Centro da Cidade de
Manchester EDAW, 1996**

Fonte: <http://www.rudi.net/pages/17390>



Figura 140 – Centro de Manchester após atentado terrorista

Fonte: <http://www.rudi.net/pages/17390>



Figura 141 – Marks & Spencer (Manchester)

Fonte: <http://www.manchester2002-uk.com/shops/marks-new.jpg>



Figura 142 – Arndale Center (Manchester)

Fonte: http://s0.geograph.org.uk/geophotos/02/37/22/2372271_97838a41.jpg



Figura 143 – Ponte sobre a Corporation Street (Manchester)

Fonte: <http://static.panoramio.com/photos/original/10027906.jpg>



Figura 144 – Urbis Centre (Manchester)

Fonte: http://t0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcQB6MwpDn_KmL_gYRYQRSCVE6W53qhD1rNiaT_wD8Fn6R4CVw9



Figura 145 – Picadilly Gardens (Manchester)

Fonte: <http://www.thebigmediamove.co.uk/communities/8/004/007/841/918/images/4533331566.jpg>



Figura 146 – Chetham's School of Music (Manchester)

Fonte: <http://static.panoramio.com/photos/large/2464692.jpg>



Figura 147 - Cidade do Cabo: delimitação da área central (CCDS)

Fonte: Cape Town Partnerships (2009, p.6)

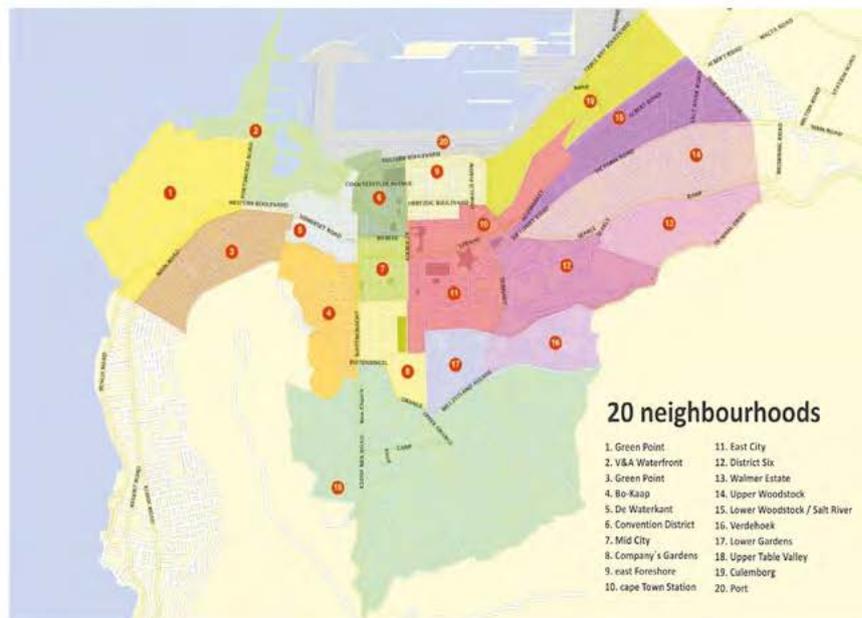


Figura 148 – Vizinhanças na CCDS em Cidade do Cabo

Fonte: Cape Town Partnerships (2009, p.24)



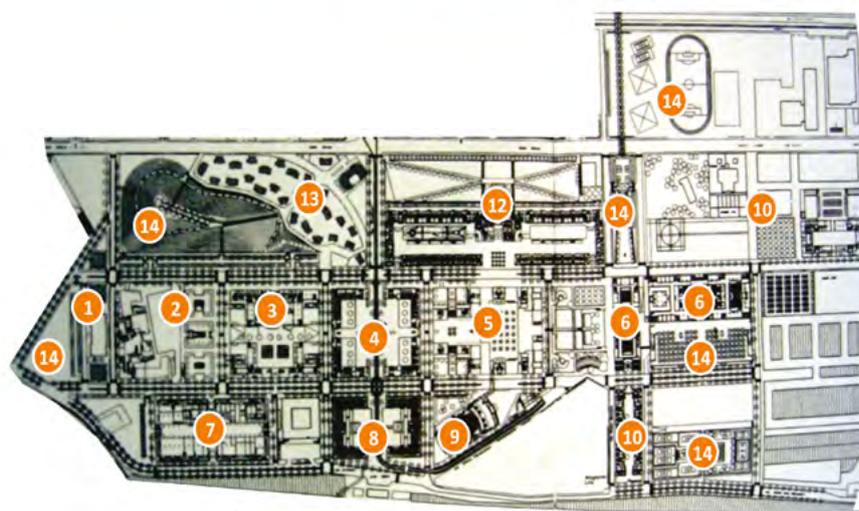
Figura 149 – Jetty Square (Cidade do Cabo)
http://capetownpartnership.co.za/wp-content/uploads/2010/04/DSC_1938.JPG



Figura 150 – St Andrew's Square (Cidade do Cabo)
 Fonte: <http://capetownpartnership.co.za/wp-content/uploads/2009/11/Suter-St-Andrews-511x342.jpg>



Figura 151 – Green Point Urban Park (Cidade do Cabo)
 Fonte: http://capetownpartnership.co.za/wp-content/uploads/2010/04/GPUP-Panoramic-View-from-Three-Anchor-Bay-23-March-2010-DSC_8891.jpg



LEGENDA

1. Centrale: 2.150m², destinado ao estudo de novas tecnologias para a produção de energia.
2. Centro: Comércio: 3.600m²; Terciário: 49.000m²; Estacionamento: 30.000m². Se compõem de 8 edifícios de 32m de altura dispostos em torno de uma praça arborizada, estacionamentos subterrâneos e terreno comercial/serviços.
3. A nova Sede do Grupo Siemens: Terciário: 43.200m²; Estacionamento: 15.400m²; Estacionamento público: 12.800m².
4. Universidade dos Estudos de Milão-Bicocca: Universidade (departamento do novo polo): 41.700m²; Estacionamento: 13.700m².
5. La Piazza: Residências: 32.490m²; flats: 6.000m²; Comércio: 10.175m²; Pesquisa e Produção: 3.446m²; Estacionamento: 28.348m²; Estacionamento público: 10.000m².
6. Universidade dos Estudos de Milão-Bicocca: Universidade (departamentos e cursos de graduação): 69.000m²; Estacionamento público: 24.000m².
7. Conselho Nacional de Pesquisa: 17.000m².
8. Habitações em cooperativa: Em dois blocos. Cada um com Residências: 10.293m²; Estacionamento: 3.589m²; Estacionamento público: 10.000m².
9. Centro de Congressos e Serviços: Serviços coletivos: 20.000m², destes 6.000m² são destinados ao centro de exposição, 3.500m² para um centro de serviços e cerca de 9.000m² para um centro de congressos; Estacionamento: 3.500m²; Estacionamento público: 9.000m².
10. Habitações em cooperativa: Residências: 21.500m²; Estacionamento: 3.589m²; Estacionamento público: 13.120m². Realizados a partir da remodelação de duas edificações fabris preexistentes.
11. Nova sede e o centro de pesquisas da Pirelli: Cabos (teste + pesquisa): 22.300m²; Pesquisa em Pneumáticos: 7.900m²; Mix de funções: 3.870m²; Estacionamento: 17.900m².
12. Residências da Esplanda: Residências: 25.700m²; Estacionamento: 10.752m². Residências: 51.400m²; Estacionamento: 21.504m². Nesta área, uma creche e um asilo para idosos também foram propostos.
13. Antiga vila operária mantida e restaurada como memória da era Bicocca industrial.
14. Espaços abertos: 512.810 m² - 75% da área total | Parques e jardins: 219.494m² | Praças e percursos de pedestres: 46.000m² | Estádios esportivos: 77.499m² | Vias, estradas, e estacionamentos de superfície: 97.817m²

Figura 152 – Master plan Progetto Bicocca (Milão)

Fonte: Triennale di Milano (1995, p.64-99)



Figura 153 – Hangar Bicocca
Fonte: Donato Di Bello
(<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/01.003/3350?>)



Figura 154 – Universidade dos Estudos de Milão-Bicocca
Fonte: Donato Di Bello
(<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/01.003/3350?>)



Figura 155 – Edifício residencial
Fonte: Donato Di Bello
(<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/01.003/3350?>)



Figura 156 – Torre residencial (Milão)
Fonte: Donato Di Bello
(<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/01.003/3350?>)



Figura 157 – Nova sede do Grupo Siemens (Milão)
Fonte: Donato Di Bello
(<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/01.003/3350?>)



Figura 158 – Centro de Pesquisa de Pneus Pirelli (Milão)
Fonte: Donato Di Bello
(<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/01.003/3350?>)



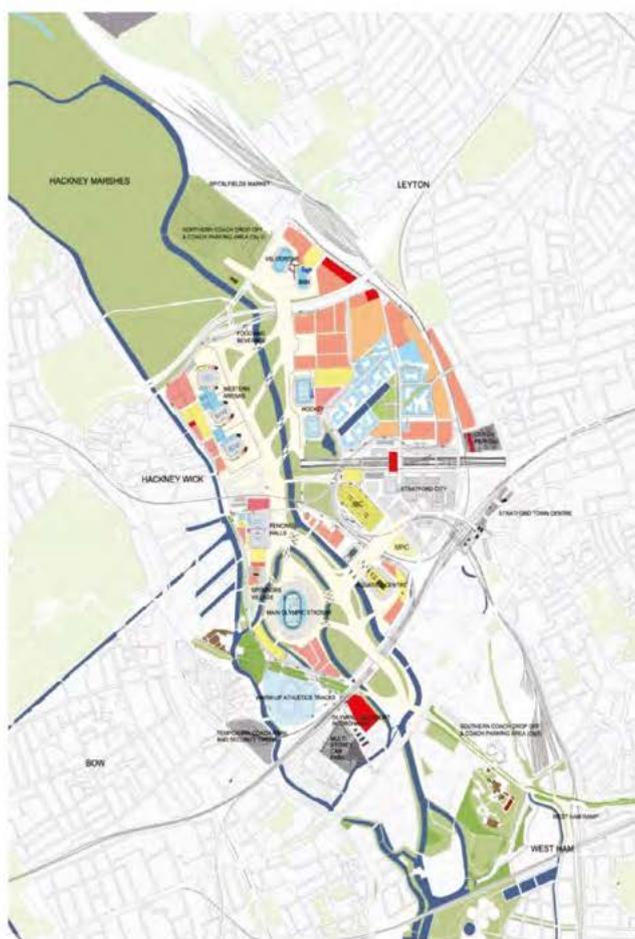
Figura 159 – High Line Park: Seção inaugurada em junho de 2011 (Nova Iorque)
Fonte: http://en.wikipedia.org/wiki/File:Rainy_day_29_St_Hiline_2_jeh.jpg



Figura 160 – High Line Park (Nova Iorque)
Fonte: http://farm7.static.flickr.com/6239/6233598919_48046c5356_b.jpg?rand=702269207



Figura 161 – High Line sobre a 10th Avenue (Nova Iorque)
Fonte: http://farm7.static.flickr.com/6225/6235581497_6924139485_b.jpg?rand=252472715



FIELD OF PLAY	SPECTATORS AREAS
ATHLETES AREAS	OPERATIONS AREAS
COMPETITION MANAGEMENT	PARKING AREAS
OLYMPIC FAMILY AREA	SECURITY
BROADCAST AREA	5m SECURITY FENCE
MEDIA AREA	3m SECURITY FENCE

Figura 162 – Master plan Jogos Olímpicos de Londres 2012

Fonte: http://t1.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcQ0Xdg_LSQ0eK69iRZyQHe2NDMJyFYEvNOCAmKTKnQMhu18yTJIOg



Figura 166 – Visão geral área olímpica – Jogos Olímpicos de Londres 2012

Fonte: <http://www.london2012.com/images/media-manager/2011/12/olympic-park-80614.jpg>



Figura 167 – Estádio Olímpico e pistas de corrida (Londres)

Fonte: <http://www.london2012.com/images/media-manager/2011/12/olympic-stadium-and-warm-up-track-80574.jpg>



Figura 163 – Velódromo (Londres)

Fonte: <http://www.london2012.com/images/media-manager/2011/12/velodrome-and-the-bmx-track-80628.jpg>



Figura 164 – Vila Olímpica Londres 2012, futura área residencial

Fonte: <http://www.london2012.com/images/media-manager/2010/2/construction-continues-on-the-olympic-village-67501.jpg>



Figura 165 – Área comercial nas proximidades da zona olímpica: Westfield Stratford City (Londres)

Fonte: <http://westfieldstratfordcity.org.uk/wp-content/uploads/2012/01/>



Figura 168 – Estádio olímpico, centro aquático e arena de polo aquático (Londres)

<http://www.london2012.com/images/media-manager/2011/12/the-olympic-stadium-aquatics-centre-and-water-polo-arena-80618.jpg>



Figura 169 – Master plan Jogos Olímpicos de Pequim, 2008
Fonte: <http://www.bslaweb.org/webart/AwardWinners2005/BEIJING-9large.jpg>



Figura 170 – Estádio Nacional, "Ninho do Pássaro" (Pequim)
Fonte: <http://images.beijing2008.cn/20080620/lmg214412834.jpg>



Figura 171 – Master plan de espaços abertos no Inner Harbor (Baltimore)

Fonte: http://www.tbany.com/projects_page.php?projectid=290&categoryid=11



Figura 172 – Rockefeller Park (Nova Iorque)

Fonte: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/thumb/0/03/RockefellerPark2969.JPG/640px-RockefellerPark2969.JPG>



Figura 173 – Rector Park (Nova Iorque)

Fonte: <http://jonsobel.com/images/parks/rector/rector.jpg>



Figura 174 – The Esplanade ao longo Battery Park City (Nova Iorque)

Fonte: <http://batteryparkcity.com/wp-content/uploads/2010/09/battery-park-city-esplanade.jpg>

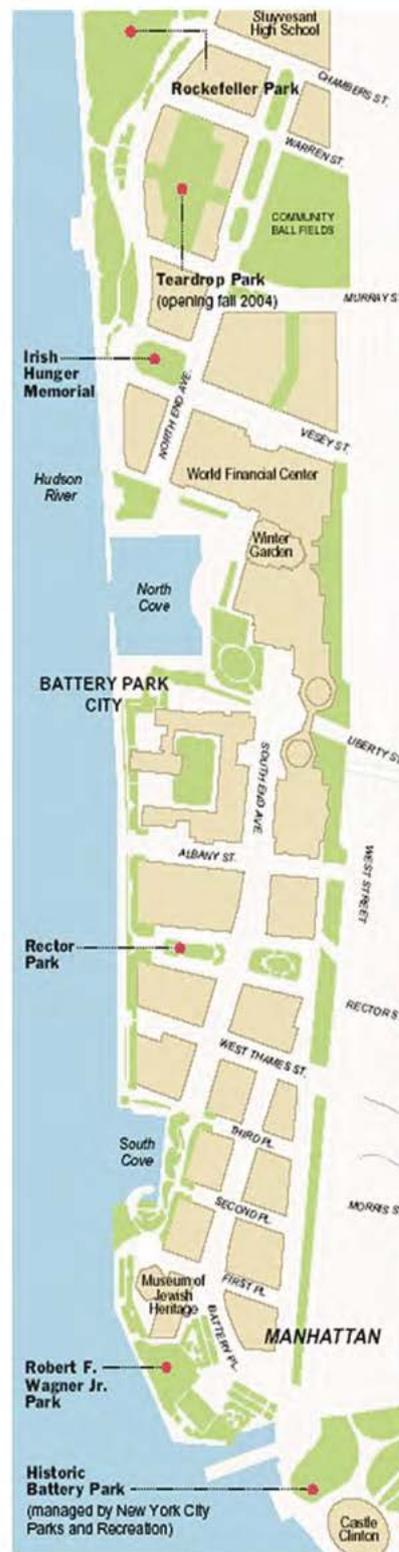


Figura 175 – Parques no Battery Park City (Nova Iorque)

Fonte: <http://graphics7.nytimes.com/images/2004/03/14/nyregion/garden.jpg>



Figura 176 – Edifício residencial Solaire (Nova Iorque)
Fonte: <http://graphics8.nytimes.com/images/2006/05/17/business/17leeds600.jpg>



Figura 177 – Beckton District Park, Beckton (Londres)
Fonte: http://farm4.static.flickr.com/3487/4074969813_1a46930de6.jpg



Figura 178 – Russia Dock Woodland, Surrey Docks (Londres)
<http://www.lddc-history.org.uk/surrey/surrey10.JPG>



Figura 179 – Bow Ecology Park, Royal Docks (Londres)
Fonte: <http://www.lddc-history.org.uk/royals/royals21.JPG>



Figura 180 – Windsurfing, Royal Docks (Londres)
Fonte: <http://www.lddc-history.org.uk/royals/royals16.JPG>



Figura 181 – Aquário de Londres (Biota!)
Fonte: http://www.e-architect.co.uk/images/jpgs/london/silvertown_aquarium_farrells301107_1.jpg



Figura 182 – Parc de la Ciutadella (Barcelona)
Fonte: <http://www.barcelonaturisme.com/files/5445-483-Imagem/Parc-Ciutadella.Barcelona.jpg>



Figura 183 – Espaços públicos em Montjuïc (Barcelona)
Fonte: http://static.flickr.com/99/307572540_a2b48dc0fa_o.jpg



Figura 184 – Parque linear ao longo do Rio Nervión despoluído (Bilbao)
Fonte: <http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/6/69/Abandoibarra.jpg>



Figura 185 – Passeios e jardins (Bilbao)
Fonte: <http://www.mirohotelbilbao.com/content/imgsxml/en/fondos/paseo-abandoibarra-hd.jpg>



Figura 186 – Frente hídrica de Abandoibarra (Bilbao) / VLT

Fonte: http://farm7.staticflickr.com/6005/5986728979_fd39e29bd8.jpg



Figura 187 – Esplanade St-Jean (Entrée du Vieux Port) em Cité de la Méditerranée (Marselha)

Fonte: <http://www.euromediterranee.fr/typo3temp/pics/3c6fa30b2d.jpg>



Figura 188 – Espaços públicos, Arenc, Joliette (Marselha)

Fonte: <http://www.euromediterranee.fr/typo3temp/pics/09e598fa8c.jpg>



Figura 189 – Parc Saint Charles (Marselha)

Fonte: <http://www.euromediterranee.fr/uploads/pics/header-operations-mailplante.jpg>



Figura 190 – Alameda dos Oceanos (Lisboa)

Fonte: http://www.portaldasnacoes.pt/images/stories/guia/jardins/alameda_oceanos/IMG_2439.jpg



Figura 191 – Jardim Cabeço das Rolas (Lisboa)

Fonte: http://www.portaldasnacoes.pt/images/stories/guia/jardins/cabeco_rolas/IMG_2040.jpg

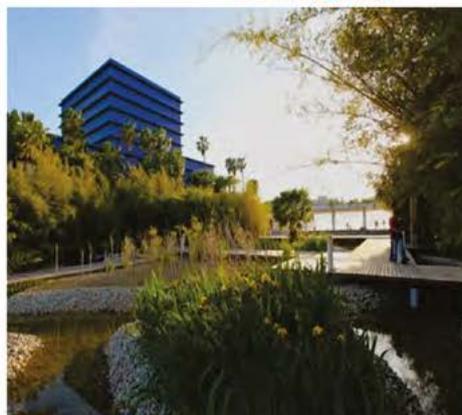


Figura 192 – Jardins d'Água (Lisboa)

Fonte: http://www.portaldasnacoes.pt/images/stories/guia/jardins/jardim_agua/IMG_1912.jpg



Figura 193 – Rossio dos Olivais (Lisboa)

Fonte: http://www.portaldasnacoes.pt/images/stories/guia/jardins/rossio_olivais/IMG_2480.jpg



Figura 194 – Parque do Rio Tejo (Lisboa)

Fonte: http://www.portaldasnacoes.pt/images/stories/guia/jardins/parque_tejo/IMG_2356.jpg



Figura 195 – Parque Micaela Bastidas (Buenos Aires)

Fonte: http://www.puertomadero.com/IMG/parques2d_gde.jpg



Figura 196 – Parque Mujeres Argentinas (Buenos Aires)

Fonte: http://www.puertomadero.com/IMG/parques3a_gde.jpg



Figura 197 – Parque Maria Eva Duarte de Peron (Buenos Aires)

Fonte: http://www.puertomadero.com/IMG/parques4a_gde.jpg



Figura 198 – Reserva Ecológica Costanera Sur (Buenos Aires)

Fonte: http://beetlesinthebush.files.wordpress.com/2011/03/img_5102_1200x800_enh_usm.jpg



1 – Jardim de San Basilio; 2 – Colina do Cilliegi; 3 – Jardim da Esplanada; 4 – Passeios/Vias de Pedestre; 5 – Centro Esportivo; 6 – Piscina Coberta; 7 – Jardim do Centro – 8 – Praça Verde; 9 – Praça da Universidade; 10 – Novo Centro Esportivo

Figura 199 – Bicocca: Áreas Verdes (Milão)

Fonte: Triennale di Milano (1995, p.101)



Figura 200 – Parco Nord (Milão)
 Fonte: http://www.provincia.milano.it/export/sites/default/pianificazione_territoriale/img/nord_prato_breda.gif



Figura 201 – High Line Park, vegetação nativa (Nova Iorque)
 Fonte: http://farm7.static.flickr.com/6175/6232663402_b89503d156_b.jpg?rand=169925860



Figura 202 – Áreas verdes – Jogos Olímpicos de Pequim
 Fonte: <http://www.mapsofworld.com/olympics/beijing/stadiums/olympic-green-map.jpg>



Figura 203 – Parque Florestal em Pequim (680ha)
 Fonte: <http://sherwoodinstitute.org/wp-content/uploads/2010/04/OFP-aerial.jpg>



Figura 204 – Parque Florestal em Pequim (680ha)
 Fonte: <http://www.flickr.com/photos/bruce-in-beijing/3452444784/sizes/z/in/photostream/>



Figura 205 – Cabot Hall / Cabot Square, Canary Wharf (Londres)
 Fonte: http://media-8.paradefiles.com/babulbhatt/photos/2010/07/29/94518-public_large_thumb.jpg



Figura 206 – London Bridge
 Fonte: http://www.london-se1.co.uk/whatson/imageuploads/1150021828_62.49.27.213.jpg



Figura 207 – The O2 Arena, Isle of Dogs (Londres)
 Fonte: http://s0.geograph.org.uk/photos/78/92/789226_f770a59f.jpg



Figura 208 – Arte e esculturas nas docklands londrinas
 Fonte: <http://www.lddc-history.org.uk/art/art7.jpg>



Figura 209 – Arte e esculturas nas docklands londrinas
 Fonte: <http://www.lddc-history.org.uk/art/art6.jpg>



Figura 210 – Arte e esculturas nas docklands londrinas
 Fonte: <http://www.lddc-history.org.uk/surrey/surrey13.JPG>



Figura 211 – Torre de Montjuïc (Design Santiago Calatrava) - (Barcelona)
Fonte: http://farm1.staticflickr.com/32/93315546_932cdb3124.jpg



Figura 212 – Museu d'Història de Catalunya (Barcelona)
Fonte: <http://www.barcelonaturisme.com/files/5531-791-imagenCAT/Museu-Historia.Catalunya.t4.jpg>



Figura 213 – Museu Nacional de Arte da Catalonha (Barcelona)
Fonte: http://farm4.staticflickr.com/3077/5801113681_e8903f1715_z.jpg



Figura 214 – Remodelação da Ponte Deusto (Bilbao)
Fonte: http://www.maurer-soehne.es/files/bauwerkschutzsysteme/images/mass_damper_1_Abandoibarra.jpg



Figura 215 – Museu Guggenheim em Abandoibarra (Bilbao)
Fonte: http://www.guggenheim-bilbao.es/img/all/el_museo/foto_postal_03.jpg



Figura 216 – Passeios e esculturas em Andoibarra (Bilbao)
Fonte: http://www.euskonews.com/0428zbk/argazkiak/gaia42802_03.jpg



Figura 217 – Arte e esculturas, Abandoibarra (Bilbao)
Fonte: <http://www.ojodigital.com/foro/attachments/calles-y-plazas-20-de-agosto-al-20-de-septiembre-2010/92337d1285003215-paseo-de-abandoibarra-bilbao-bio2.jpg>



Figura 218 – Painel por Erró (Lisboa)
Fonte: http://www.portaldasnacoes.pt/images/stories/guia/arte_urbana/Erro/IMG_2835.jpg



Figura 219 – Piso por Fernand Fragateiro (Lisboa)
Fonte: http://www.portaldasnacoes.pt/images/stories/guia/arte_urbana/Fernanda_Fragateiro_4/IMG_4646.jpg



Figura 220 – Escultura Homem-Sol por Jorge Vieira (Lisboa)
Fonte: http://www.portaldasnacoes.pt/images/stories/guia/arte_urbana/Jorge_Vieira/IMG_2653.jpg



Figura 221 – Fragata Sarmiento (Buenos Aires)
Fonte: http://www.histarmar.com.ar/Armada%20Argentina/FragataSarmiento/fotosAmendolara/F%20Sarmiento%20Actual_archivos/UAB%20SARMIENTO_0682.jpg



Figura 222 – Centro de Museos de Buenos Aires
Fonte: http://www.puertomadero.com/obras_infra.cfm



Figura 223 – Anfiteatro na Reserva Ecológica (Buenos Aires)
Fonte: http://www.puertomadero.com/obras_infra.cfm



Figura 224 – Storage Containers, High Line Park (Nova Iorque)
Fonte: http://farm7.static.flickr.com/6156/6234815033_



Figura 225 – Whitney Museum of American Art (Nova Iorque)
Fonte: <http://www.1fmediaproject.net/new/wp-content/uploads/2011/05/WOTF002.jpg>

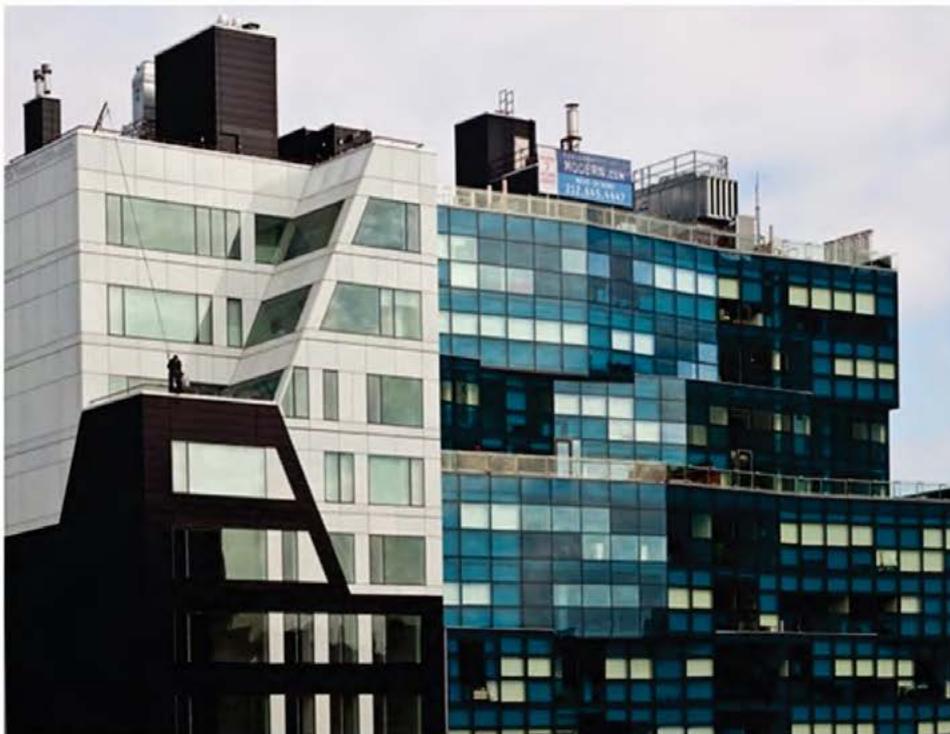


Figura 226 – Chelsea Modern, High Line Park
(Nova Iorque)

Fonte: <http://victoriapickering.com/wordpress/wp-content/uploads/2010/03/High-Line-apartments-21.jpg>



Figura 227 – Área residencial, Thames Gateway (Londres)

Fonte: <http://barratt.weberdesign.co.uk/d6/photographs/227-002-CapitalEast.jpg>

Na pesquisa realizada neste item c), parece evidente que, de modo geral, as transformações nas dimensões urbanística e econômica produziram bons resultados, porém, no tocante ao meio ambiente, até por ser uma demanda nova da sociedade, somente nas intervenções mais recentes há ações e cuidados mais efetivos. Por sua vez, a atividade cultural passa a ser encarada como uma atividade econômica de grande influência na dinamização da economia local, com a vantagem adicional de surgir com enorme potencial de gerar empregos. Todavia, parece consensual que a dimensão social, em praticamente todas as intervenções urbanas analisadas, ficou relegada a plano inferior e a gentrificação é um fenômeno comum a todas as experiências internacionais selecionadas. Este tratamento desproporcional, que se identifica, em escala variável, não acontece por acaso, e não há argumentação sustentável que exemplifique razão impeditiva. Contudo, a valorização da dimensão social dependerá sempre de conquista, resultante da interação entre as forças sociais, econômicas e políticas de cada cidade e se expressa também no modelo político-institucional, objeto do item d) seguinte.

d) Modelo político-institucional nas intervenções urbanas

No estudo da evolução do desenvolvimento urbano, a análise do modelo político-institucional, constitui sem dúvida uma tarefa difícil pela escassa disponibilidade de fontes específicas, certamente porque o assunto ainda não mereceu atenção maior da comunidade acadêmica e porque, no setor público, não há tradição de produzirem-se registros para disseminação do conhecimento, além do que, normalmente, uma intervenção atravessa várias gestões e ainda predomina o hábito político do novo apagar o anterior, ou também porque a transparência desejada nas políticas públicas é uma conquista que ainda vai exigir muita ação da sociedade. Em se tratando de intervenções urbanas, a pesquisa sobre as informações e análises, relativas ao planejamento, gestão e financiamento, notadamente quanto a modelos, estratégias e resultados, torna-se tarefa que se aproxima da impossibilidade. Porém, o que se tornou inquestionável é que, no novo contexto urbano, o enfrentamento da nova realidade vivenciada no mundo contemporâneo impõe uma nova governança, entendida como uma nova cultura na missão de promover o desenvolvimento das cidades e dos cidadãos, observando a importância do planejamento, adotando novo modelo de gestão e explorando novas fontes de financiamento.

Planejamento

A análise a seguir diz respeito ao planejamento de intervenção urbana, à luz de experiências internacionais, considerando o binômio “transformação intencional – valorização multidimensional, a partir de um modelo político-institucional adequado”, objeto deste trabalho de pesquisa. Especificamente, percebeu-se nas intervenções estudadas que o planejamento se desenvolveu em várias fases e através de diversas formas, algumas delas inovadoras, e em todas pode-se verificar a seleção do espaço de desvalia a ser transformado, sempre como a primeira iniciativa; em seguida a definição de objetivos a alcançar com a transformação da área selecionada; a abrangência multidimensional da intervenção urbana, o que ao final das obras, em muitos casos, permitiu a área transformada passar a funcionar como uma parcela da cidade com elevado grau de autonomia; a busca da convergência de opinião e de ações em uma matriz formada por agentes públicos das várias esferas, de agentes privados na condição de proprietários de fração da área, de moradores, de empresários com atuação na área, de investidores, e de representantes de segmentos organizados da sociedade civil, ligados à área de

intervenção ou à cidade, em uma relação por vezes tensa, face ao conflito de interesses; ações específicas de monitoramento, focadas nos objetivos, meios, resultados, na duração e custos, durante os trabalhos (em raros casos); e o a integração dos diversos projetos componentes da intervenção, relativos às várias dimensões, concebidos e executados por vários agentes públicos ou privados, com execução estabelecida para momentos diferentes e para permitir a continuidade após as paralisações motivadas por crises econômicas ou mudanças na gestão política.

Estas observações elencadas, derivadas do exame de experiências internacionais, encontram respaldo teórico nas referências de Adair et al. (2003) e Fainstein (2001), apresentadas no início desta parte II, e estão em consonância com o pensamento de Del Rio (2001) relativo as experiências norte americanas em intervenções nas zonas centrais, mas que pela adequação pode ser aplicado às intervenções em todos os espaços de desvalia:

são merecedores de atenção os sistemas de gerenciamento urbanístico, as estratégias flexíveis de planejamento e implementação, e a relativa continuidade administrativa em torno aos objetivos de revitalização da área central. Destaca-se a atitude agressiva do poder público para atrair investimentos e monitorar os empreendimentos, e o cuidado com a qualidade das soluções urbanísticas e arquitetônicas (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>).

O detalhamento do estudo de observação do planejamento das intervenções urbanas nas diversas experiências internacionais que se segue foi desenvolvido, focalizando em um primeiro momento levantamentos, estudos, concepção, definição de objetivos e estabelecimento de propostas; e posteriormente a definição de indicadores de acompanhamento para monitoramento e avaliação.

No caso de Baltimore, o planejamento da intervenção urbana, segundo Del Rio (2001), inicia-se em meados de 1950, por iniciativa de um grupo de empresários locais que se uniu para enfrentar a decadência da área central, contratando um plano diretor, posteriormente encampado pela Prefeitura (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>). Pelo tempo que levaria para traçar o planejamento para a área de 120 hectares, optou-se por planejar uma área pequena (nove hectares), suficiente para ser concluída dentro do período de interesse das lideranças e marcar a diferença, passando o projeto a ser administrado por uma agência própria, a *Charles Center Management Inc.*, constituindo-se na fase inicial da primeira intervenção urbana nos EUA e que teve o *Inner Harbor* como área destacada para a segunda fase de intervenção, que logo se iniciou como resultado do sucesso da primeira fase. Segundo Pike (1994), em Baltimore, o sucesso do *Inner Harbor* pode ser creditado à execução do planejamento proposto, pois o plano diretor, datado de meados dos anos 1960, foi implementado com pequenas alterações. Para a Cooper, Robertson & Partners Architecture, Urban Design (2003, p.1), o sucesso do *master plan* da zona portuária nos últimos 40 anos tem levado a cidade a reconhecer a necessidade do planejamento, para garantir que os princípios norteadores originais sejam renovados e que o *Inner Harbor* continue a se desenvolver e a ser gerido de uma forma coerente com a sua função na cidade. Portanto, as atualizações do planejamento são necessárias e visam fortalecer as conexões entre a frente hídrica e o *Central Business District* (CBD), preservar e valorizar os espaços públicos, criar entradas adicionais e garantir opções de fluxo de tráfego e estacionamento.

Em Nova Iorque, segundo Fainstein (2001, p.164-165), durante os anos 1960, David Rockefeller liderou a *Downtown Lower Manhattan Association* (DLMA), uma organização sem

fins lucrativos, destinada a reabilitar, requalificar e revitalizar Manhattan, para manter a área de *Wall Street* como centro financeiro, pois, na época, havia uma tendência de deslocamento dos negócios para a área mais central. Parte da estratégia da DLMA era ter a autoridade portuária e construir um centro de comércio mundial em um local voltado para o Rio Hudson. A autora afirma que as ambições de David Rockefeller para a área foram apoiadas por seu irmão Nelson, então governador do Estado de Nova Iorque, que conduziu um projeto de lei através do legislativo estadual que permitia à Autoridade Portuária de Nova Iorque e Nova Jersey “embarcar nesta aventura”. Das primeiras ações de Rockefeller até a apresentação do primeiro *master plan* para o *Battery Park City*, em 1969, de acordo com Gordon (1997, p.27), levou ao menos um ano para que a equipe de consultores contratados produzisse um plano que fosse satisfatório. O projeto apresentado em 1969 se caracterizava por um novo tipo de vida urbana com novas residências, novos empregos, uma nova forma de viver em Nova Iorque. Entre o plano futurista, realizado em 1969, e a implantação do plano de 1979, chamado de realismo prático, vários outros planos foram propostos para o *Battery Park City*. Para Gordon (1997, p.65), o relatório preparado por Cooper & Eckstut, tornou-se a principal influência no planejamento e desenvolvimento do BPC. Guiou o rápido desenvolvimento de metade da área do BPC em um período de oito anos e tornou-se um ícone da pós-modernidade. O principal conceito do desenho do *master plan* de 1979 foi dar continuidade a extensão das ruas e quadras já existentes no “Baixo Manhattan”. Segundo Gordon (1997, p.70), no processo de implementação do *master plan* ficava a cargo da BPCA preparar as diretrizes de desenho para as vizinhanças, desenhar e implementar vias e espaços públicos, selecionar os desenvolvedores para as parcelas individuais, revisar os projetos a serem implementados na área; a Prefeitura de Nova Iorque concedia a permissão para a construção dos edifícios, e os desenvolvedores projetavam e construíam as edificações a partir das diretrizes encaminhadas pela BPCA e Prefeitura de Nova Iorque. Além disto, de acordo com Gordon (1997, p.114), para alavancar o desenvolvimento do BPC, a prefeitura de Nova Iorque juntou-se à BPCA e de sua parte concedeu terras, promoveu incentivos fiscais relacionados à propriedade, agilizou a aprovação para o nó comercial, e permitiu à agência flexibilidade no desenvolvimento da área. O Estado de Nova Iorque concordou com um plano em que se encaixavam o projeto urbano da cidade e a garantia dos incentivos e do financiamento com o domínio público. Houve complicações, pois, como relata Gordon (1997, p.75), inicialmente apenas um projeto foi aprovado, devido aos rígidos requisitos de zoneamento, acarretando, na sua expressão, perdas na qualidade do *design*. No entanto, o desenvolvimento em parcelas menores, para Gordon (1997, p.73), permitiu à BPCA trabalhar com vários desenvolvedores e adotar o conceito de pensar pequeno, o que favorecia a celeridade do desenvolvimento da área como um todo.

A expressão *London Docklands* (*docklands londrinas*), foi escolhida para ser uma marca histórica da área transformada e dos personagens envolvidos e identificar a área no sentido de promovê-la internacionalmente. Simboliza o objetivo de conectar em uma história comum a área, os empregadores e os moradores, os patrocinadores e as autoridades locais, escolas e artistas, jovens e velhos (<http://www.lddc-history.org.uk/art/index.html>). Para objetivar os trabalhos da intervenção urbana, foram então instituídas: i) as *Enterprise Zones* (EZs), localizadas em áreas urbanas decadentes, a serem beneficiadas com isenção de impostos e com a dispensa de regulamentação urbanística; ii) as *Urban Development Corporatios* (UDCs), companhias responsáveis pela desapropriação de áreas decadentes, autorizadas a determinar a destruição de edificações existentes, implantar infraestrutura e vender terras a empresas privadas; iii) a *London Docklands Development Corporation* (LDDC), especificamente para atuar no imenso espaço de desvalia em que se transformou a antiga dinâmica zona portuária de Londres. Em 1981, quando a LDDC foi criada, não havia consenso sobre o que deveria ser

implantado na área. A proposta da LDDC foi melhorar e conservar o que havia de melhor na área, para promover e construir sobre suas muitas potencialidades e melhorar os transportes, tornando mais fácil o acesso. A LDDC preparou uma série de estratégias de planejamento para cada uma das principais subáreas de desenvolvimento dentro da *Urban Development Area* (UDA), visando promover as oportunidades nas *docklands* para os investidores, desenvolvedores e usuários. O *mix* de usos residenciais e comerciais também melhoraria a viabilidade de lojas, restaurantes e outras amenidades que a LDDC desejava encorajar e a prioridade deveria ser pautada nos transportes públicos.

Especificamente, a LDDC promoveu estratégias para desenvolver os seguintes temas na área: Patrimônio e Conservação, o rio e as docas, a rede de transporte, a *Enterprise Zone* (EZ), indústria e emprego, habitação, a criação de comunidades viáveis. A *Enterprise Zone* (EZ) era a peça-chave do Governo e da política da LDDC para criar empregos, incentivando o investimento privado em uma área que não tinha beneficiado de tal investimento por muitas décadas. A *Enterprise Zone* da Isle of Dogs, que durou 10 anos, talvez seja o melhor exemplo. Era uma área delimitada, onde quase não havia controles de planejamento e os impostos sobre a propriedade eram subsidiados pelo Governo. As propostas para o desenvolvimento das *docklands* foram amplamente divulgadas localmente e as exposições públicas para explicar as ideias da LDDC tinham a atribuição de informar às pessoas que vivem e trabalham na área e oferecer uma oportunidade para os interessados a comentar sobre a estratégia da LDDC; e informar futuros investidores, desenvolvedores e pessoas que estão pensando em se mudar para a área, sobre os projetos da LDDC. As responsabilidades de preparação de planos legais para a área das *docklands* permaneceu com as autoridades locais, a função de controlar o desenvolvimento foi administrada pela LDDC. Isto significa que todas as propostas de construção que exigiam o consentimento de planejamento dentro da UDA tinham que ser submetidas e aprovadas pela LDDC. Esses controles não eram diferentes daqueles de qualquer autoridade de planejamento de outros locais no resto do país, pois a capacidade da LDDC de ditar padrões de projeto era limitada. No entanto, a LDDC fornecia um controle essencial sobre a qualidade geral de desenvolvimento a ser promovido dentro das *docklands*. Além disso, as diretrizes de planejamento para as áreas de desenvolvimento e os principais guias de *design* forneciam informações e orientação para os desenvolvedores e seus arquitetos (<http://www.lddc-history.org.uk/planning/index.html>). Embora a LDDC tenha finalizado suas atribuições no ano de 1998, outras instituições continuaram a planejar o futuro das *docklands* londrinas, pois *Royal Docks*, a última de suas subáreas, já sob o controle da *London Development Agency* (LDA), desenvolve-se apoiada por um conjunto de diretrizes para: tornar-se um destino de negócios de classe mundial na economia do conhecimento e ser um foco para oportunidades de investimento global; usufruir dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos; explorar o potencial da atividade turística; e garantir o desenvolvimento com benefícios às comunidades locais [...] (<http://www.lda.gov.uk/projects/royal-docks/index.aspx>).

O modelo Barcelona se constituiu de cinco macro conceitos, cada um representando um anel olímpico: *mix* de atividades econômicas, organização e excelência no esporte, unanimidade institucional, transformação urbana e bem-estar e capacidade de regeneração urbana. Significa considerar, desde os aspectos físicos, projetos de construção, até a busca de ganhos intangíveis, como a autoestima da população ou o impacto na imagem internacional, um dos efeitos mais valorizados. Estes aspectos poderiam ser utilizados como indicadores para medir, monitorar e avaliar o progresso do legado olímpico em Barcelona. No entanto, verificasse que candidatar-se a sediar um evento olímpico foi um estímulo para que se colocassem em prática os vários planos desenhados para a cidade. O projeto de candidatura, em versão preliminar, de acordo com o COOB (1992a, p.237), elaborado durante um período de seis

meses, foi realizado por uma equipe de especialistas que trataram dos requisitos relacionados ao esporte e à tecnologia, ao planejamento da cidade, às residências e ao financiamento. Ainda segundo o COOB, as experiências de Olimpíadas anteriores e contatos com os organizadores dos Jogos de Los Angeles foram a principal fonte de informação para o projeto que, ao final guardava as diretrizes conceituais do início do projeto. Segundo Compans (1998, p.42), após ser anunciada, no ano de 1986, como sede dos Jogos Olímpicos de 1992, o governo local de Barcelona decidiu “alavancar um processo de desenvolvimento fundado na cooperação público-privado, na melhoria dos serviços e da infraestrutura urbana e na modernização e inserção competitiva da cidade no cenário internacional”. Neste sentido, segundo a autora:

o Plan Estratégic Economic i Social de Barcelona (PEESB), foi o elemento central da construção de um consenso em torno das ações, que pudessem assegurar a transformação econômica e urbana, coerente com o desejo de internacionalização da cidade, e também motivado pela necessidade de ampliar a base social do governo, como forma de evitar as derrotas eleitorais do Partido Socialista, que já vinham ocorrendo em outras partes da Espanha (p.43).

A partir de propostas elaboradas por representantes dos mais variados setores da cidade, o plano tinha o objetivo de “consolidar Barcelona como metrópole empreendedora da Europa, com uma forte incidência na região em que está situada, com qualidade de vida moderna, socialmente equilibrada e fortemente arraigada na cultura mediterrânea”. Um pouco antes do *Plan Estratégic Economic i Social de Barcelona* (PEESB), foi criado, em 1986, o programa Áreas de Nueva Centralidad (ANC), que, segundo Compans (1998, p.44), tinha o objetivo de:

promover a renovação urbana de dez diferentes regiões da cidade, tendo como antecedente o estudo para a definição de ‘áreas olímpicas’, quando da proposição da candidatura aos Jogos Olímpicos, em 1983. Este programa se inscrevia na dupla estratégia de modernização e internacionalização da economia local – que almejava fazer de Barcelona a capital do noroeste do Mediterrâneo – e de aproveitar a realização das Olimpíadas de 1992 para alavancar um processo de reestruturação urbana global.

A filosofia da ação da municipalidade fundava-se na premissa de seu papel como indutor das atuações privadas, cabendo a ela a escolha prévia das oportunidades, a elaboração do plano e o aporte inicial de recursos, de modo a impulsionar os investimentos privados subsequentes. Não foram encontradas referências relacionadas entre as ANC e o projeto olímpico, no entanto, acredita-se que a partir das diretrizes das Áreas de Nueva Centralidad foram lançadas as bases para o projeto olímpico de 1992, pois o projeto preliminar, de acordo com o COOB (1992a, p.237), definiu questões fundamentais para o desenvolvimento posterior da Candidatura e da organização de Barcelona⁹²: a demarcação das quatro áreas olímpicas – *Montjuïc, Diagonal, Vall d’Hebron e Parc de Mar*, onde a Vila Olímpica seria localizada; a participação de outras cidades como locais para competições esportivas, o estabelecimento de um modelo misto de financiamento, que incluía contribuições de administrações públicas e com o apoio da iniciativa privada e da programação cultural de uma Olimpíada para os quatro anos posteriores. É válido ressaltar que, junto à realização do projeto olímpico, a campanha de recrutamento de voluntários, dentre outras operações, havia a preocupação em divulgar os jogos olímpicos a partir de campanhas publicitárias, eventos promocionais, exposições, no sentido de aproximar os cidadãos e fazê-los participar da construção do projeto olímpico de Barcelona. Para o COOB (1992a, p.95): “Em termos gerais, como consequência da escolha

de Barcelona como sede para os Jogos Olímpicos de 1992, a cidade passou por uma mudança espetacular em menos de 10 anos que em circunstâncias normais teria levado décadas”.

O Plano Geral de Ordenação Urbana de Bilbao (PGOUB), desenhado no ano de 1987, reconhecia a necessidade de alteração dos usos das zonas industriais às margens do Rio Nervión. Inicialmente, o plano territorial identificou quatro locais como áreas de oportunidade: Abandoibarra, um *brownfield* anteriormente ocupado pelo porto e infraestrutura ferroviária na frente ribeirinha, na qual o projeto envolveu a criação de novo coração de Bilbao com foco em novos investimentos urbanos; Zorrozaure, uma península ocupada por uso misto – a maioria de menor valor – portuário e industrial, bem como alguns edifícios residenciais, na qual o projeto envolveu sua reestruturação e uma extensão futura de Abandoibarra; Ametzola/Eskurtze, área ao sul do centro de Bilbao dominada densamente por empreendimentos residenciais, onde se promoveu a reorganização territorial e cortes profundos na rede ferroviária; e Miribilla e Morro, que eram áreas de mineração abandonadas nas encostas montanhosas a sudeste do centro de Bilbao, com o projeto para recuperar estas áreas através da construção de novas habitações. Com a transformação iniciada por Abandoibarra, Santamaría (2007, p.79-80) observa que, utilizando estratégias comuns a outras cidades na Europa, o programa proposto buscava transformar a frente hídrica (Abandoibarra) em um centro de serviços, negócios e cultura. Segundo Santamaría (2007, p.80), quatro principais características destacam-se neste programa de planejamento: é um projeto conduzido pelo Estado, quase totalmente financiado por instituições bascas e espanholas; dada sua escala, tem sido um programa de longo prazo em que a maioria dos projetos de infraestrutura já começou ou já terminou, apesar de algumas iniciativas importantes – como o projeto de revitalização da frente hídrica em sua totalidade – ainda não ter sido concluída – a execução global do programa abrange 15 anos; o programa tem procurado diversificar a economia local, atraindo grandes e pequenas empresas de investimentos em diferentes setores da economia. Mas talvez a principal característica é colocada sobre a internacionalização da cidade, o que na prática significa fomentar os fluxos de comércio exterior, atraindo o turismo cultural.

O PGOUB salientou o caráter único e emblemático da Abandoibarra, restringindo as atividades ali localizadas e priorizando o desenvolvimento de um centro de serviço, cultural e comercial, a fim de estender seu alcance além da influência metropolitana. Para criar a imagem para o futuro, arquitetos mundialmente conhecidos foram contratados para todos os projetos importantes. Além disto, para fortalecer a política urbana local, Vegara (2001, p.86) observa que o país basco é a primeira Comunidade Autónoma da Espanha a ter uma estratégia de planejamento regional aprovada pelo seu Parlamento regional. As Diretrizes de Ordenación Territorial (DOT) é o instrumento de planejamento que tem a capacidade de coordenar os setores dos planos urbanos e políticas que afetam as 250 municipalidades que compõem a Comunidade Autónoma Basca. Para Vegara (2001, p.86), a ideia básica por trás da estratégia de planejamento regional é a reconceituação do País Basco como uma cidade-região na Europa, que irá constituir um mercado único de trabalho. Sendo uma cidade-região, deveria estar posicionado para evitar a expansão urbana, para atingir o equilíbrio do sistema urbano, e para manter a identidade urbana das cidades, vilas e aldeias. Para Vegara (2001, p.87), com uma população de cerca de 2 milhões de habitantes, a reconceituação do País Basco como uma cidade-região, foi essencial para os seus esforços de torná-la relevante e competitiva na economia global.

Marseille-Euroméditerranée faz parte de um processo de planejamento que aborda as complexidades de um projeto de longo prazo para Marselha, visando expandir o centro da cidade em conjunto com os subúrbios; promover sua influência na área metropolitana; garantir

a transformação de áreas deterioradas, ao criar um espaço atraente, disponível para todos, respeitando na prática a diversidade social e geracional; diversificar os modos de transporte; promover uma interface entre a cidade e o porto (<http://www.euromediterranee.fr/districts/introduction/le-projet-urbain.html?L=1>). Três Zonas de Desenvolvimento Urbano (*Cité de La Méditerranée*, *Joliette* e *Saint-Charles-Porte d'Aix*), foram implementadas para garantir que estas áreas fossem consideradas atraentes para o desenvolvimento e irão ajudar a garantir a transformação urbana significativa da área. A *Zone d'Aménagement Concertée* (ZAC), ou áreas de desenvolvimento conjunto, são perímetros indicados pelo poder público que, a partir de um desenvolvimento orientado, incentivam o desenvolvimento econômico e social no seu território. Inicialmente voltada para a construção e gestão de instalações, serviços urbanos, a partir de concessões e construção de habitação com a formação de sociedades de economia mista, tem se expandido em operações urbanas, segundo Heinz (1994, p.226), como restauração urbana, implantação de atividades turísticas, industriais, comerciais, além da implantação de equipamentos coletivos, sejam públicos ou privados. A criação de uma ZAC, segundo o autor, é precedida por um estudo preliminar que especifica as condições técnicas de produção, seja no controle da terra, ou impactos sobre o meio ambiente, social, econômica e questões financeiras. A consulta pública é geralmente necessária. E por lei (artigo R 311-2 do Código de Urbanismo) são necessários: um relatório com a justificativa da operação; um plano mostrando a localização e a situação da área; plano urbanístico, incluindo o programa de necessidades e a regulamentação de novos parâmetros urbanísticos; detalhes sobre a gestão do projeto: o mandato do conselho, a Convenção, o desenvolvimento, públicos ou privados; o regime financeiro aplicável; e um estudo de impacto (p.226-227). Além das ZACs, visando garantir o desenvolvimento da cidade por inteiro, intervenções urbanas em outros bairros, não contemplados com as ZACs, como a *Rue de La République*, *Belle de Mai* e *Extension*, tem seu desenvolvimento e implantação regulamentados por um sistema de acordos entre a Cidade, o Estado e a *Euroméditerranée*, em que os principais objetivos orientam proprietários e desenvolvedores.

A ideia de sediar uma EXPO em Lisboa surge, segundo Salgado (1999, p.107), de uma iniciativa com um projeto e prazo fixo, capaz de mobilizar os meios necessários para acelerar a modernização da cidade, e assim poder “transformar Lisboa numa cidade do século XXI, constituindo o ponto de partida para uma mudança global”. Para Costa (2002), a vitória da candidatura de Lisboa para sediar a EXPO’98:

deveu-se a um conjunto de fatores, nomeadamente a uma concepção que se propunha aproveitar a exposição para mostrar a imagem de Lisboa, como lugar de encontro entre países, povos e culturas, com um tema universal de atualidade, “Os Oceanos, um Patrimônio para o Futuro”, com uma forte dimensão de novidade tecnológica nas mostras e nos espetáculos, e, ainda, com um plano ambicioso de reconversão urbanística de uma importante faixa ribeirinha da zona oriental da cidade, junto à parte mais larga do grande estuário do rio Tejo, antiga área industrial e portuária em decadência, muito degradada (http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69092002000100003&lng=en&nrm=iso).

Esta integração estreita entre os dois projetos, assumida como uma peça essencial do projeto global, segundo o relatório da Parque Expo (1999, p.26), implicou em um rigoroso planejamento estratégico, com coerência entre os objetivos propostos, os meios disponíveis e os processos empregados, sempre sem perder de vista as apertadas dimensões temporais que, para a primeira fase, relacionada à Exposição Mundial propriamente dita, deveria ser no primeiro semestre de 1998, e a segunda fase, início da reabilitação urbana, prevista para

o final do ano de 2009, momento do encerramento econômico-financeiro do projeto global. O planejamento, além do aspecto conceitual, versava sobre aspectos institucionais de ordem jurídica, no que se refere à constituição de um novo modelo de atuação no território com a seleção de uma área, a designação de uma entidade gestora, a desafetação do domínio público do estado dos bens sob jurisdição da administração do Porto e um regime específico de ordenamento urbano para a Zona de Intervenção (ZI); de ordem financeira, em busca de princípios de autossustentabilidade, dependência do investimento privado e garantias do Estado Português; e de ordem operacional, no intuito de pré-determinar usos para cada pavilhão, considerando a sua integração na nova centralidade de Lisboa no período pos-Expo'98, integrar os espaços públicos e as infraestruturas da Expo'98 no Plano Geral, considerar uma estratégia que aproveite a vantagem da atração da Expo'98 no Plano Geral, a partir da criação de uma nova dinâmica nos hábitos da população e da criação da marca, constituir, desde o início do processo, uma organização que garanta a coordenação durante a Expo'98 e durante o período de transição pos-Expo'98; e criar um sistema de monitoramento para o plano tendo em consideração o impacto na operação global.

A primeira fase da intervenção urbana de Lisboa (1993-1998) foi composta de ações como desapropriações e demolições, planejamento e projetos, descontaminação do solo, infraestrutura urbana na área de intervenção e envolvente, despoluição da foz do Rio Trancão, selagem do aterro sanitário de Beirolas, construção/desenvolvimento das utilidades públicas, concepção/execução da equipagem para a EXPO'98 e espaços públicos (Pavilhão Atlântico, Oceanário, Pavilhão de Portugal, Teatro Camões, Pavilhão do Conhecimento, Torre Vasco da Gama, Estação do Oriente) e iniciou-se a comercialização de lotes. É nesta época que a área recebe a designação de Parque das Nações. A partir da revisão do Plano de Urbanização para a Zona de Intervenção (ZI), a segunda fase foi iniciada, com previsão de término para 2009, compreendendo a demolição das estruturas modulares da exposição, a conclusão dos trabalhos de urbanização e de espaços públicos, a concepção e desenvolvimento do projeto de gestão urbana, a conclusão da comercialização de terrenos e a continuidade da promoção imobiliária, assim como a consolidação das infraestruturas e outras utilidades públicas.

Os estudos para a transformação da zona portuária de Puerto Madero em Buenos Aires começaram desde a invalidação da área pela Agência Geral dos Portos (AGP) para as tradicionais operações. De acordo com Rego (2010, p.134), “O velho porto continha um potencial significativo tanto nos aspectos simbólicos como paisagísticos, pois se encontrava em um dos mais belos locais da capital...”. Para a concretização do projeto, segundo a autora, seria “necessário um plano estratégico e a união coordenada dos órgãos governamentais”. Assim, de acordo com Garay (2007, p.75), foi decidido então:

implementar uma política de recuperação da zona central de Buenos Aires através de várias linhas de ação. A primeira foi materializar uma operação de resgate da imagem do portenho, ou seja, reavivar o orgulho de ser portenho. A segunda, canalizar investimento para a área central da cidade. A terceira, avançar na renovação de construções de valor histórico para servir de habitação social, forma encontrada para reassentar na área de intervenção as populações de baixa renda que ali residiam. E por último, aproveitar a oportunidade de recuperar em conjunto a zona portuária e a área central de Buenos Aires. A partir disto foi iniciada pelo governo municipal uma identificação de espaços urbanos que necessitariam de valorização e foi elaborada uma proposta preliminar de plano. Estes estudos foram realizados por técnicos da secretaria de planejamento local, cujo

resultado foi uma matriz que relacionou a quantidade de áreas urbanas, suas potencialidades construtivas e de venda, e os custos de implantação da infraestrutura, de construção e recuperação dos espaços públicos e também os custos da administração.

Este plano urbanístico para a recuperação de Puerto Madero e da zona central de Buenos Aires, segundo Sabbag (2001), possibilitou que importantes escritórios de arquitetura da Argentina trabalhassem na restauração de quase todos os antigos galpões, trazendo vida e movimento a essa área abandonada (<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/98/imprime23757.asp>). Houve a transferência de terras, pelos respectivos governos da Nação e da Cidade de Buenos Aires, para a Corporação Puerto Madero, que assumiu a gestão global de desenvolvimento, dividido entre setor oeste e setor leste. Os aspectos fundamentais do plano, de acordo com Rego (2010, p.136), eram os conceitos de globalidade e de conjuntos demandados pela cidade, o potencial de realização, a flexibilidade de adaptação ao seu próprio andamento e a possibilidade da execução em partes. Os principais fatores do sucesso da intervenção urbana do Puerto Madero, para Roca (2007, p.57-58), foram o contexto político e econômico estáveis, especialmente no período de 1991-1994; a ampla disponibilidade de capital estrangeiro; as características do projeto com a integração da zona portuária degradada, mas com enorme potencial à área central da cidade; boa acessibilidade, preocupação com a sustentabilidade ambiental; o conteúdo do projeto que não foi especificamente físico-territorial, mas sim obedeceu a uma estrutura integrada envolvendo as multidimensões urbanas; o modelo de administração com a definição de um organismo estruturador e gestor do projeto, dotado da necessária autonomia e recursos; e o planejamento a partir de um *master plan*, baseado em estratégias, dando condições favoráveis a negociação com os investidores. Nem mesmo a crise de 1988 e a recessão de 2001 interromperam os trabalhos de valorização da área do Puerto Madero.

Desde os idos de 1960, vários planos foram idealizados para a zona central de Manchester. Todavia somente após o atentado terrorista, orquestrado pelo IRA no ano de 1996, a realidade do centro de Manchester começou a ser modificada. Segundo Williams (2003, p.87), uma parceria foi formada entre a Prefeitura Municipal, os serviços de emergência, os grandes proprietários de terras e seus ocupantes, beneficiando-se da grande coalizão de interesses que se formou na cidade. Ainda segundo Williams (2003, p.81), “a orientação de planejamento focado no núcleo comercial foi uma resposta direta ao bombardeio do centro da cidade, produzida para definir um programa de renovação no contexto do centro da cidade como um todo”. Os primeiros procedimentos no plano de emergência foram: a recuperação da área de 25 hectares afetada, somente reaberta quando livre de perigo. A remoção dos entulhos ficou a cargo da Prefeitura, sendo estabelecida uma prioridade a partir das edificações mais danificadas; o reestabelecimento dos meios de comunicação após a primeira semana do atentado; a recuperação dos negócios, estabelecimentos comerciais da área, destacando-se a loja-âncora *Mark & Spencer* que liderou este processo, dando segurança aos demais comerciantes e às instituições bancárias que estavam financiando a recuperação dos espaços comerciais; a formulação de um plano de mídia, pela prefeitura em parceria com outras instituições públicas, com o objetivo de encorajar lojistas, de restaurar a confiança dos usuários do centro e divulgar principalmente o projeto de recuperação e regeneração da área. Na segunda semana, a cidade foi capaz de iniciar uma rodada de reuniões com ministros e funcionários do alto escalão do governo para convencer que a simples reintegração da área afetada deveria ser descartada.

A reconstrução do centro de Manchester foi imediatamente reconhecida como uma prioridade nacional e, dentro de algumas semanas, o Governo e a Câmara Municipal

estabeleceram uma Força-Tarefa, composta pelos setores público e privado – a Manchester Millennium Ltd (MML) –, para desenvolver e gerenciar uma estratégia de recuperação da área. Desde o início, foi decidido não apenas reparar e restaurar o que havia sido danificado, mas adotar uma abordagem muito mais radical – transformando a adversidade da bomba em uma oportunidade para reconstruir o coração do centro da cidade. A visão de futuro para Manchester, definida no Plano Estratégico e concretizado no *master plan* proposto, era reforçar seu papel como um centro regional na Europa no mundo, devendo oferecer uma qualidade de vida e ambiente urbano atraentes para todos aqueles que quisessem viver, trabalhar, fazer compras e divertir-se no centro da cidade. Para o plano, o centro da cidade deveria ainda proporcionar oportunidades de investimentos adicionais para atrair novas atividades. A qualidade do seu tecido urbano e das formas arquitetônicas e históricas deveria ser preservada e melhorada de forma a contribuir para o sucesso futuro da cidade.

O propósito fundamental para o centro da cidade foi o de preparar a cidade para o futuro. Esta meta foi expressa nos seis objetivos estratégicos que orientaram as atividades da *Manchester Millennium Ltd*: 1) restauração e valorização do núcleo de varejo, cujo objetivo visava reforçar o centro da cidade como o centro comercial da região pela restauração oportuna das lojas destruídas no atentado e a criação de uma gama maior de oportunidades de compras; 2) estímulo e diversificação da base econômica da cidade, visando a garantir o investimento e desenvolvimento de atividades de lazer e cultural para ampliar o interesse e a atração do centro da cidade, partir da criação direta de postos de trabalho e assegurar que as pessoas locais tivessem as habilidades e oportunidades para acessar essas oportunidades; 3) desenvolvimento de uma estratégia integrada de transportes, fator essencial para a promoção do sucesso do centro da cidade e que tinha como objetivo principal oferecer uma estratégia integrada que oferecesse um sistema eficiente e eficaz, acessível a todos, estabelecendo um equilíbrio sustentável entre o uso do automóvel e o incentivo ao uso de transportes públicos; 4) criação de um núcleo central de qualidade ajustado à cidade do século XXI, cujo objetivo era criar espaços públicos seguros e de alta qualidade, atraentes e eficazes, diuturnamente. O desvio do tráfego, por meio de novas vias, as praças e o parque da cidade proporcionariam mais espaço para os pedestres; 5) criação de uma cidade viva, com o repovoamento da cidade e da criação de bairros sustentáveis, sobretudo desenvolvendo as vantagens inerentes do centro da cidade, como um lugar atraente para se viver; 6) criação do Millennium Quarter, reunindo um conjunto de iniciativas integradas para criar um bairro diferenciado, baseado no núcleo histórico medieval do centro da cidade, já que a área apresentava alguns dos mais prestigiados patrimônios arqueológicos e edifícios relevantes. Segundo Williams (2003, p.105):

O master plan era esperado para ajudar a definir o “lugar” que os interessados queriam criar e fornecer um quadro confiável para investimentos tanto de capital cultural e comercial. Dadas as circunstâncias, era destinado a facilitar a gestão da incerteza que persistia quanto ao futuro do centro da cidade como um todo, para satisfazer as aspirações dos interesses fundamentais do desenvolvimento, e para entregar os grandes investimentos públicos e privados necessários para refazer a área central. Esperava-se também oferecer a oportunidade de uma abordagem estruturada da distribuição do uso e ocupação do solo e a oportunidade de construir uma área central do centro da cidade, facilitar uma maior consideração dos problemas e impactos que possam ajudar a formar a base para o diálogo, criar uma série de propostas cuja execução que seja prática e exequível, dentro dos prazos estabelecidos, e para fornecer um quadro em vez de um projeto que seria suficientemente flexível para se adaptar às mudanças.

A chave para alcançar resultados significativos na transformação do centro da Cidade do Cabo teve origem a partir da *Central City Development Strategy* (CCDS) – Estratégia de Desenvolvimento da Cidade Central, iniciada em 2007. É válido ressaltar que desde o ano 2000, a *Cape Town Partnership* lançou um órgão urbano de gestão, específico para a área central, o *Central City Improvement District* (CCID), com a atribuição de implantar a CCDS e como parte de outros processos da Cidade do Cabo, tais como a Estratégia de Desenvolvimento da Cidade, o Plano de Desenvolvimento Integrado e do projeto Cidade Espaço: Estrutura de Desenvolvimento Espacial da Cidade e dos Planos de Desenvolvimento Espacial Integrado do Distrito / Estruturas de Gestão Ambiental.

A CCDS tinha o objetivo de transformar o centro da cidade em um local de negócios, com alta qualidade de ambiente urbano sustentável; um destino popular para moradores e visitantes; um dos principais centros de conhecimento, criatividade, inovação e cultura na África do Sul, em um lugar que encarna a alma e o coração da Cidade do Cabo (<http://www.capetownpartnership.co.za/programmes/strategy/>) e seu desenvolvimento da CCDS, previsto para o horizonte de 2 dez anos, divide-se em três fases. Na Fase 1: houve o desenvolvimento de uma visão por meio de uma série de processos de participação pública que levou a vários projetos, cujo objetivo era ativar e orientar o desenvolvimento público e privado na cidade central. Na Fase 2: a CCDS realizou programa de desenvolvimento das 20 áreas selecionadas na zona central para a implantação do projeto *Character Precincts*, e elaborou um relatório que renomeia este componente para *Development Guidelines for Land Use Management*, Diretrizes para o Desenvolvimento de Gestão do Uso do Solo (DGLUM), para servir como a diretriz para o zoneamento e vários outros processos regulatórios. Seu valor é que ele tenta traduzir visões de desenvolvimento do setor público e privado sobre objetivos e estruturas, em um conjunto de orientações claras que fornecem uma base consistente para o desenvolvimento de tomada de decisão por funcionários públicos, e ao mesmo tempo, dar sentido e certeza para o setor privado (<http://www.capetownpartnership.co.za/programmes/strategy/>).

A CCDS é monitorada, por metas e indicadores que possibilitam realizar ajustes na condução das diretrizes de desenvolvimento do centro da Cidade do Cabo. Os indicadores e metas, relatados, de acordo com a *Cape Town Partnership* (2008, p.43), são: aumento constante no sentimento de pertença e de identidade comum entre os cidadãos; crescimento do número de negócios, empregos, empresas, meios de subsistência e investimentos; realização bem sucedida da Copa do Mundo em 2010; o *Green Point Stadium*, um grande equipamento para novos eventos, com um plano de operação sustentável; novo *Green Point Urban Park* e Complexo Desportivo; a conclusão da reconstrução da *District Six*, e a triplicação da população residente no centro da cidade, com pelo menos 20% de habitação acessível; a conclusão da expansão CTICC e atualizações do *Good Hope Centre*; a expansão da V&A frente hídrica, com o aumento a população com empreendimentos residenciais e de uso misto; consenso sobre uma estratégia de cruzeiros para a África Austral e Oriental, e a possível construção de um terminal portuário; conclusão da atualização da Estação de Cape Town, mistura de usos ao longo das linhas ferroviárias; novo sistema integrado de transporte rápido e serviços de trem aprimorado, com maior número de pessoas que utilizam os transportes públicos além de um expressivo número de outras obras consideradas de importância para alcançar os objetivos definidos.

É no ano de 1985 que a Pirelli inicia um processo de superação da fase de estagnação da Bicocca, relançando a área por meio da criação de um polo tecnológico integrado e multifuncional e reciclando-a tanto do ponto de vista produtivo, como urbanístico. Neste sentido, ainda segundo as informações do endereço eletrônico <http://www.pirelli.com/corporate/it/company/history/architettura/bicocca/default.html>, Região, Província, Cidade

e indústria privada elaboraram um “Esboço do Memorando de Entendimento”, documento que obrigava as partes interessadas a dar início à gigantesca tarefa que, dentro de quinze anos, transformaria Bicocca, projetando-a para o século XXI. Nascia o Progetto Bicocca. A Bicocca, segundo Dalla Longa (2010, p.170), foi considerada um exemplo acidental, pois a área não fazia parte de nenhum plano de transformação urbanística, plano diretor, chamado na Itália de *documento direttore*, aprovado pela municipalidade. Para Dalla Longa (2010, p.174), o caso da Bicocca, em suas três fases, foi conceituado e definido pela Pirelli. Tanto é assim que este tipo de política somente se fortaleceu 15 anos após o lançamento da proposta de intervenção na área da Pirelli. Segundo Mugnano, Tornaghi e Haddock (2005, p.177), isso ocorreu a partir do *Documento di Inquadramento delle Politiche Urbanistiche Comunali Ricostruire la Grande Milano*, publicado no ano 2000.

Segundo Dalla Longa (2010, p.174), o caso da Bicocca é caracterizado por um assentamento de vários componentes, incorporando diferentes interesses e estratégias, assim requerendo diferentes competências para a administração pública. As estruturas organizacionais da municipalidade, envolvidas na realização da Bicocca, de acordo com o autor, fizeram o planejamento urbano e a implementação do Plano Urbano Geral (PUG); a descentralização e autorizações; e o componente técnico, formado por grupos diversos, compostos de 73 setores e 345 organizações, posicionando 20 mil empregos (p.175). Para Dalla Longa (2010, p.175), os principais instrumentos de base para as negociações entre a municipalidade de Milão e a Pirelli são instrumentos de planejamento urbano. Na evolução da adoção e no conteúdo, é possível ler as mudanças de estratégia, especialmente da Pirelli. Tecnicamente, os instrumentos usados foram o Plano Urbano Geral (PUG), que contém destinação de usos, índices construtivos, espaços verdes e serviços, além de todas as restrições. É exatamente a mudança de estratégia da Pirelli que cria tensão dentro da coalizão governamental; o Plano para o Arranjo Operativo (PAO), o qual define a estrutura e as requisições funcionais do projeto; e o plano plurianual (PPA) para implementação, que define o prazo e o âmbito da intervenção em relação aos setores públicos e privados, desde a determinação de tempo e custos da intervenção. Ambos têm que ser aprovados pela municipalidade, já que há uma parceria e tarefas distribuídas entre os envolvidos. Outros instrumentos são os Planos de Zoneamento (PZ), que são relevantes para a efetividade da intervenção. O conjunto de intervenções não é linear e é determinado por interconexões do início ao fim.

O projeto foi aprovado a partir do Plano Urbano Geral (PUG), do plano operativo e do PPA, a partir de um concurso internacional, vencido pelo Studio Gregotti. Dois foram os principais componentes que lideraram a avaliação nas propostas da primeira fase do concurso. Segundo a Triennale di Milano (1995, p.54), a primeira era a conectividade com a natureza e a perspectiva de transformação da área em relação ao sistema urbano milanês; a segunda se refere aos elementos capazes de garantir uma maior proximidade com a natureza e morfologia do projeto em relação a uma área caracterizada pela forte presença de um polo tecnológico urbano. O projeto propõe transformar o espaço produtivo da Pirelli em um bairro aberto, destinado a usuários diversos e em evolução. Na segunda fase, a tarefa principal era transformar em projeto de arquitetura os novos elementos constituídos na norma da variante do PUG da prefeitura de Milão, sobre procedimentos, sobre possíveis alterações dos elementos externos, necessárias ao projeto, como: os melhoramentos e as transformações na infraestrutura e serviços, na mudança do entorno e nas transformações do próprio assentamento. Em 1999, 60% do plano estava implementado e 25% em vias de implementação, com previsão de finalização no ano de 2005. Apesar de se falar em um processo de avaliação somente após os cinco primeiros anos de implantação, o único indicador de avaliação e monitoramento parece ser a resposta dos investimentos imobiliários na área. Posteriormente, os instrumentos de avaliação

e monitoramento foram capazes de avaliar o desenvolvimento e de indicar as transformações socioeconômicas e ambientais, que redefiniram a mudança de função pela qual a Bicocca passou de polo tecnológico para uma área voltada à cultura, o lazer e o entretenimento.

A ideia-conceito do *High Line Park* consistia em manter a atmosfera existente e a vegetação que lá cresceu espontaneamente. Por ter uma área reduzida, 2,4km de extensão, e por estar à parte da malha urbana da cidade, pois se tratava de um trecho elevado de ferrovia, a intervenção foi executada em tempo mínimo, menos de dez anos. Sternbergh (2007) relata que, em 1999, Hammond e David (dois moradores do bairro) formaram o *Friends of the High Line*. Desde o início, eles sabiam que precisavam de uma forte argumentação para captar investimentos, sensibilizando os potenciais doadores sobre as possibilidades daquela área há muito tempo abandonada (<http://nymag.com/news/features/31273/>). Formou-se então um contexto inusitado: uma obra de interesse público, idealizada por cidadãos que derrubaram uma decisão do governo e que, na forma de uma Organização Não-Governamental (ONG), trabalhou na captação de recursos de doadores privados. Até para conceber a obra, o processo foi diferente, pois a *Friends of the High Line* buscou a imaginação e o talento da sociedade (pois não era um concurso exclusivo para arquitetos), com o lançamento de um concurso internacional de ideias, solicitando propostas inovadoras, para reutilização da via férrea elevada, advertindo que as propostas não precisavam ser práticas e nem realistas. 720 indivíduos e equipes de 36 países apresentaram propostas ao Concurso de Ideias que foram avaliadas por um painel de jurados de renome. Por fim o projeto foi uma colaboração da equipe vencedora, integrada por empresas de arquitetura da paisagem urbana. A primeira etapa foi inaugurada em 2009 e a segunda etapa inaugurada em 2011. A terceira e última fase do *High Line Park* ainda busca financiamento para a sua execução, de acordo com Chan (2008). Um fato relevante é que, com o sucesso da implantação da primeira fase, devido às ações de promoção e *marketing* do lugar, de acordo com Koblin (2007), as edificações lindeiras, antes em estado de abandono ou degradação, começaram a se transformar em edificações projetadas por arquitetos de grife e o número de projetos na área cresceu repentinamente, mesmo com o ataque ao *World Trade Center*, em 2001. Isto fez com que, segundo Goldberger (2011), a Comissão de Urbanismo regulamentasse, no ano de 2005, disposições de zoneamento para a área, definindo regras para as novas construções, que fossem surgindo (<http://ngm.nationalgeographic.com/2011/04/ny-high-line/goldberger-text>).

O processo de planejamento para a realização dos Jogos Olímpicos de Londres 2012, de acordo com Poynter (2009, p.184), iniciou-se em 1997 quando a *British Olympics Association* (BOA) elaborou um estudo de viabilidade sobre a possibilidade de sediar os jogos. As falhas apresentadas nas candidaturas de Birmingham (1992) e Manchester (1996/2000) convenceram a BOA que somente Londres teria chance de sucesso. Havia duas opções de localização dos jogos: a oeste ou a leste. Após quatro anos, ainda segundo o autor, o estudo foi submetido ao prefeito da cidade que decidiu que a candidatura de Londres deveria focar a área do Leste para aproveitar a realização dos jogos como suporte à agenda de regeneração urbana da área degradada existente. A partir de então todo o planejamento foi baseado no legado que os jogos vão deixar no leste de Londres, sendo estabelecidas seis metas descritas por National Audit Office (2007a), e confirmadas por Toyne (2009, p.236): fazer do Reino Unido uma nação de liderança mundial no esporte; com a regeneração, transformar o coração do leste de Londres; inspirar uma geração de jovens a tomar parte do voluntariado, da cultura e da atividade física; fazer do Parque Olímpico uma imagem de a vida sustentável; demonstrar que o Reino Unido é um lugar criativo, inclusivo e acolhedor para morar, visitar e fazer negócios; quanto aos portadores de necessidades especiais: desenvolver oportunidades para população com capacidade diferenciada. Isso se fará a partir da paixão dos britânicos

pelo esporte, abrindo a economia para novos negócios, construindo uma grande sociedade e desenvolvendo o parque olímpico como parte da regeneração do Leste de Londres.

Porém após a vitória da candidatura, os planos originais foram alterados e, segundo Bernstock (2009, p.210-211), os organizadores da Olimpíada anunciaram mudanças aprovadas pelo Comitê Olímpico Internacional (COI), envolvendo adaptações para o local da Vila Olímpica, os centros temporários de mídia e treinamento e local de estacionamento, tudo para ampliar o Parque Olímpico e suas instalações, sublinhando o compromisso de Londres realizar os melhores Jogos Olímpicos e Paraolímpicos do mundo e deixar um legado de classe mundial. De acordo com Young (2011), do orçamento, 75% foram destinados às obras que ficarão como legado dos jogos olímpicos, incluindo a recuperação de toda a área de 2,5 milhões de m² (http://www.sinduscon-rio.com.br/sindusletter/sindusletter_250511/n34.htm). Foi criada a *Olympic Park Legacy Company*, com o objetivo de assessorar o governo e a prefeitura londrinos para cumprirem as promessas relacionadas ao legado. A partir destes objetivos, a *Olympic Park Legacy Company* definiu um extenso elenco de metas em que se destacam a criação de um modelo de gestão imobiliária e gestão sustentável de modo a oferecer retorno para os cofres públicos no investimento público.

Até mesmo o trajeto da tradicional maratona olímpica, segundo Freitas (2011), foi desenhado para incluir o máximo possível de cartões postais da cidade. A mudança de percurso, apesar de ter gerado ondas de reclamação popular, pois, na opinião destes que contestavam, “privilegiou a cara internacional de Londres” (<http://olimpiadas.uol.com.br/noticias/redacao/2011/10/10/londres-tira-maratona-do-estadio-olimpico-e-compra-briga-ao-privilegiar-cartoes-postais.htm>). No entanto, o percurso foi pensado, já que a maioria dos espectadores não estará em Londres e, sim, em frente às telas de TV e outros dispositivos, para que crie memórias duradouras da cidade, imaginando assim ativar as várias atividades econômicas que podem surgir desta alteração, sobretudo, o turismo. Todo o planejamento no acompanhamento das obras ocorre em parceria com o Governo Central, com a prefeitura de Londres e com a *Greater London Authority* (GLA) dos cinco bairros-sede dos Jogos Olímpicos, além dos residentes nas comunidades locais vizinhas, das organizações locais, das empresas e agências de regeneração e de outros parceiros, tanto no setor público e privado, incluindo organizações nacionais e internacionais desportivas, culturais e de lazer. Mas o que merece destaque no planejamento dos Jogos Olímpicos de Londres 2012 é a forma como as operações são monitoradas e avaliadas. Os indicadores versam sobre sustentabilidade econômica, sustentabilidade social e sustentabilidade ambiental. De acordo com Edcoms (2007, p.51), a investigação que conduz a mensuração destes indicadores deve ser contextualizada, levando em consideração as tendências de fundo e não apenas olhando para os dados de base e pós-evento.

No entanto, segundo o National Audit Office (2011, p.6), os benefícios líquidos da realização dos Jogos Olímpicos Londres 2012 ainda não foram estimados. Está sendo desenvolvida uma estrutura para avaliar o legado, como recomendado pelo Comitê de Contas Públicas, mas há pouco controle sobre a garantia do legado. Além disto, não há planos de como a entrega do legado será monitorada e coordenada após os Jogos.

Segundo Greco e Santoro (2009, p.119), a área central em que a antiga capital foi fundada em 1267 ainda mantém parte do seu *layout* secular. Um plano de regulação (1992-2010) conduziu intervenções urbanas para levar Pequim ao século XXI. Dentro deste contexto, os trabalhos foram realizados para a criação da área de tecnologia: o *Zhongguancun Science Park*, bem como planos para o novo *Central Business District* (CBD), estendendo-se até as bordas de *Sanlitun Street*. Além disso, a ideia para as *Olympic Green* começou em 2001, e foi necessário destinar uma área para os Jogos Olímpicos que vieram a se realizar em 2008.

Para Brunet e Xinwen (2009, p.171-173), o plano da cidade visava transformar a economia de Pequim, em economia de serviços em diversos setores, como finanças, indústrias culturais e criativas, o setor imobiliário e da logística, com propostas desenvolvidas para cada um destes setores, estabelecendo novas condições de mercado e formas de regulação que são favoráveis ao investimento e modernização extensa. Devido à grande expansão urbana proveniente de altos investimentos, um novo plano diretor foi proposto para dirigir a cidade entre os anos de 2004 e 2020. Nesta nova regulamentação, o diferencial esteve na implementação de dois cinturões: um verde, para solucionar o grave problema de poluição existente na cidade, localizado nas margens do quinto anel viário; e outro produtivo, localizado na periferia voltado para o assentamento de novas e modernas instalações. No entanto, a *Haidian Development Area of Zhongguancun Science Park, Sanlitun and the Luxury Residential District, The North-East Area and the Airport Lane, Olympic District, The Historic Centre* ainda são consideradas como principais áreas de desenvolvimento para a cidade, desde o plano de 1992-2010 e passíveis de renovação urbana. Com o programa global urbano levado em consideração, até sua conclusão, a cidade de Pequim mostrou uma fisionomia totalmente diferente em relação a 1990. Mesmo mantendo uma estrutura em que o centro é decididamente preponderante, todo o arranjo urbano pode agora ser definitivamente entendido, como um sistema interligado e multi-centrado. Além disto, segundo Coddou (2008):

Ao saber da nomeação de Pequim como sede dos Jogos, o governo realizou concursos convidando arquitetos internacionais para a seleção dos projetos dos edifícios que, além de acolher os Jogos, serviriam para pensar e reconstruir a infra-estrutura da cidade, e colocá-la no mapa mundi da arquitetura contemporânea. Sem ter tido tempo de formar uma geração de arquitetos ousados, os maiores escritórios na China ainda são os públicos, dos governos central ou local, e até os anos 90 careciam de conhecimento de novos materiais e desenvolvimento da engenharia, por isto foi necessária a busca por arquitetos internacionais para cumprir as metas do governo neste evento em particular (<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.091/1902>).

Assim, através de concursos realizados, além do estúdio Sasaki Associates, que elaborou o *master plan* para a *Olympic District*, de acordo com Coddou (2008):

o governo contratou o escritório suíço Herzog & De Meuron para realizar o principal edifício dos Jogos, o Estádio, também chamado de “Ninho de pássaro” pela forma de sua estrutura externa e o escritório australiano PTW para o projeto do Centro Nacional de Natação, principal contraponto ao Estádio dentro do novo bairro olímpico na cidade. Os chineses explicam os dois edifícios a partir da famosa dicotomia ying/yang. O escritório de Paul Andreu, associado aos Aeroportos de Paris, para construir a Ópera de Pequim, o primeiro dos edifícios a ficar pronto – inaugurado em dezembro de 2007 – e finalmente o escritório holandês OMA para a construção de um ambicioso projeto que engloba o edifício dos estúdios do canal público da televisão chinesa, CCTV e uma outra torre menor, no mesmo entorno, para uso administrativo, de serviços e educação. A lista deve necessariamente ser completada pelo projeto do novo aeroporto de Pequim, de Foster & Associates, cujas dimensões megalomaníacas demonstram a ambição do governo (<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.091/1902>).

Não era simplesmente, segundo Greco e Santoro (2009, p.121), uma questão de preparar os trinta e dois complexos necessários para as competições de atletismo, mas era impressionante a forma como a cidade inteira foi afetada. Durante a fase de implementação dos projetos, começando no início de 2004, qualquer tipo de construção ou infraestrutura assumiu a condição de rótulo olímpico. No que se refere ao monitoramento e avaliação da intervenção urbana, de acordo com Brownell (2008), Pequim será a primeira cidade anfitriã a produzir um completo relatório sobre o impacto dos Jogos Olímpicos, coletando informações sobre 150 indicadores econômicos, sociais e ambientais. Isto acontecerá desde o anúncio até o período de dois anos posterior ao acontecimento das olimpíadas, ou seja, um período de onze anos. No entanto, para os chineses, faltaram alguns indicadores, relacionados às transformações, consideradas imensuráveis. Para a China, a herança, as práticas de preservação da cultura, são bens culturais que deveriam se fazer presentes neste relatório de impactos, inclusive em relação às transformações políticas sofridas neste período.

Gestão

A iniciativa de realizar uma intervenção urbana, buscando transformações intencionais e valorização multidimensional, é a prova mais nítida da necessidade de um novo modelo de gestão nas cidades contemporâneas. A partir do exame das diversas experiências internacionais de intervenção urbana, foi possível perceber que, para satisfazer as novas demandas da sociedade urbana, tornou-se imprescindível um novo modelo de gestão. Nele, evidenciou-se a necessidade de assumir o planejamento como referencial indispensável antes, durante e depois das ações – o que parece ser um traço incorporado à cultura dos gestores. Além disto, verifica-se neste estudo das experiências internacionais, que, ao longo das últimas décadas, as críticas formuladas vão contribuindo para a formação de um consenso de que as formas de gestão necessitam apresentar alguns aspectos inovadores: o poder público trabalha para cidadãos, não para usuários, e esta mudança conceitual é traduzida na transparência, na participação, no estímulo ao sentimento de pertença; as cidades são nós de uma rede mundial de troca de bens, serviços e capital, no contexto da globalização e da informacionalização, o conceito de cidade-ilha foi substituído pelo papel de protagonista no cenário mundial, daí a procura por megaeventos; o cuidado com o meio ambiente não pode ser encarado apenas como um realce na fisionomia da cidade, mas importa a sustentabilidade ambiental que é uma das bases do desenvolvimento urbano, afetando, para o bem ou para o mal, outras dimensões: econômica, social e política. No caso das cidades norte-americanas, Del Rio (2001) observa que:

as prefeituras destinam a implantação destes planos e projetos especiais, às áreas geograficamente demarcadas, confia a gestão a uma empresa ou agência de desenvolvimento de capital misto, especialmente montada, num modelo recomendado nos anos 50 pelo governo federal, que nesta condição destinava recursos de programas especiais para a recuperação de áreas degradadas, contando com a prefeitura como co-investidora. Estas agências atuam como empresas do mercado, não oneram o custo do serviço público e possuem grande independência e agilidade para perseguir suas estratégias de desenvolvimento. Operam quase como agentes imobiliários, podem comprar e alienar terrenos, urbanizá-los, negociar alterações de legislação, promover projetos especiais e pacotes de incentivos diversos (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>).

Foi assim com Baltimore, a partir da *Charles Center – Inner Harbor Management (CC-IH)*, e com Nova Iorque, a partir da *Battery Park City Authority (BPCA)*, no caso do *Battery Park City*. Em Baltimore, com o objetivo de transformar a desvalia existente na zona central da cidade, um grupo de 100 executivos formou, em 1955, o *Greater Baltimore Committee*, composto por empresas líderes da cidade, escritórios de advocacia, universidades, hospitais etc. Juntos, o *Greater Baltimore Committee* e prefeitura de Baltimore, por meio do *Committee for Downtown*, concordaram que uma intervenção na área era prioridade. E assim, em 1956, o *Greater Baltimore Committee* criou uma subsidiária, o *Planning Council*, que foi apoiada financeiramente por contribuições da iniciativa privada e do *Committee for Downtown*. O plano diretor, que propôs o *Central Business District (CBD) Charles Center*, foi uma doação à cidade pelo *Greater Baltimore Committee* (<http://cityhallcommons.com/topiclist/d370.innerharbor.html>). Sabendo que o plano iria causar o ceticismo entre os moradores de Baltimore, o *Greater Baltimore Committee* lançou uma campanha educativa sobre os benefícios da transformação, a partir da realização de reuniões com usuários da área, procedimento que passou a ser imprescindível para o desenvolvimento do projeto. Para auxiliar na gestão do processo de planejamento e projeto do Charles Center, foi criado o *Charles Center Management Office (CCMO)*, para com a flexibilidade de uma empresa privada levantar capital de giro e com os seus poderes de setor público realizar a implantação do planejado.

O sucesso alcançado criou um ambiente favorável para o *master plan* da segunda fase da intervenção urbana, o *Inner Harbor*. A tarefa de implantação foi confiada à mesma equipe de gerenciamento do *Charles Center*, que optou por formar uma corporação privada, a *Charles Center-Inner Harbor Management, Inc. (CC-IH)*, que tinha os mesmos poderes legais como qualquer empresa privada, mas com a diferença de que seu negócio era controlado por um contrato com o município. A cidade pagava todos os custos da operação e apoio logístico, mas os títulos de todas as propriedades adquiridas e as receitas provenientes da venda da terra permaneceram com a cidade, além da decisão de todos os acordos com terceiros, tais como os desenvolvedores, e a aprovação os orçamentos. É válido ressaltar que estas decisões ocorriam em sessões abertas, onde qualquer pessoa podia ser ouvida. Segundo Del Rio (2001): “A continuidade administrativa com a reeleição por quatro vezes do prefeito, que depois elegeu-se governador, foi um dado crucial para tanto” (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>). Com o passar dos anos, a CC-IH passou por algumas adaptações, cuja última se deu em 2004, quando rebatizada de *Urban Design and Architectural Review Panel (UDARP)* e suas atribuições foram revistas pela prefeitura de Baltimore. Wang (2008) diz que a parceria entre poder público e iniciativa privada na gestão da intervenção urbana de *Charles Center-Inner Harbor* levaram ao sucesso de Baltimore, pois permitiu a ambas, as autoridades públicas e organizações privadas, a um acordo sobre metas de desenvolvimento.

Nas últimas três décadas, vários atores – indivíduos, agências e organizações – foram envolvidos na transformação do *Battery Park City (BPC)*, mas a *Battery Park City Authority (BPCA)*, criada em 1968, hoje, *Hugh L. Carey Battery Park City Authority (BPCA)*, que tem a missão de planejar, criar, coordenar e manter uma comunidade equilibrada de espaço comercial, residencial e parques dos 37 hectares do BPC (<http://www.batteryparkcity.org/page/page11.html>), é a personagem central desde o início do projeto, cuja implantação se deu somente 10 anos após o início dos trabalhos. Isto porque, segundo Gordon (1997, p.24), havia conflitos entre a cidade e o estado de Nova Iorque, que versavam sobre o retorno financeiro da intervenção para ambas as esferas; a proporção de unidades habitacionais destinadas à baixa renda; o *design* do projeto; e os arranjos para a continuação da participação e implantação do projeto. O projeto era tocado entre as duas esferas de poder, e o governador e o prefeito, apesar de serem do mesmo partido, para dar prosseguimento ao projeto, tiveram que realizar um acordo

para prosseguir com as ações de transformação da área. Além disto, três grandes problemas, segundo Gordon (1997, p.49), surgiram na implantação de infraestrutura a ser realizada pelo poder público e que apresentava orçamento de alto custo; os conflitos entre os arquitetos que estavam desenvolvendo projetos; o colapso do mercado imobiliário; e a crise fiscal que paralisou as agências de desenvolvimento do Estado e da *City*. A estratégia de executar um plano em fases, segundo Gordon (1997, p.109) pode reduzir custos e melhorar a imagem da área durante a implantação. Outra estratégia para conseguir adeptos para o desenvolvimento da área foi mudar a má imagem de sua frente hídrica através de espaços públicos de alta qualidade e instituições. A agência construiu esses lugares antes do desenvolvimento privado, entregando os benefícios ao público. A agência trabalhou na manutenção destes espaços em um padrão muito mais elevado do que o normal na cidade (p.111). A partir de várias reformulações, a BPCA chega ao século XXI, utilizando em suas rotinas premissas como Parcerias Público-Privadas no financiamento de suas ações; Equilíbrio e Estética, criando um modelo de desenvolvimento de uso misto que exemplifica a excelência em arquitetura e planejamento urbano; Responsabilidade Ambiental; e Medidas de Desempenho, verificando na área do BPC o desenvolvimento completo de edifícios de escritórios, de edifícios residenciais, de prédios públicos, a construção do sistema de parques, a maximização de receitas de aluguéis e os PILOTs devido ao regime de locação etc. (<http://www.batteryparkcity.org/page/page11.html>). A BCPA, para manter os investimentos na área, além de títulos de investimento, segundo Fainstein (2001, p.169), recebe pagamentos de arrendamento de terrenos por meio do *Payment In Lieu Of Taxes* (PILOT), e um pagamento instalações civis para cobrir despesas de manutenção nos espaços comuns. De acordo com Gordon (1997, p.114), a Cidade de Nova Iorque abandonou o tradicional papel regulador no planejamento e dependia da BPCA para controlar a qualidade dos espaços públicos e edifícios privados. No entanto, comprovou-se que a cidade tem um melhor resultado quando concede autoridade para estas atribuições.

A *London Docklands Development Corporation* (LDDC) foi uma das primeiras *Urban Development Corporations* (UDC), criadas para implementar o *Local Government Planning and Land Act*. Segundo Brownill (1990, p.31), as UDCs eram organismos de interesse nacional para assegurar a transformação das *Urban Development Areas* (UDA) e a *London Docklands Urban Development Area*, como ressaltado anteriormente, compreendia os bairros de Tower Hamlets, Newham e Southwark. De acordo com Brownill (1990, p.39), a tarefa dada à LDDC foi regenerar as *docklands*, transformando-as, em porto mundial. A LDDC tinha como objetivos melhorar a imagem de *docklands*, através de transformações físicas e criar confiança na continuidade das melhorias; usar os poucos recursos públicos para atrair o investimento privado; empreender melhorias ambientais; dar publicidade e vender as oportunidades de *Docklands*, e prover os potenciais clientes com informações solicitadas; trazer melhorias significantes na escolha e qualidade de habitação e amenidades da comunidade; implantar rede de transporte público e rodovias ligando a área às demais partes de Londres; e finalizar suas atividades, logo que a prosperidade das *docklands* torne-se claramente uma atividade lucrativa.

Mas, para Fainstein (2001, p.177), a LDDC “focou na implantação e não no planejamento; diferentemente de Nova Iorque que privilegiou projetos e *design* das áreas”. A LDDC foi inteiramente financiada pela concessão do Governo e pela renda gerada pela alienação de terrenos para habitação, desenvolvimento industrial e comercial. Após sua dissolução, em 1998, os conselhos dos bairros e outras agências locais assumiram a responsabilidade de dar continuidade à tarefa da LDDC, com exceção da subárea Royal Docks, cuja intervenção ficou subordinada, ao longo destes anos, a outras agências, sendo que a mais recente é a *London Development Agency* (LDA), uma das nove *Regional Development Agencies* (RDA), criada em 1999, e agora uma das quatro instituições pela qual o prefeito de Londres é responsável (Metropolitan

Police, Fire Authority e Transport for London). Em 2010, o Governo anunciou que as *Regional Development Agencies*, incluindo a *London Development Agency (LDA)*, serão suprimidas em 2012. As funções da LDA, juntamente com seus ativos e passivos, deverão ser executadas pela *Greater London Authority (GLA)* (http://www.lda.gov.uk/Documents/Corporate_Plan_2011-12_11670.pdf). São comuns as críticas referentes ao desempenho da LDDC, abordando diversos aspectos. A mudança de foco na atuação por influência política surge com frequência, pois, conforme os relatos, enquanto as responsabilidades de preparação de planos legais para a área das *docklands* permaneciam com as autoridades locais, a função de controlar o desenvolvimento era administrada pelo LDDC. Assim, como em Nova Iorque, Baltimore e, certamente, todas as demais cidades, a relação entre o órgão de gestão da intervenção urbana seguia a lógica da política local. Ou seja, também em Londres, quando mudanças ocorriam na política local, inclusive em relação aos conselhos dos bairros, a relação entre a LDDC e demais instituições e órgãos também eram modificadas ao sabor da ideologia vigente.

Brownill (1990, p.174-176) argumenta que, no início, destacou-se a necessidade de avaliação das UDCs e da LDDC, como uma ação política necessária para ampliar e diversificar os critérios, no entanto, se admitia, como a principal conclusão, que os critérios adotados falharam, principalmente no que se refere aos residentes locais, que acabavam pagando a conta das falhas. A distância entre o discurso e a realidade também é salientada como uma falha comum no contexto da LDDC. Enfim, para muitos, tudo que aconteceu nas *docklands* foi resultado de um gasto de enormes somas de investimentos públicos em solo e mercado imobiliário. A falta de transparência e de informações financeiras, a falta de diálogo, de efetividade na governança, e de capacidade da LDDC em resolver problemas foram considerados os principais fatores que impediram um crescimento mais rápido da área.

Quanto à implantação da equipagem para os Jogos Olímpicos de Barcelona, o governo central espanhol e a prefeitura de Barcelona configuraram uma *joint venture* para facilitar o processo de investimentos: a *Barcelona Holding Olympic S/A (HOLSA)*. Enquanto o Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos de Barcelona (COOB) cuidava da organização do evento propriamente dito, a HOLSA promoveu a construção dos equipamentos esportivos e dos 78km de novas estradas e ainda a vila olímpica. Conforme o relato do National Audit Office (2007b, p.17), coube ao prefeito da cidade, Pasqual Maragall, liderar e orientar o trabalho de regeneração. Ele interveio pessoalmente em projetos de planejamento, tomou o controle pessoal do projeto Olimpíadas, muitas vezes, tomou decisões importantes nas reuniões quinzenais que manteve com seus mais próximos colaboradores. Maragall usou sua influência política considerável nas negociações com o Governo central em Madrid, muitas vezes para garantir financiamento. Seu estilo de liderança teve seus críticos – um líder de associação de bairro chamava a preparação dos Jogos Olímpicos de um “assunto privado entre o Príncipe e os arquitetos do Príncipe”. No entanto, muitos reconhecem que a determinação e a rápida condução através do trabalho foram vitais para alcançar o grande sucesso dos Jogos.

Depois dos Jogos Olímpicos, segundo National Audit Office (2007b, p.18), a cidade teve uma fase de trabalho mais baseada em parcerias, dada a sua grande quantidade de programas. Um ano após, foi criada uma corporação gestora, a *Barcelona Regional S/A (Regional)*, como uma sociedade anônima, com o objetivo de proporcionar a cooperação entre os diferentes agentes públicos envolvidos na regeneração. Sua outra função principal era fornecer serviços especializados aos seus associados e outros agentes públicos, ligados ou dependentes de áreas de planejamento urbano. Foi-lhe dado poderes para agir como uma empresa pública de regeneração e foi criada para se tornar um ator importante em matéria de planejamento de infraestrutura metropolitana.

O Plano Geral de Ordenação Urbana de Bilbao (PGOUB) foi promovido pela Prefeitura de Bilbao e Província de Bizkaia, com a participação de todas as instituições nacionais e regionais juntamente com os 35 municípios que compõem a área metropolitana. O plano que reúne as prefeituras municipais e a Província de Bizkaia, a nível regional, o Governo basco, a nível nacional, a Administração Geral do Estado, dentre outras instituições tem sua implantação gerida por empresas dos vários níveis da Administração Pública, cujas mais relevantes são a Agencia Bilbao Metropoli-30 (1992), reconhecida como uma Entidade de Utilidade Pública pelo governo basco. Era uma associação para a promoção de pesquisa, criada para realizar projetos, e estudos que visavam à formação de uma economia baseada no setor de alta tecnologia, a renovação urbana da zona central, a intervenção ambiental a partir da limpeza do rio e dos terrenos industriais, implantação da Agenda 21; e fortalecimento da identidade cultural por meio da regeneração urbana, e a Sociedad Bilbao Ría 2000 (1992), cujo objetivo era recuperar áreas degradadas ou áreas industriais em declínio. Esta agência integra, coordena e executa a ação na área de urbanismo, transporte e meio ambiente. Compreende a administração central e as administrações Bascas, entre elas a Prefeitura de Bilbao. A sua singularidade reside no acordo dos seus membros para funcionar como a única cidade ao longo de linhas em que são aprovados os projetos por todas as entidades envolvidas (http://www.bilbao.net/ingles/bilbaonegocios/invertir/eng/1_revitalizacion.htm).

Inspirada no modelo francês das *Sociétés d'Economie Mixtes* e no modelo britânico das *Urban Development Corporations* (UDCs), logo a Bilbao Ría 2000 tornou-se uma agência fundamental, negociando a reconstrução não só de Abandoibarra, mas também de Bilbao e da área metropolitana, Abandoibarra, Ametzola, a Linha Ferroviária do Sul, Barakaldo, Bilbao La Vieja, Basurto-San Mamés-Olabeaga, Basauri e várias infraestruturas ferroviárias. Santamaría (2007, p. 86) relata que a Bilbao Ría 2000 moldou sua intervenção em torno de três funções básicas: era a agência responsável pela “elaboração de uma estratégia política para o projeto; fazer a gestão financeira da remodelação; e “[...] supervisionar a venda de lotes de terra a promotores privados”. Apesar de todos os parceiros na Bilbao Ría 2000 serem empresas ou instituições públicas, a agência tinha o status “de uma empresa privada” – para permitir maior flexibilidade e eficiência. De acordo com Plöger (2007, p.36-37), a criação da agência de regeneração, a Bilbao Ría 2000, foi chave para a transformação física da cidade. Mas a delegação de competências de planejamento e implantação, a um corpo fora da prefeitura municipal, a abordagem empresarial de Bilbao Ría 2000 e o foco na regeneração física têm sido criticados. Outra crítica é que os moradores não têm muitas vezes sido envolvidos ativamente durante o processo de regeneração. Na Europa, um fato interessante é que, com a União Europeia, cidades e países estão compondo várias redes de compartilhamento de experiências, dentre elas, aquelas relacionadas a processos de intervenção urbana. De acordo com Marshall (2001, p.62), “outras cidades agora olham para o sucesso da revitalização de Bilbao”.

A Euroméditerranée tem o status de uma operação de relevância nacional. Foi criada pelo governo nacional francês, pela cidade de Marselha, pela *Marseille Provence Metropolitan Urban Community*, pela *Provence Alpes Cote d'Azur Region* e pelo *General Council of the Bouches du Rhone*, que concederam à Instituição Pública um orçamento para realizar estudos, comprar terras, começar a trabalhar e conduzir todas as atividades promocionais e de comunicação em Marselha, para realizar as mudanças e melhorias necessárias para atrair investimentos privados nas áreas selecionadas pelo projeto *Marseille-Euroméditerranée*. A Euroméditerranée é apoiada financeiramente também pela União Europeia, por meio do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER). A missão Euroméditerranée está dividida em quatro áreas muito distintas: i) qualidade de vida, o desenvolvimento e planejamento, o desenvolvimento da propriedade e o desenvolvimento econômico ([206](http://www.euromediterranee.fr/qui-</p>
</div>
<div data-bbox=)

sommes-nous/letablissement-public/les-missions-deuromediterranee.html). As atividades de Euroméditerranée podem ser resumidas em cinco pontos: i) função estratégica, para analisar e identificar os pontos fortes da cidade, para atrair operadoras para a área; ii) determinar o curso da prioridade de desenvolvimento e definir o plano de ação necessário para implementar; iii) coordenar e controlar as ações dos diferentes parceiros; mobilizar fundos para as transações; iv) conduzir as operações em colaboração com parceiros; v) promover o projeto e garantir a sua comercialização para as redes e instituições econômicas (<http://www.euromediterranee.fr/qui-sommes-nous/letablissement-public.html>).

Implantar o projeto de renovação urbana e de requalificação ambiental de uma área degradada da zona oriental de Lisboa foi a principal atribuição confiada à Parque Expo'98 S/A, empresa responsável pela gestão dos trabalhos preparatórios para a realização da Expo'98, o mais importante evento internacional realizado em Portugal. Era uma empresa com 100% de capital público: Governo Português com 99,07% e Municipalidade de Lisboa com 0,93%, com competências de planejamento e gestão do território relativo à Zona de Intervenção (ZI) a partir da missão de desenvolver um projeto de renovação urbana do território onde iria ter lugar a Exposição Mundial de Lisboa Expo'98. Para este objetivo, a Parque Expo'98 S/A foi dotada de poderes administrativos especiais, que concentraram em uma única entidade, todas as decisões da operação. O projeto urbano da Exposição Internacional de Lisboa (Expo'98) foi concebido para ser executado em duas velocidades distintas. A primeira tendo como meta o ano de 1998, a área da exposição e acessos, e a segunda, o ano de 2010, com o desenvolvimento global da área.

Para a Parque Expo (1999, p.34), um projeto com uma dimensão e uma complexidade como a deste implicava necessariamente a criação de uma componente jurídico-institucional específico. Assim foi constituído, o Comissariado da Exposição Internacional de Lisboa – Expo'98 Lisboa. Ao Comissariado competiu preparar, organizar e coordenar, a nível interno e externo, as operações necessárias à realização da Expo'98. Nos termos do Regulamento Geral da Exposição, o Comissário-Geral é a figura que assume a responsabilidade central do evento, cabendo-lhe a representação do Governo português em todos os assuntos referentes à Exposição, o diálogo com o *Bureau International des Expositions* (BIE) e com todos os participantes, alguns poderes regulamentares e disciplinares, bem como a presidência da sociedade encarregada de realizar a Exposição, no caso, a Parque Expo'98 S/A. A presidência do seu Conselho de Administração competiu sempre ao Comissário-Geral da Exposição, no respeito pelo seu Regulamento Geral. À Parque Expo'98 S/A foram conferidos os poderes e prerrogativas do Estado, quanto à proteção, desocupação, demolição e defesa administrativa da posse dos terrenos e instalações da Zona de Intervenção (ZI). Da maior relevância foi à garantia do Estado concedida às obrigações contraídas pela Parque Expo'98 S/A, relativas a empréstimos por ela contratados. Cabe referir também que a Parque Expo'98 S/A veio a gozar dos benefícios fiscais. Entre outros aspectos, atribuiu-se também à Parque Expo'98 S/A a responsabilidade pela elaboração dos respectivos planos de urbanização, a serem aprovados pelo Ministro das Obras Públicas, após parecer de uma Comissão Técnica de Acompanhamento, composta por representantes dos Ministérios mais diretamente envolvidos e das Câmaras Municipais de Lisboa e de Loures. À Parque Expo'98 S/A foram atribuídos poderes excepcionais de expropriação, sendo que lhe competiu suportar as inerentes indenizações, além de atribuições para os trabalhos de regularização e despoluição do rio Trancão, fronteira Norte da zona de intervenção. O Parque das Nações é hoje, a nível nacional e internacional, uma referência de qualidade urbana e um exemplo de cidade viva e é gerido por uma espécie de subsidiária da Parque Expo'98 S/A.

A *Corporación Antigua Puerto Madero S/A* foi uma empresa criada para promover o desenvolvimento da zona de Puerto Madero, na qual o Governo Nacional e da Cidade de Buenos Aires participaram como parceiros iguais. De acordo com Garay (2007, p.76), a *Corporación Antigua Puerto Madero* (CAPM) foi estabelecida com um corpo de seis membros diretores, quatro representando o governo nacional e dois representantes do governo municipal. Para esta empresa, o governo nacional transferiu a propriedade dos 170 hectares no território de Puerto Madero, onde havia sobreposição de jurisdições entre a Administração Geral de Portos da empresa Caminhos de Ferro, e do Conselho Nacional de grãos da Argentina. O governo da Cidade de Buenos Aires estabeleceu regras especiais referentes ao desenvolvimento urbano da área de intervenção (<http://www.corporacionpuertomadero.com/norig.htm>). As prioridades básicas da *Corporación Antigua Puerto Madero S/A* eram recuperar o papel econômico e as atividades da Área Central; reverter o déficit urbano equilibrando espaços públicos e privados; promover a cidade mais perto do rio e melhorar a zona sul; estabelecer um plano de desenvolvimento para incentivar o investimento. Garay (2007, p.77-78) observa que um modelo de administração foi criado baseado no estabelecimento de uma associação de urbanização que geraria o financiamento do projeto. A operação, em vista disso, foi estabelecida sem custos para o Estado; devendo produzir fundos que financiariam outras intervenções urbanas. Com a finalização das obras em Porto Madero, a partir de 2012, o bairro passará a ser gerido pela cidade de Buenos Aires. Assim como a Parque Expo em Lisboa, a *Corporación de Antigua Puerto Madero S/A* se firmou como empresa que gerencia a operação Porto Madero, além de operar na implantação de outros projetos. A *Corporación de Antigua Puerto Madero S/A* atua agora tanto dentro quanto fora da Argentina, responsabilizando-se pelas seguintes funções: imobiliária, construção, desenvolvimento, planejamento urbano, assessoramento, gerenciamento de projetos, fiduciária, supervisão do projeto, auditoria, administração, financeira e investidora (<http://www.corporacionpuerto madero.com/nobj.htm>).

Em Manchester, uma vez que o *master plan* estava elaborado e a estratégia de implementação estabelecida, de acordo com o National Audit Office (2007b, p.39), foram estipulados uma série de marcos temporais, tais como a reabertura da Marks & Spencer. O grupo de trabalho, responsável pelo planejamento e implantação da intervenção urbana do centro de Manchester informava ao público sobre suas realizações, através de relatórios regulares para a *Council's City Centre (Sub) Committee* e para a mídia através de um boletim informativo regular, recebido por todos os moradores e usuários do centro da cidade. Ainda segundo o National Audit Office (2007b, p.39), a liderança para a regeneração do centro da cidade foi exercida pela *Manchester Millennium Ltd.* (MML), empresa criada com o único propósito de regenerar o centro da cidade (figura 228). A MML envolvia uma cooperação entre o setor público e o setor privado e a Prefeitura participou do processo como uma espécie de auditora. A MML, estabelecida em julho de 1996, dois meses após o atentado, tinha como objetivos iniciais coordenar a preparação do programa de recuperação, controlar e fiscalizar as ações a serem desenvolvidas; assumir a responsabilidade de criação de uma estrutura de regeneração, facilitar acordos para a realização do *master plan* e procurar desenvolver parcerias entre proprietários e a Prefeitura; garantir os recursos dos setores público e privado, para assegurar a execução do programa de recuperação; dotar a Prefeitura e o governo de recursos públicos para apoiar a implementação do programa de recuperação. Foi dado um prazo limitado de três anos para a concessão de financiamento público.

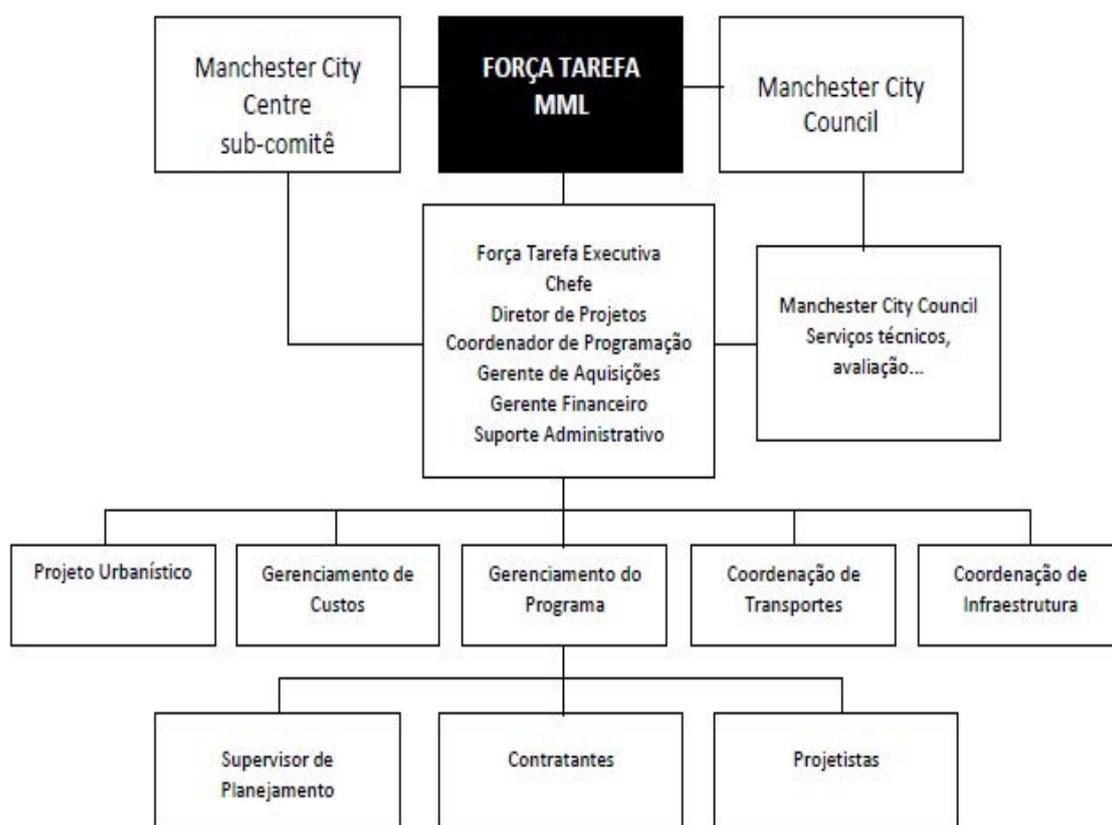


Figura 228 – Estrutura da Força-Tarefa MML. Adaptado.
Fonte: William (2003, p.140)

A MML era composta de um chefe executivo de uma Companhia de Construção, de políticos (o prefeito e um deputado), de instituições públicas e privadas e de executivos: funcionários públicos, consultores etc. Isto proporcionou um foco para o desenvolvimento da intervenção urbana do centro da cidade. A *Manchester Millennium Ltd* (MML), de acordo com o National Audit Office (2007b, p.39), usou a Mace, uma empresa de construção e gestão, para impulsionar o progresso sobre a implantação do *master plan*, em estreita colaboração com as equipes de projeto. Produziam relatórios de status mensais, em cada um dos projetos no plano e continham detalhes do que precisava ser feito, a quem foi atribuído, quando ele precisava ser feito e como ele era para ser feito. Tais relatórios foram usados por todos os parceiros para monitorar o progresso. Isso significava que todos – a força-tarefa (MML), construtores e outros organismos do setor privado – tinham a mesma informação sobre o progresso e, além de reduzir o âmbito da disputa entre os parceiros, identificava os progressos e apontava possíveis riscos. Segundo Williams (2003, p.101):

A Prefeitura de Manchester, contudo permaneceu como o organismo responsável por todos os recursos públicos aprovados para reconstrução da cidade central, e manteve a sua função de planejamento para a área de renovação, enquanto o foco principal da Força-Tarefa foi facilitar a ação do setor privado e de articular de forma coerente um quadro de investidores. É claro, porém, que a Prefeitura exercia sobre a MML um considerável grau de controle em todo o processo, assegurando o pleno empenho e capacidade dos proprietários do setor privado.

Para William (2003, p.134), na verdade, o êxito do *master plan* se deve à coordenação e gestão estratégica de ambos os programas globais e uma extensa lista de projetos. Segundo o autor, sua estrutura organizacional e foco operacional envolvia a implementação do *master plan*, supervisão do programa e a garantia dos recursos necessários. A Força-Tarefa foi finalizada em abril de 2000, altura em que o programa de reconstrução do núcleo foi concluído, com a entrega dos elementos restantes para ser transferidos e supervisionados por equipe de Projetos Especiais da Prefeitura de Manchester (2003, p.139).

A *Cape Town Partnerships*, uma empresa independente, sem fins lucrativos, que surge de uma colaboração entre o poder público e agentes privados, que trabalham em conjunto para desenvolver, gerenciar e promover o centro da cidade do Cabo, como um lugar para todos e um importante centro comercial, turístico, residencial, cultural, educacional, e de entretenimento e lazer. Governada por um conselho de administração, a visão que a *Cape Town Partnership* tem para o centro da cidade é de um centro inclusivo, produtivo e diversificado, que mantém o seu caráter histórico e reflete uma identidade comum para todas as pessoas da Cidade do Cabo. São atribuições da *Cape Town Partnerships* mobilizar os setores público e privado e outros intervenientes, em torno de objetivos comuns de desenvolvimento; consolidar o centro da cidade como o coração econômico, social e cultural da região metropolitana da Cidade do Cabo; ampliar o acesso aos benefícios, serviços e oportunidades no centro da cidade para toda a população da Cidade do Cabo; coordenar e facilitar programas de regeneração urbana; guiar a tomada de decisões e direcionar recursos para a solução dos desafios econômico e social do centro da cidade. Um agente urbano de gestão específico, a *Central City Improvement District* (CCID), foi criado pela parceria, em novembro de 2000. O movimento *Central Improvement Districts* (CID) na Cidade do Cabo é uma forma de parceria, em que a cidade recolhe mensalmente recursos financeiros para garantir a manutenção e investimentos na área regulamentada. No entanto, até o ano de 2010, após mais de dois anos de discussões dentro da cidade do cabo, ainda não estava claro qual departamento é responsável pela manutenção, gestão, desenvolvimento e promoção do espaço público na cidade. Consequentemente, esta função ainda não era adequadamente realizada (<http://www.capetown.gov.za/en/Pages/CitytostudyIntersitesproposalforR20billionfacelift.aspx>).

A gestão do Progetto Bicocca, segundo Dalla Longa (2010, p.177), é principalmente realizada pela Pirelli. Isso não significa que a administração pública não tenha papel nas negociações de contrapartidas e em alguns casos no balanceamento da ação privada com interesses públicos específicos. Também de acordo com Dalla Longa (2010, p.173), atrás da ação administrativa houve vários suportes políticos para o projeto, em um período caracterizado pela nítida instabilidade, com várias alterações na prefeitura. Na entrevista a Marisa Barda, o projetista da área, Arquiteto Vitorio Gregotti afirma que por cinco anos a implantação do Progetto Bicocca ficou estacionada devido, especialmente, a problemas institucionais (<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/01.003/3350?page=1>). O gerenciamento adotado, no caso da Pirelli, tem sido uma interconexão entre a pluralidade dos atores públicos e privados dentro de diferentes fases dos processos. A área da Bicocca, segundo Dalla Longa (2010, p.179), já pertencia a Pirelli, que adquiriu parte, 24 hectares de outra área industrial denominada de Ansaldo, que foi acrescida à área inicial da intervenção, totalizando aproximadamente 100 hectares, a Grande Bicocca. Por isto, segundo o autor, a Pirelli, tornou-se o primeiro operador capaz de implantar um projeto de regeneração urbana, do início ao fim (p.172). A promoção da intervenção, para Dalla Longa (2010, p.178), foi patrocinada pela Pirelli por várias razões: para atrair capital, para realizar *marketing* da Pirelli, para dar legitimidade para a recém-nascida companhia imobiliária e para favorecer a nova parceria com a administração pública.

A municipalidade também em muitas ocasiões tem promovido seu redesenho de forma eficaz às funções da cidade milanesa. Durante a fase de aprovação do plano urbano, o proprietário da área foi a *Società Progetto Bicocca*, uma companhia do grupo Pirelli. Após os planos de zoneamento, pequenas e médias Sociedades de Propósito Específico (SPE) foram criadas para implementar/financiar o projeto. O restante da área fica a cargo da *Milano Centrale Immobiliare*, que, em 2001, passou a se chamar Pirelli Real Estate (PIRELLI RE) e, em 2009, *Prelios Spa*. Ainda segundo o autor, em seis anos, a *Milano Centrale* cresceu em valor 16 vezes (de US\$ 20,5 milhões em 1994 para US\$ 341,7 milhões em 2000). A *Prelios Spa* controla o processo de implantação de cada SPE. De acordo com Dalla Longa (2010, p.183-184), a Unidade de Gestão Organizacional do Projeto é a responsável pela tarefa de uniformização das intervenções individuais da SPEs, especialmente em relação aos procedimentos administrativos, cronograma e os custos, avaliações, relacionamento com a administração pública, coordenação de planejamento de arquitetura e engenharia, construções de edifícios, desde a seleção de construtores e atribuições, a coordenação dos vencedores e fornecedores, direção e supervisão de obras dos canteiros de construção. A unidade organizacional opera em forma de matriz, Unidade de Gestão Organizacional das Facilidades, e intervém no funcionamento e recuperação dos edifícios e estruturas públicas. O Serviço de Crédito da Unidade Organizacional é encarregado da verificação do crédito e do fluxo de caixa. Dentro da *Prelios Spa* está a unidade de pessoal também encarregada de contratos, mobilidade pessoal, *marketing* etc. (figura 229).

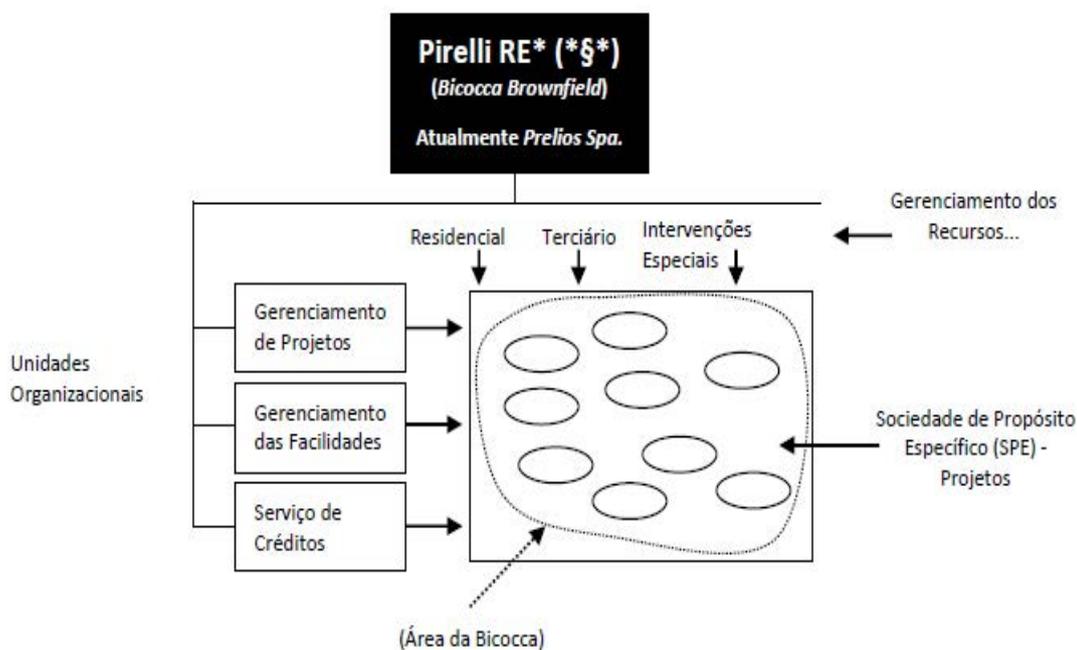


Figura 229 – Estrutura de Gerenciamento do *Progetto Bicocca*. Adaptado.
 Fonte: Dalla Longa (2010, p.184)

Outra importante inovação foi o papel que o *marketing* assumiu, empenhado em estimular alvos de demanda, em todas as fases do projeto. A estratégia de *marketing* adotada foi baseada na criação de expectativas em cidadãos e investidores, na análise da demanda e na capacidade de oferta. A municipalidade de Milão foi envolvida na promoção e desenvolvimento de simples eventos, mas tomou parte na ação de *marketing* territorial desenvolvido pela *Bicocca* è.

A ONG *Friends of the High Line* foi fundada em 1999 por dois moradores do bairro, Joshua David e Robert Hammond, que defendiam a preservação da High Line, quando a estrutura ferroviária em desuso estava sob ameaça de demolição. A *Friends of the High Line* é

uma entidade privada sem fins lucrativos e trabalha com a *City* para manter o *High Line Park* como um ótimo lugar público para todos os nova-iorquinos e visitantes apreciarem. Além de supervisionar a manutenção, operações e programas públicos para o *High Line*, a *Friends of the High Line* está atualmente trabalhando para aumentar o financiamento privado, essencial para ajudar a completar a construção do parque e criar uma dotação para suas operações futuras. O *High Line Park* é propriedade da Cidade de Nova Iorque e está sob a jurisdição do Departamento de Parques e Recreação. Foi doado à cidade pela *CSX Transportation, Inc.*, que ainda possui a seção norte da ferrovia prevista como a terceira fase de implantação do parque. As áreas sob o *High Line* são de propriedade do Estado de Nova Iorque, *New York City*, e mais de 20 proprietários de imóveis privados.

Após a vitória da candidatura para sediar, em Londres, os Jogos Olímpicos de 2012, foi montado um esquema para garantir o sucesso do evento. Os jogos estão sendo promovidos, planejados, gerenciados pelo governo por meio do Olympic Board do Government Olympic Executive (GOE). Seguindo exemplo dos Jogos Olímpicos de Barcelona, em que o COOB foi o responsável para organizar os eventos relacionados aos Jogos Olímpicos e a HOLSA para gerir as obras relacionadas à infraestrutura e legado, em Londres, o London Organising Committee of the Olympic Games and Paralympic Games (LOCOG) foi criado para supervisionar o desenvolvimento dos Jogos Olímpicos e a Olympic Delivery Authority (ODA) é a responsável pela construção da equipagem esportiva e de toda a infraestrutura planejada. Segundo Poynter (2009, p.187-188), quem cuida dos Jogos é o Department for Culture Media and Sport (DCMS), pois a tarefa de organizar os jogos corre em paralelo à tarefa de cuidar do desenvolvimento urbano da área que está a cargo da London Development Agency (LDA). A ODA consiste na representatividade dos setores públicos e privados e trabalha com a LDA e demais entidades (figura 230).

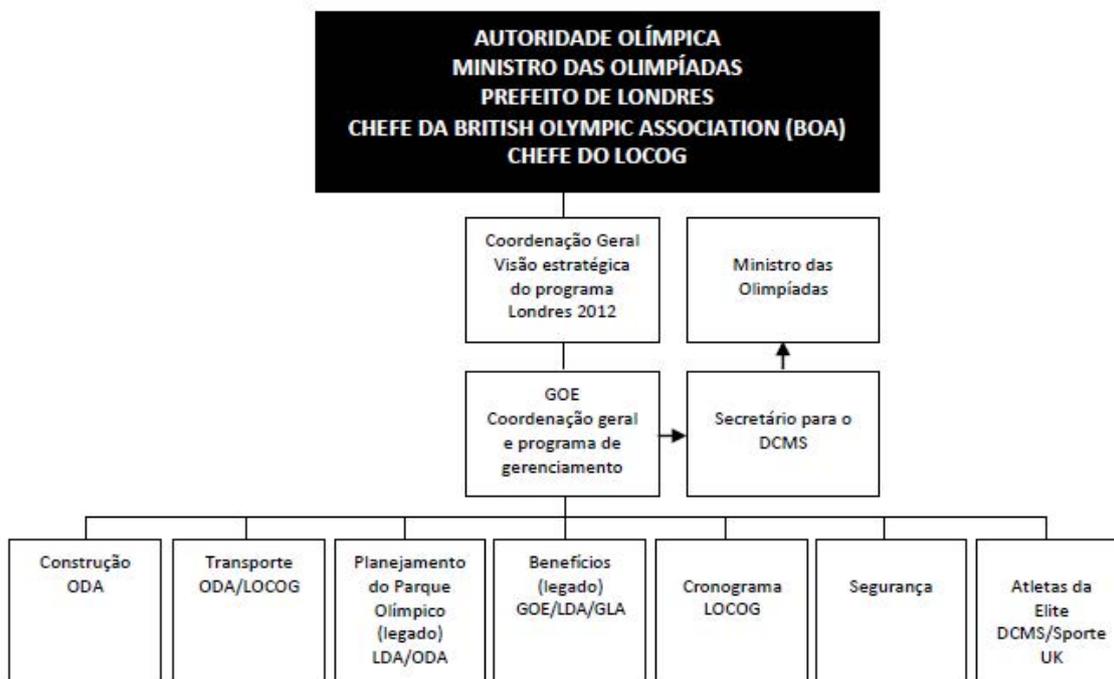


Figura 230 – Estrutura de gestão para a implantação dos Jogos Olímpicos de Londres 2012. Adaptado. Fonte: NAO (2007a, p.12)

Para apoiar a gestão da intervenção urbana na realização dos Jogos Olímpicos em 2012, o governo contratou um consórcio de empresas gerenciadoras para planejar o conjunto extenso de programas visando à implantação do parque olímpico, que um ano antes do evento,

de acordo com Souza (2011), ginásios, piscinas, pista de hipismo, vila olímpica, quadras de vôlei, *shopping center*, linha ferroviária, estação de trem de última geração, purificação de água, geração elétrica, estação de esgotos e refrigeração sustentável, já se encontram em fase de testes. Sem dúvida, para Poynter (2009, p.185), o legado foi a razão maior da candidatura londrina e o seu escopo tem sido refinado através da publicação de uma série de regulamentações e compromissos resultados de detalhadas discussões com uma grande variedade de envolvidos representando todos os segmentos participantes. Neste sentido, Poynter (2009, p.189) observa que a sua implantação e o grau de engajamento dos cidadãos nos processos consultivos mostrarão alguma indicação do sucesso ou fracasso da estrutura de governança de Londres 2012, neste ambicioso plano de regeneração. Segundo o autor, o Estado através da prefeitura de Londres tem sido o agente estratégico e decisivo na realização deste evento. Mas, segundo Poynter (2009, p.189) aponta-se um risco de governança do tipo *top-down*, o que pode resultar no afastamento da população local discussão do projeto de regeneração e renovação urbana.

A China, depois de vencer a disputa para sediar os Jogos Olímpicos de 2008, de acordo com Proni, Araújo, Amorim (2008, p.42), iniciou um projeto intenso durante os sete anos seguintes a fim de se adequar aos requisitos do COI. Tendo pesquisado os eventos de 1996, em Atlanta, e de 2000, em Sydney, criou o *Beijing Organizing Committee for the Olympic Games* (BOCOG), seu comitê organizador central, e iniciou a dura tarefa de criar uma infraestrutura capaz de suportar o tamanho gigantesco do evento. Para dar força a esse trabalho, foi criado um grupo integrado por representantes do governo chinês, do governo de Beijing e de representantes do BOCOG.

Financiamento

Os espaços de desvalia, como vimos, resultaram da obsolescência da economia e do padrão urbanístico da cidade, somada à exaustão administrativo-financeira do poder público, que se revelava incapaz de gerir a realidade existente. Mostrava-se mais impotente ainda para enfrentar o novo desafio de transformar os espaços de desvalia e reativar a economia, o que explica o fato de algumas intervenções urbanas terem origem em iniciativas do setor privado, como aconteceu em Baltimore com os *Projetos Charles Center / Inner Harbor*, e em Milão com o *Progetto Bicocca*. A ideia de parceria surgiu de modo natural, exigindo a adequação nos conceitos e procedimentos dos entes governamentais, sobretudo no tocante à captação de recursos e na sua aplicação. Desde as primeiras experiências, o financiamento tem se constituído em parte relevante do processo de intervenção urbana. Para Somekh e Campos (2005):

[...] os grandes projetos de renovação urbana acabam exacerbando tendências vigentes na urbanização contemporânea, em que os princípios que caracterizam a produção privada do espaço – aproveitamento imobiliário, enfoques pontuais, agilidade, flexibilidade, afinação com as demandas do mercado – são assumidos como diretrizes no desenho das intervenções urbanas (http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_01.asp+Nadia+SOMEKH+CEPAM&hl=pt-BR&ct=clnk&cd=2&gl=br).

Por sua vez, observa Dalla Longa (2010, p.69) que:

[...] é quando os interesses do público e o privado convergem e unem-se para obter a maximização de resultados e para serem capazes de dividir benefícios da ação. Quando se trata de intervenções de grande porte, são comuns os casos em que, sem a PPP, é quase impossível realizar intervenções

urbanas, porque as exigências financeiras ultrapassam as possibilidades dos cofres públicos, superando os limites da sua capacidade de investimento e de endividamento, e, além disto, o poder público local não pode se eximir das responsabilidades pela satisfação de outras demandas de igual ou maior prioridade.

O financiamento das experiências examinadas não pode ser analisado isoladamente porque ele decorre de grupo de procedimentos governamentais, diferenciados em relação ao que ocorre rotineiramente nas outras zonas das cidades, que se sucedem de forma semelhante: criação de uma agência pública, para atuar com a liberdade de uma empresa privada cabendo-lhe: definir o futuro perfil da área de intervenção no tocante às transformações físicas e à reativação da economia; liberdade para emitir títulos, comprar e vender terrenos; buscar atrair investidores através de regulamentação especial do parcelamento, uso e ocupação do solo urbano, de incentivos fiscais e financiamentos em condições favorecidas; poderes para estabelecer parcerias público-privadas em obras de infraestrutura com ou sem a posterior prestação de serviços; criação da Sociedade de Propósito Específico (SPE) – sociedade entre o poder público e o setor privado com finalidades específicas para implantação da intervenção e término definido quando de sua conclusão.

O financiamento com recursos públicos está presente em diversas formas: financiamento direto para capitalizar a agência gestora, para realizar obras de infraestrutura ou de interesse social, mediante a cessão de terras públicas e de modo indireto sob a forma de contrapartida na regulamentação especial da ocupação e uso do solo urbano. A realização de megaeventos de âmbito mundial tem sido o alvo preferencial na busca de angariar recursos privados e públicos para realizar intervenções em espaços de desvalia. As intervenções urbanas são fatos novos na história da produção das cidades, e no tocante ao seu financiamento há vários aspectos que ensejam merecidas críticas e principalmente precisam ser objeto de reflexão: não obstante o avanço nas ações voltadas para a transparência e para o diálogo, há escassez de informações fundamentais notadamente no que diz respeito ao financiamento seja quanto à captação seja em relação à aplicação. Observa-se com frequência a indisponibilidade de informações ou divergências até quanto aos valores totais e quanto à sua origem pública ou privada, o que impossibilita avaliar e comparar; há pouca prioridade conferida as dimensões social e ambiental que é manifestada pela implantação de equipamentos e espaços verdes, mas não pelos valores financeiros disponibilizados; não se pode dimensionar em valores monetários as negociações que envolvem a regulamentação especial do uso e ocupação do solo; não há sequer estudos relativos a elevação do valor agregado ao preço do solo urbano da área após intervenção e nem se cogita da sua socialização, pelo menos na proporção do investimento público. Este quadro sintético revela a extrema necessidade de se concentrar mais atenção no estudo do financiamento do desenvolvimento urbano, em especial na realização de intervenções, para melhor conhecê-lo e para consolidar uma consciência crítica, porém, cabe antecipar que os resultados serão proporcionais à vitalidade da cidadania local, no foco dos estudos acadêmicos e na cobrança pela transparência na prestação de contas.

Em Baltimore, aconteceu o primeiro exemplo, com a implantação do *Projeto Charles Center*, a primeira fase da intervenção urbana, considerada pioneira. De acordo com Del Rio (2001), o projeto começou a gerar bons resultados desde o princípio, pois numa inteligente estratégia de *marketing*, a Prefeitura promoveu uma concorrência pública de propostas imobiliárias, incluindo projeto, construção, viabilidade econômica e financeira para a construção do primeiro edifício comercial no novo *Charles Center* (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>). Segundo Millspaugh (2003, p.37), o projeto *Charles Center* foi orçado em

US\$ 140 milhões e a viabilidade do projeto foi analisada e aprovada pela *Baltimore Urban Renewal and Housing Agency* (BURHA). Para formalizar a relação entre os parceiros, eles formaram o *Charles Center Management Office* (CCMO), uma agência de desenvolvimento. Através da CCMO era possível combinar a flexibilidade de uma empresa privada com os poderes para levantar capital de giro e montar um banco de terra através do domínio existente. Na segunda fase da intervenção urbana, Harvey (2004, p.187) afirma que, para formação da parceria público-privada, visando à revitalização do centro da cidade e da região do *Inner Harbor*, foi necessária enorme soma de dinheiro público. Harvey (2004) estima que os investimentos públicos tenham sido bem mais elevados que os aplicados pelo setor privado. Sobre esta questão há discrepâncias quanto aos números, pois, em 1964, para reconstruir a zona portuária em um horizonte de 30 anos, o projeto foi orçado em US\$ 260 milhões dólares. Segundo Del Rio (2001), quando cita Hall (1988), a intervenção urbana no *Inner Harbor*:

custou investimentos do governo federal na ordem de US\$ 180 milhões, do governo municipal de US\$ 58 milhões, e do setor privado de apenas US\$ 22 milhões. Todavia o aumento de arrecadação da prefeitura foi significativo: estima-se que apenas os impostos diretos da área de projeto tenham subido de US\$ 1 a 10 milhões (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>).

De acordo com Millspaugh (2001, p.75), ao todo, mais de 1 milhão de m² foram construídos, três vezes mais do que o anunciado pelo plano proposto, US\$ 3 bilhões foram investidos pelos setores público e privado, sendo que 75% dos investimentos vieram do setor privado. No entanto, ainda segundo Millspaugh (2003, p.38), em cada impulso do *Inner Harbor Master Plan*, era necessária a aplicação do investimento público em primeiro lugar, antes do capital privado ser atraído.

No caso do *Battery Park City*, segundo Gordon (1997, p.70), os custos estimados, com infraestrutura e outras facilidades desenvolvidas no *master plan* de 1979, eram de US\$ 53,2 milhões. De acordo com Gordon (1997, p.25), a questão financeira foi resolvida pelo Estado, ao concordar com a proposta de que a *Battery Park City Authority* (BPCA) pagaria um arrendamento da área à cidade ao invés de impostos. Foi também acordado que a Cidade de Nova Iorque também receberia o excedente de receitas sobre as despesas, caso a agência começasse a produzir lucro no futuro. De acordo com Gordon (1997, p.38-39), a BPCA foi responsável pela construção de toda a infraestrutura e dos equipamentos urbanos, mas a Cidade de Nova Iorque ficaria responsável pela manutenção de vias, estradas, vias de pedestre e espaços públicos. Para Fainstein (2001, p.170), o papel do ente público no *Battery Park City* consistiu no investimento do aterro (US\$ 200 milhões) a partir da emissão de títulos; investimento infraestrutura adicional, instalações, manutenção, e serviços para os espaços públicos; despesas com pessoal da BPCA; e um conjunto de incentivos fiscais para os desenvolvedores. O *World Financial Center* (WFC) recebeu 150% de subsídios fiscais, concedidos pelo *Industrial and Commercial Incentives Programs* (ICIP), em substituição ao pagamento de impostos. Ao setor residencial foi dada uma redução nas taxas por um período de 10 anos em tudo o que foi construído antes de 1992. Mais tarde, as taxas de mercado para o desenvolvimento de residenciais não receberam abatimentos, exceto aqueles edifícios construídos pelos programas sociais, obtiveram ambos, abatimentos e baixas taxas de financiamento do mercado. No projeto implantado, a BPCA continua proprietária das terras e aluga para os desenvolvedores até o ano de 2069. Segundo Bone (2004, p.206), a conversão das receitas seriam parcialmente redirecionadas para projetos habitacionais de média e baixa renda em cinco bairros da cidade. Para Gordon (1997, p.44), o movimento financeiro mais importante nos primeiros 10 anos da BPCA foi a decisão da BPCA de entrar no mercado

de títulos em 1972, apesar de todos os fundos não estarem imediatamente disponíveis. O autor observa ainda que os títulos, em torno de US\$ 200 milhões, foram comercializados com sucesso em 1972. No entanto, o plano financeiro mais importante foi o cronograma de desenvolvimento, que apelou para um rápido crescimento fora do projeto. Os 55 hectares de escritórios começaram a ser ocupado, entre 1976 e 1979, e os 14 mil apartamentos para serem alugados, entre 1975 e 1981. O cronograma de desenvolvimento foi traduzido para fluxos de caixa estimados de arrendamento, que se intensificou a partir de US\$ 8 milhões, em 1976, para mais de US\$ 32 milhões anualmente, até 1980, a fim de pagar os títulos. Os US\$ 200 milhões em títulos geraram US\$ 141,8 milhões em caixa para uso da BPCA, e, segundo Gordon (1997, p.44), o fundo criado, a partir de juros capitalizados dos rendimentos dos títulos, pagaria os credores enquanto a BPCA não tinha receita durante o cronograma de desenvolvimento local assumida no plano. Gordon (1997, p.102) afirma que a estratégia financeira da BPCA é um bom exemplo de um jogo entre o financiamento de longo prazo, títulos, para melhorias de longo prazo, infraestrutura, pagas por receitas de longa duração (*leasing*).

A intervenção urbana nas *docklands* londrinas surpreendeu pela rapidez da implantação de sua intervenção. São mais de 30 anos de intervenção em uma área de 2.225 hectares, onde, de acordo com o National Audit Office (2007b, p.27), os investimentos dos setores público e privado na área de intervenção da LDDC, ao longo de sua existência – entre 1981 e 1998, foram consideráveis – os valores chegaram a mais de US\$ 30 bilhões, dos quais mais de US\$ 8 bilhões vieram do setor público. Havia três tipos de investimento do setor público: despesas com a LDDC, despesas do setor público na área e os incentivos fiscais na *Isle of Dogs Enterprise Zone*. Das despesas diretas com a LDDC, segundo o Department for Communities and Local Government (2007), cerca de 44% dos custos brutos são associados a melhoria do transporte e acessos, 13% com habitação social e equipamentos sociais e comunitários, 8% com a aquisição de terras, 7% com limpeza das áreas e serviços ambientais, 4% com manutenção, 2% com a promoção e 8% com a administração/gestão de custos (<http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+http://www.communities.gov.uk/index.asp?id=1128647>). Merece atenção especial a observação de Del Rio (2001), quando relata que, empurrada pela reestruturação econômica mundial, numa operação neoliberal absolutamente comercial e equivocada, a LDDC logo atraiu os investimentos privados através de uma *Enterprise Zone* na *Isle of Dogs* – área sem controles urbanísticos onde valiam uma série de incentivos. Isto acabou gerando conflitos internos, uma enorme especulação imobiliária e péssimos resultados urbanísticos, além do esvaziamento de outras partes da cidade (<http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>). O maior desastre foi na área conhecida por *Cannary Wharf*, com seu plano comercial, grandioso, de alta densidade, e totalmente desvinculado do resto de Londres por um empreendedor norte-americano. Em 1993, após superestimar o mercado e ser engolida pela recessão, a sua controladora foi levada à falência e a paisagem da área era desoladora com inúmeras torres comerciais vazias. Além disto, a experiência das *docklands* londrinas acabou ensinando à LDDC e ao governo neoliberal que investidores, empreendedores imobiliários e o público em geral querem o planejamento e as garantias de regras urbanísticas claras.

No que se refere aos Jogos Olímpicos de Barcelona, de acordo com COOB (1992a, p.284-285), a provisão de custos e investimentos realizados foi classificada em três categorias principais: organização, instalações e renovação urbana. As despesas previstas no orçamento do COOB para a organização do evento foram classificadas em: administração, tecnologia, serviços de imprensa e publicações, de imagem, controle urbanístico técnica, segurança, Vila Olímpica, esporte, cerimônias, atividades culturais e acampamento internacional da Juventude. O custo da construção de algumas instalações mais importantes ficou sob a responsabilidade

das administrações públicas, como telecomunicações, infraestrutura rodoviária e de transporte. Na maioria dos casos, isso significou adaptar os planos e projetos que precisavam ser realizados na cidade e sua área metropolitana com as exigências dos Jogos. Para financiar a construção de instalações complementares, essencialmente residencial (vilas olímpicas), a candidatura contou com a cooperação da iniciativa privada, uma vez que estas instalações seriam posteriormente utilizadas para o alojamento privado. No que se refere à renovação urbana, o custo de adaptação das áreas olímpicas coube à Comissão Organizadora, enquanto o custo básico de infraestrutura urbana ficou sob a responsabilidade da autoridade local, ou do empreendedor privado, nas obras relativas à área residencial para uso privado.

Segundo o COOB (1992a, p.283), os princípios que regeram o modelo financeiro para os Jogos foram: nenhum novo imposto seria introduzido como resultado dos Jogos; nenhum lucro era de se esperar e se houvesse algum, seria reinvestido em esporte; o investimento como um todo era para ser abordado de forma a obter o máximo de benefícios socioeconômicos. Brunet (2009, p.104) observa que o objetivo da cidade foi minimizar a participação do poder público na implantação dos custos organizacionais e dirigi-la para a implantação das infraestruturas e facilidades. Os jogos olímpicos de Barcelona são um caso de grandes investimentos públicos e privados além de um grande legado – desde as infraestruturas implantadas às atividades adicionais geradas pelos investimentos e aumento do número de empregos na cidade. Desta forma, segundo Proni, Araújo e Amorim, (2008, p.16-17), começando com os resultados finais da HOLSA; do COOB'92; da cidade de Barcelona; da Generalitat da Catalunya (o governo autônomo da região da Catalunha); do Ministério da Economia; do Tesouro espanhol; e do resto dos agentes envolvidos nos Jogos, foi possível estimar que os investimentos diretos relacionados com os Jogos de Barcelona, entre 1986 e 1993, atingiram um valor de aproximadamente US\$ 8 bilhões. De acordo com Proni, Araújo e Amorim, (2008, p.18), do total de investimentos, 32,7% dos projetos foram promovidos pela iniciativa privada. O investimento público representou 67,3% do total das atividades. Em uma classificação por níveis governamentais, o Estado espanhol contribuiu com 30% do total do investimento público, dos quais quase metade foi canalizado através da HOLSA. Empresas sob o controle da administração central efetuaram 20,3% do total de investimento público. Desta forma, uma boa parte do investimento público, em Barcelona (1992), foi feita por empresas que, apesar de serem de propriedade do Estado, operavam de acordo com os critérios do mercado. Para Brunet (2009, p.110), quase 20 anos após o evento, os Jogos Olímpicos de 1992 ainda continuam impactando em nível local e internacional.

A regeneração das áreas de oportunidade, às margens do Rio Nervión, segundo Plöger (2007, p.19), foi realizada pela Bilbao Ría 2000, que investiu um total de aproximadamente US\$ 800 milhões, entre 1997 e 2006. Quase US\$ 200 milhões foram investidos somente no Museu Guggenheim, um investimento arriscado, mas estava coberto de prestígio, inteiramente com fundos públicos, compartilhados pelos governos provinciais e regionais. Em Abandoibarra, foram investidos quase US\$ 100 milhões em obras importantes, como o Centro de Congressos Euskalduna, situado no antigo estaleiro, e um *shopping center*, o único investimento significativo do setor privado até então. Para Plöger (2007, p.29), apesar de seus problemas iniciais e da dominância do financiamento do setor público, a regeneração de Abandoibarra é amplamente vista como uma história de sucesso e Abandoibarra está atraindo investimentos do setor privado. A reurbanização das antigas áreas industriais e portuárias foram realizadas pela Bilbao Ría 2000, o que acabou por dar confiança aos investidores. A Bilbao Ría 2000 também conseguiu envolver todos os níveis relevantes de governo, o que ajudou a garantir fundos iniciais e apoio da UE.

A abordagem financeira autossustentável permitiu a agência financiar suas estratégias de reconstrução própria. O modelo de Bilbao Ría 2000 demonstra que a ação pode ser tomada mesmo no contexto de orçamentos públicos restritos. Devido à exigência de que os ganhos financeiros têm de ser reinvestidos, alguns projetos poderiam ser financiados em outras partes da cidade (p.29-30). Para Plöger (2007, p.17), isto é feito através da reavaliação de terrenos, como resultado do rezoneamento, da definição do uso da terra e a posterior venda para os desenvolvedores. Os lucros devem ser reinvestidos na empresa pública e na regeneração. Interessante é a forma de financiamento da sociedade gestora do processo pelos diferentes intervenientes. Os proprietários dos terrenos - das entidades gestoras dos terrenos industriais e ferroviários dos Governos central e regional - cedem as suas propriedades à Bilbao Ría 2000. Os municípios ficam encarregados de requalificar os respectivos solos. A sociedade vende, posteriormente, os solos qualificados, com os pressupostos de regulação urbanística definidos. Com os valores das vendas destes terrenos, a sociedade pode intervir, de forma proativa, em determinadas áreas de atuação direta, em áreas como os espaços públicos e as dimensões social e ambiental, e, ainda, na própria revitalização de zonas históricas.

Em Marselha, o Estado, a cidade, a comunidade urbana, a Região e o Ministério concederam à *Euroméditerranée* um orçamento para realizar estudos, comprar terras e começar a trabalhar. Este investimento público era destinado a realizar as mudanças e melhorias necessárias para atrair investimentos privados. *Euroméditerranée* é apoiada financeiramente pela União Europeia (Fundo FEDER). Três protocolos financeiros foram assinados entre o governo nacional e os parceiros: 1995-2001, 2001-2006 e 2006-2012. A dotação global é de US\$ 725,8 milhões até 2012 e a União Europeia também irá prestar apoio financeiro em projetos especiais. De 1995 a 2012, a UE forneceu aproximadamente US\$ 68,3 milhões, atribuídos principalmente à criação de edifícios públicos, mas também para programas de longo prazo, como o recrutamento de negócios e *marketing* no exterior. Para a intervenção urbana, *Extension* a *Euroméditerranée* está fornecendo um investimento adicional público de cerca de US\$ 4,78 bilhões, elevando o investimento total para mais de US\$ 9,5 bilhões.

Segundo a Parque Expo (1999, p.42), o modelo econômico-financeiro criado para a consecução do projeto global da EXPO'98 assenta nas seguintes características essenciais: integração da realização da Exposição no projeto de recuperação urbana da ZI; atribuição à Parque Expo'98, S/A, criada pelo Estado e titular de capitais exclusivamente públicos, da responsabilidade pela concretização do projeto global; para além do capital que realizou em dinheiro, o Estado fez integrar ao património da sociedade os terrenos da ZI; a Parque Expo'98 S/A assumiu todos os custos do projeto global, dos quais se destacam os relativos à recuperação dos terrenos da ZI, à sua infraestrutura e à sua urbanização, à realização da Exposição e ao próprio funcionamento da empresa; para financiar estas atividades a Parque Expo'98, S/A recorreu ao mercado de capitais, assumindo os correspondentes custos financeiros; o Estado concedeu garantia a estes contratos de financiamento; a cobertura destes custos foi feita, em maior ou menor extensão, pelos proveitos, dos quais se destacam os resultantes da venda dos terrenos urbanizados e os resultantes da realização da Exposição; a ponderação econômico-financeira do projeto global da Expo'98 assenta, assim, em uma análise a longo prazo, tendo por horizonte o ano de 2010, data em que, nos termos do planeamento existente, se encerrarão as contas de todo o projeto; a prorrogação temporal entre os momentos de concretizar os custos e os momentos de realizar as receitas constitui, deste modo, um elemento importante da estrutura financeira do projeto, pois reflete-se em encargos financeiros. No tocante aos investimentos demandados pela intervenção urbana em Lisboa, dispõe-se apenas da informação de Velez (2008, p.111), em 1997, que relata a divulgação de um orçamento consolidado da

Parque Expo, totalizando cerca de US\$ 2,73 bilhões, sem maiores detalhes, sobretudo quanto à origem pública ou privada dos recursos.

Para a intervenção urbana de Puerto Madero, segundo Rego (2010, p.136), não estavam previstos grandes aportes de recursos públicos. “Ela deveria se autofinanciar com a venda e a valorização dos bens territoriais e imobiliários, num processo que reuniria iniciativa pública e investimento privado”. A partir da venda dos galpões, que deveriam ser utilizados a partir das regras e critérios urbanísticos e arquitetônicos para a área, a *Corporación Puerto Madero S/A*, iniciou a implantação da infraestrutura pública (p.140). Este procedimento era importante para viabilizar o projeto, segundo Rego (2010, p.140), que também informa:

O valor oferecido para o primeiro galpão superou em cerca de quatro vezes o valor esperado, ou seja, US\$ 6 milhões. O interesse empresarial garantiu o sucesso e demonstrou segurança e confiança dos investimentos, permitindo um retorno financeiro vigoroso a ser reaplicado nas obras de infraestrutura que caberiam à Corporação.

O diretor da Corporação Antigo Puerto Madero e professor da Universidade de Buenos Aires, Alfredo Garay, diz que o “Estado era o responsável e o principal acionista do projeto. A partir daí, os terrenos eram loteados e vendidos à iniciativa privada que tinha o compromisso de tocar a obra já aprovada” (<http://bandnewsfm.band.com.br/busca.asp?busca=rahal&x=1>, acesso 24/09/2009). De acordo com Sabbag (2001):

Passados pouco mais de dez anos desde a implantação do projeto, a experiência provou ser bem-sucedida, com a conclusão das obras de infraestrutura, a remodelação dos velhos armazéns e a construção de grande parte dos edifícios novos. Na avaliação de Alfredo Garay, a mobilização de US\$ 3 bilhões converteu Porto Madero num dos maiores empreendimentos de rentabilidade e num dos principais destinos turísticos de Buenos Aires (<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/98/imprime23757.asp>).

Tanto o *master plan*, como outros planos complementares de incentivos ao investimento na área, regulamentados pela *Manchester City Council*, além de financiamento público, foram estímulos para convencer o setor privado para voltar a investir no centro da cidade. Segundo Williams (2003), aflorou uma consciência nacional e uma variedade de instituições/organizações e mesmo indivíduos ofereceram suporte financeiro. Com isso, foi criado um fundo – O *Lord Mayor of Manchester's Emergency Appeal Fund* –, desenhado para aumentar e distribuir recursos para aquela adversidade, com o objetivo principal de estabelecer especialmente os pequenos negócios. Houve suporte de uma instituição bancária para fornecer empréstimos diferenciados durante determinado período. De acordo com o National Audit Office (2007b, p.39), a missão de reconstrução e regeneração do centro da cidade, que deveria ser realizada em três anos, levantou cerca de US\$ 145 milhões de financiamento do setor público a partir de uma ampla variedade de fontes e mais de US\$ 1 bilhão do setor privado.

Desde a sua criação em Novembro de 2000, o *Central City Improvement District* (CCID) tornou-se um modelo internacionalmente aclamado de parceria público-privada entre proprietários e empresas, apoiada pela Câmara Municipal. A formação da CCID foi um evento significativo para Cidade do Cabo, porque foi a primeira grande cidade da África do Sul a implantar uma operação plenamente constituída, o *Improvement District* legalmente respaldado cobrindo todo o núcleo do centro da cidade. Proprietários contribuíram com mais de US\$ 18,3 milhões para o rejuvenescimento do centro da cidade durante oito anos. A Central Improvement District (CID) é uma área geográfica delimitada com precisão, aprovada pela

Câmara Municipal nos termos da Lei Municipal de Preços da Propriedade, Seção 22, Área de Tarifas Especiais e do Estatuto Social CID – para fornecer serviços complementares na área. Segundo a Cape Town Partnership (2009a, p.7), o modelo de CID na Cidade do Cabo não é um modelo de privatização, pois a CCID não substitui o papel da gestão local, mas fornece complementação de serviços, financiados através de uma imposição suplementar sobre os proprietários. De acordo com a Capetown Partnership (2008, p.5), desde 1999, mais de US\$ 1,92 bilhões foram investidos no centro da cidade, e mais US\$ 3,37 bilhões estão sendo previstos. Agora, há uma necessidade de uma resposta mais integrada e coordenada para utilizar adequadamente os investimentos públicos e privados, a fim de liderar e gerenciar o crescimento e mudanças. Há uma forte ênfase em promover e proteger os elementos que contribuem para a peculiaridade local.

No Projeto Bicocca, de acordo com Dalla Longa (2010, p.176), os fundos atraídos da iniciativa foram estimados pela Pirelli em US\$ 2,87 bilhões e outros US\$ 820 milhões, após todos os 100 hectares serem completados. A negociação com a municipalidade foi centrada na aceitação de pedidos de espaços para uso público na área em transformação, por índices de edificabilidade ou destinação de uso de espaços de acordo com o interesse da Pirelli. Para o financiamento de habitação e edificações voltadas ao setor terciário, a Pirelli adotou dois modelos básicos de intervenção e financiamento. De acordo com Dalla Longa (2010, p.181), o primeiro modelo foi proposto para a realização de habitação e unidades comerciais. A Pirelli negocia e obtém aprovação do PDL pela Administração Pública, a prefeitura. Vende a parte da área incluída no PDL a uma companhia, uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), em que a própria Pirelli participa como parceira minoritária. A Pirelli transfere capital para esta companhia, que obtém recursos com a venda das terras de propriedade de outro sócio, que, por sua vez, tem que financiar a parte majoritária. A parte relevante do investimento foi financiada por meio de crédito subsidiado. Para a Pirelli, existe um *mix* de finanças para a companhia originária – Pirelli Real Estate (PIRELLI RE), hoje *Prelios Spa* –, da venda de terras e injeção de capital através de financiamento direto. A Pirelli como parceira das Sociedades de Propósito Específico (SPEs), mantém interesse em relação à administração pública, ao planejamento das edificações e ao marketing final. Assim que a área componente do *Zoning Plans* (PDL) é comercializada, pode-se escolher se a SPE acaba ou não. Essa forma é utilizada para habitações e comércio. No caso dos serviços terciários, a Pirelli negocia e obtém aprovação do Planejamento das Zonas e uma SPE é criada, onde a Pirelli participa em todas. A SPE procura uma empresa interessada em se instalar na área e um fundo imobiliário para vender os edifícios e através de sua venda também recebe um financiamento para a intervenção (figura 231).

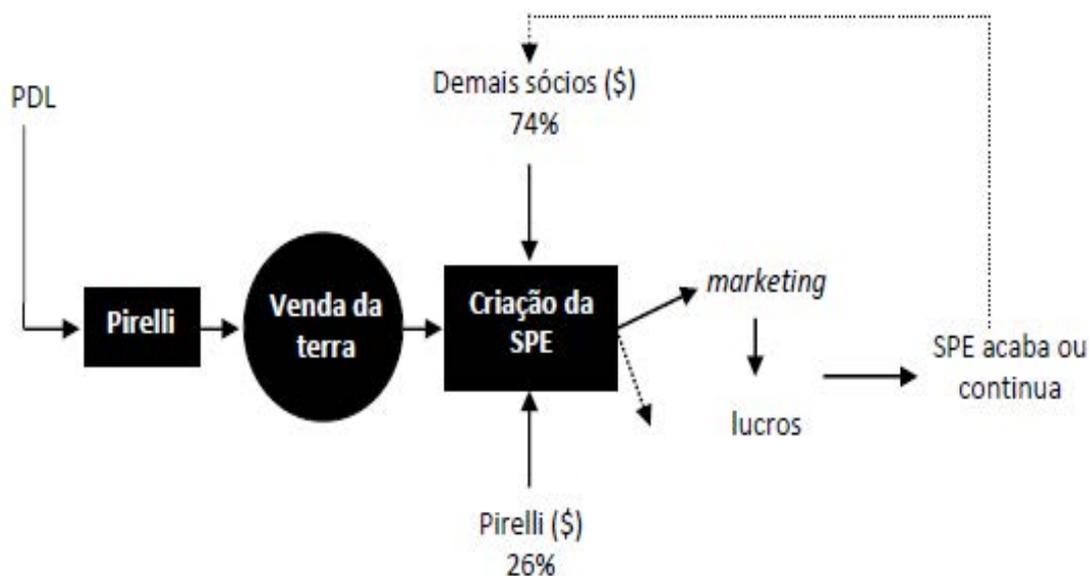


Figura 231 – Bicocca: Financiamento para edificações residenciais. Adaptado.
Fonte: Dalla Longa (2010, p.181).

Em relação ao modelo de financiamento para o terciário, a Pirelli negocia e obtém a aprovação do PDL e a SPE é criada onde a Pirelli detém todas as ações. A SPE busca uma empresa interessada em se instalar na área e um fundo imobiliário para vender os edifícios e também conseguir financiamento para a intervenção. Os fundos alugarão os prédios para as empresas. A SPE, como contratante geral, é responsável pela concepção dos edifícios, construção e obras e Pirelli RE, hoje *Pirellios Spa*, para a recuperação, funcionamento e manutenção, através de estruturas de gerenciamento das instalações. Mesmo na realização de obras públicas importantes, de acordo com Dalla Longa (2010, p.186), a Pirelli adota o processo em que não existe diferença entre aquelas utilizadas pela comunidade e as outras intervenções privadas. Nesse aspecto, há uma importante sinergia entre as administrações local e central (figura 232). Por fim no caso da Bicocca, de acordo com Dalla Longa (2010, p.189), existiram âmbitos diferentes, em que diferentes formas de parceria público-privada foram realizadas: em acordo com assentamentos públicos dentro da área e com os procedimentos e padrão de financiamento; a negociação entre público e o privado com base em elementos de compensação de uso privado (negociação nos espaços verdes, nos serviços públicos e coletivos, na inclusão de funções e assentamentos ligados às pessoas em desvantagem social, etc.); contrapartidas financeiras e monetárias ligadas aos itens anteriores; e parceria na gestão dos bens existentes.

Os investimentos realizados para a implantação do *High Line Park* estão sendo pagos pelo poder público e com doações de particulares. Os fundos municipais, estaduais e federais colocaram US\$ 120 milhões no projeto, que foi orçado em US\$ 170 milhões; o restante teve que ser buscado pela *Friends of the High Line*. Além de supervisionar a manutenção, operações e programas públicos para o *High Line Park*, *Friends of the High Line* está atualmente trabalhando para aumentar o financiamento privado essencial para ajudar a completar o restante do parque e criar uma dotação para suas operações futuras. Além da venda de produtos relacionados ao parque (camisetas, *souvenirs*, livros, ...) a *Friends of the High Line* realiza evento, como festivais,

para angariar fundos para poder cobrir os custos de manutenção e ajudar na implantação do restante da intervenção.

No momento da candidatura de Londres para sediar os Jogos, segundo National Audit Office (2007a, p.2), o custo bruto estimado dos Jogos foi de mais de US\$ 6,4 bilhões, compreendendo US\$ 4,9 bilhões para o núcleo olímpico e mais de US\$ 1,7 bilhões de infraestrutura no Parque Olímpico. Ainda segundo o National Audit Office (2007a, p.2), em 2007, o Ministro de Estado da Cultura, Mídia e Desporto, anunciou ao Parlamento o orçamento para os Jogos e infraestrutura associada com o Parque Olímpico e outros locais, totalizando pouco mais de US\$ 15 bilhões. Deste total, 75% foram destinados às obras que ficarão como legado das olimpíadas.

Ainda em relação ao financiamento, Souza (2011) afirma que o governo inglês abriu a possibilidade de a iniciativa privada captar recursos para finalizar as obras. Mas, na crise que abala o continente europeu, faltou o equivalente a US\$ 850 milhões para a conclusão das obras da vila olímpica. “O governo entrou em cena e fechou o buraco”. No entanto, para Souza (2011), o mais surpreendente é que não houve aditivos aos contratos e os preços foram até menores do que o projeto estabeleceu: do total de quase US\$ 15 bilhões, houve pequeno decréscimo orçamentário de menos de 0,5%. O Estádio Olímpico deverá ter a sua concessão feita a um operador privado, mas o processo para a seleção do concessionário ainda é incerto (<http://olimpiadas.uol.com.br/noticias/redacao/2011/10/11/venda-para-o-west-ham-e-anulada-e-futuro-do-estadio-olimpico-de-londres-e-incerto.htm>).

Segundo Proni, Araújo, Amorim (2008, p.42), os Jogos Olímpicos de Pequim foram o evento mais caro de todos os tempos. A preparação dos Jogos Olímpicos exigiu investimentos de mais de US\$ 34 bilhões em infraestrutura, número extraoficial, o que ajudou a transformar a cidade e a região. No entanto, Brunet e Xinwen (2009, p.4) afirmam que os investimentos para a realização dos jogos chegaram a pouco mais de US\$ 14 bilhões. Destes, 85% dos investimentos foram do setor público, sendo que os itens mais custosos foram a proteção ao meio ambiente, com 60,5%, a equipagem esportiva 10%, transporte e sistema viário 28,5%. Deve ser ressaltado, segundo Souza (2011), que os Jogos Olímpicos de 2012, em Londres, custaram quase 1/3 a menos do que os realizados em Pequim 2008 (US\$ 42 bilhões) e até mesmo, menos que os de Atenas 2004 (US\$ 16 bilhões) (<http://olimpiadas.uol.com.br/noticias/redacao/2011/10/11/venda-para-o-west-ham-e-anulada-e-futuro-do-estadio-olimpico-de-londres-e-incerto.htm>).

Ao final deste capítulo 3, considera-se que todo este acervo permite algumas conclusões relevantes, provocadoras de maior reflexão. O surgimento de espaços de desvalia é um fenômeno urbano que tende inevitavelmente a se multiplicar, como fase do processo de reprodução das cidades, decorrente não só da natureza cíclica da obsolescência/renovação na economia e nos paradigmas urbanísticos das cidades, como também pelo fim da vida útil das edificações, da infraestrutura e dos equipamentos urbanos. Por sua vez, ficou constatado que uma intervenção urbana é ação governamental extraordinária – em toda a extensão do significado deste termo – realizada por núcleo administrativo paralelo à estrutura administrativa central da cidade, com modelo gerencial e fontes de financiamento diferenciados, e com poderes para aplicar uma legislação exclusiva para a área de intervenção.

É também uma manifestação de reconhecimento, pelo próprio governo, do esgotamento do seu modelo de atuação, que, por força das circunstâncias, passou a adotar procedimentos inovadores na relação com os atores institucionais, sociais, econômicos; na ampliação da abrangência tradicional de objetivos de sua atuação no desenvolvimento urbano,

passando a tratar com real importância, desde o planejamento, a economia, a cultura e o meio ambiente, embora persista a necessidade de atribuir maior relevância à dimensão social, sobretudo no tocante à habitação e ao emprego, à transparência e ao diálogo com a sociedade.

Enfim, o tratamento dispensado aos espaços de desvalia, por meio de intervenções urbanas, mesmo sendo ainda uma tentativa empírica, com finalidade de solucionar um problema episódico, trouxe bons resultados na transformação da área, intencionalmente concebida e projetada e monitorada pelo planejamento e, como consequência, não obstante as múltiplas ressalvas, notadamente quanto ao resultado social e quanto à relação custo-benefício, produziu indiscutível valorização multidimensional, cuja intensidade em todas as experiências internacionais analisadas, variou de acordo com o modelo político-institucional.

TRANSFORMAR PARA VALORIZAR: A EXPERIÊNCIA NACIONAL

Nas cidades brasileiras, as intervenções urbanas nos espaços degradados/subutilizados, que esta pesquisa denomina de Espaços de Desvalia, ganharam força somente após 1990, ainda assim mediante ações pontuais, em centros históricos e em algumas frentes hídricas de zonas portuárias. Observa-se que as tentativas de intervir em espaços de desvalia no Brasil apresentam-se como um conjunto de ações desconexas, contrariando o pensamento de Roberts e Sykes (2008, p.295), posto na parte I desta tese, em que afirmam que as intervenções devem partir de “uma visão compreensiva e integrada que conduz a solução de problemas urbanos, que buscam trazer melhorias duráveis das condições econômicas, físicas, sociais e ambientais da área”. Da mesma forma, observam Castells et al. (1996), Adair et al. (2003) e Carter (2008): as intervenções urbanas são projetos integradores por abrangerem várias políticas públicas, ou seja, múltiplas dimensões. Todavia, no caso brasileiro, optou-se por admitir como intervenções urbanas as ações governamentais realizadas na década de 1990. São consideradas como expressões pioneiras de uma fase preliminar, pela importância relativa das transformações realizadas e, principalmente, por representarem o alcance da visão e o limite das possibilidades do poder público local naquela época. As intervenções urbanas, na completa extensão do significado desta expressão, ganharam força no Brasil, a partir da vigência da Lei Federal N°10.257/2001 – Estatuto da Cidade que deu respaldo legal ao uso da Operação Urbana Consorciada, por ele reconhecida como instrumento de política urbana e cuja definição corresponde ao conceito de intervenção urbana, assumido neste trabalho de pesquisa

Art.32,§1º Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.

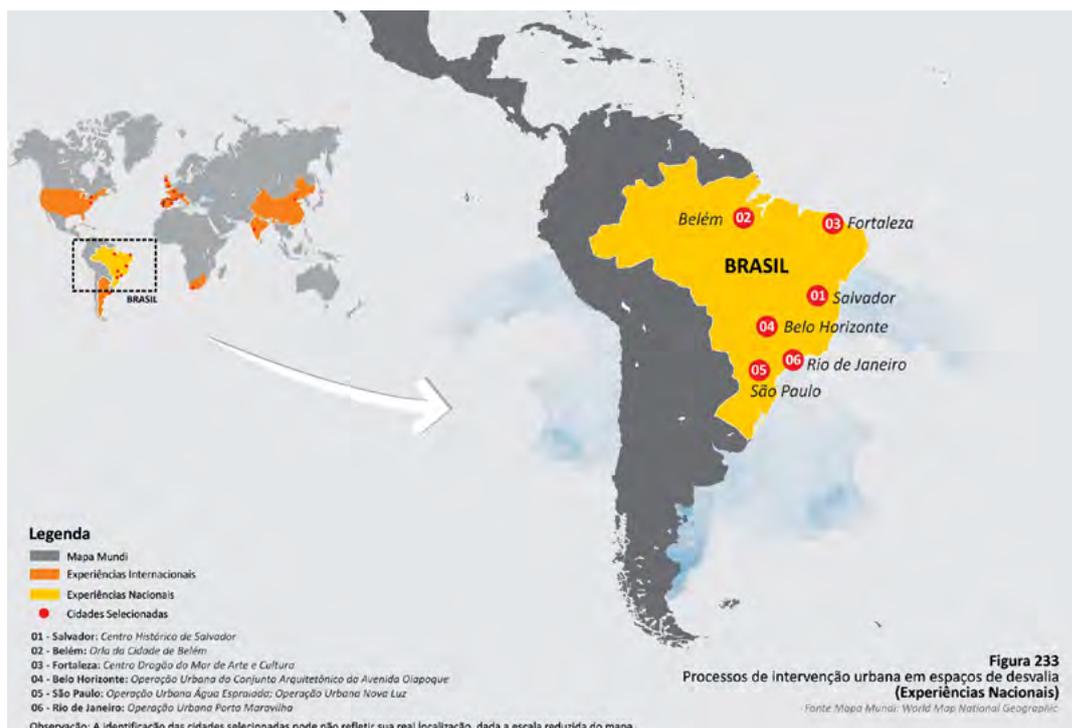
Cabe lembrar ainda que o instrumento Operação Urbana surge como proposta nos anos 1980, e pela primeira vez é incluído no Plano Diretor de São Paulo, já com o objetivo de promover mudanças estruturais em certas áreas da cidade.

Para a análise da experiência nacional, foram selecionadas sete intervenções urbanas, consideradas como as mais representativas deste fenômeno urbano recente no país: o *Pelourinho*/ Salvador (BA) – 1992, um dos primeiros exemplares de intervenção urbana no Brasil; a *Orla da cidade de Belém*/ Belém (PA) – 1999; o *Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura*/ Fortaleza (CE) – 1999. Estas três intervenções tiveram sua realização voltada para promover a cultura, lazer e entretenimento e como suporte fundamental para a expansão da atividade

turística, que, na época, deixava de ser vocação econômica exclusiva dos estados do sul e sudeste do país e ganhava força nas demais regiões, especialmente na região Nordeste. O *Shopping Oi/ Belo Horizonte* (MG) – 2007, uma operação urbana que objetivou transformar uma área comprometida do centro da cidade em um *shopping* popular. Em São Paulo (SP), será analisada a *Operação Urbana Nova Luz* – 2005, destinada a recuperar uma fração do centro da cidade, área dominada pelo tráfico de drogas, justificando sua denominação de *Cracolândia*, através da iniciativa inovadora do uso da concessão urbanística, e, no Rio de Janeiro (RJ), a *Operação Urbana Porto Maravilha* – 2009, considerada a operação urbana mais complexa, pela extensão e pelo valor histórico da área e, além disto, porque envolve a realização de obras voltadas para os Jogos Olímpicos de 2016. Nela confere-se prioridade às atividades ligadas à cultura, lazer e entretenimento de caráter global. A operação Porto Maravilha é a que mais se assemelha aos casos estudados na experiência internacional (quadro 3 | figura 233).

Quadro 5 – EXPERIÊNCIAS INTERNACIONAIS NOS PROCESSOS DE INTERVENÇÃO URBANA EM ESPAÇOS DE DESVALIA

PAÍS	CIDADE	ESPAÇO DE DESVALIA	INTERVENÇÃO URBANA		DATA (início)	DIMENSÃO
BRASIL	Salvador	Centro de Cidade	Cultura, Lazer e Entretenimento	Centro Histórico de Salvador	1992	80ha
	Belém	Frente hídrica de Zona Portuária	Cultura, Lazer e Entretenimento	Orla da Cidade de Belém	1998	13,5ha
	Fortaleza	Frente hídrica de Zona Portuária	Cultura, Lazer e Entretenimento	Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura	1999	3ha
	Belo Horizonte	Áreas Industriais Desativadas	Distrito de Negócios (<i>Shopping Popular</i>)	Operação Urbana do Conjunto Arquitetônico da Avenida Oiapoque (<i>Shopping Oi</i>)	2003	0,7ha
	São Paulo	Centro de Cidade	Cultura, Lazer e Entretenimento	Concessão Urbanística Nova Luz	2005	50ha
	Rio de Janeiro	Frente hídrica de Zona Portuária	Cultura, Lazer e Entretenimento	Operação Urbana Porto Maravilha	2009	490ha



O capítulo 4 aqui apresentado segue o ordenamento já disposto na introdução da parte II desta tese, onde se explicita que as análises das experiências internacionais e das experiências nacionais desenvolvem-se de forma semelhante: seguem a mesma estruturação, iniciando-se com a caracterização dos espaços de desvalia; vindo a seguir a descrição da transformação intencional, com destaque para as novas funções da área a partir de intervenções urbanas realizadas ou em realização, acompanhada da avaliação da valorização multidimensional (urbanística, econômica, ambiental, cultural e social); por fim, faz-se a análise do modelo político-institucional aplicado, envolvendo aspectos relacionados ao planejamento, à gestão e ao financiamento das intervenções.

a) Espaços de desvalia

Assim como nas experiências internacionais, os espaços de desvalia nas cidades brasileiras estão localizados nas *frentes hídricas de zonas portuárias, centros de cidades degradados/subutilizados, áreas industriais desativadas e estruturas subutilizadas ou de uso indevido*. Ressalte-se, de início, que, no Brasil, as intervenções selecionadas localizam-se na capital dos seus Estados, cidades populosas, onde há marcante desigualdade social, e onde se verifica a tendência de ocupação dos espaços de desvalia por famílias de baixa renda, como última opção para morar e trabalhar, gerando, quase sempre, um processo de ocupações irregulares com moradias e condições de vida subnormais, fato que reforça a necessidade de realização de intervenções urbanas.

Outro aspecto relevante a considerar é que a colonização portuguesa deixou como legado um modelo de ordenamento territorial em que, próximos às frentes hídricas de zonas portuárias, tiveram origem os atuais centros de cidade, outrora núcleo inicial do processo de urbanização das cidades brasileiras. Considerado o período de vida útil das edificações, é natural, portanto, que os nossos primeiros espaços de desvalia sejam os centros históricos e as respectivas frentes hídricas de zonas portuárias, e neles os fatores determinantes do

surgimento dos espaços de desvalia são basicamente os mesmos fatores constatados nas experiências internacionais (obsolescência urbanística e econômica e político-institucional). Na visão de Ultramarini (2007, p.11), as intervenções urbanas no Brasil,

parecem localizar-se mais na recuperação de áreas com grande potencial de uso urbano, porém abandonadas por décadas. Tais causas simbolizariam o descaso de administrações municipais anteriores, agora na mira da pretensa eficiência daqueles que se lançam em ações estratégicas e mesmo nas transformações econômicas vivenciadas pelo país nas últimas décadas.

É ainda indispensável considerar o ritmo acelerado da urbanização brasileira em décadas recentes (1940 a 2000), decorrente da explosão demográfica e do êxodo rural e considerar também o perfil concentrador da nossa urbanização, principalmente nas capitais, onde a população multiplicou-se em uma velocidade que não foi acompanhada pela oferta de habitação, infraestrutura, empregos e serviços públicos essenciais, dando origem à expansão urbana territorialmente desordenada, socialmente injusta e ambientalmente degradante em todas as capitais brasileiras. Acrescente-se também que os efeitos da globalização, da informacionalização, da reestruturação econômica também repercutiram – e continuam a repercutir – nas cidades brasileiras, com maior intensidade nas capitais.

O centro histórico de Salvador/BA destaca-se como um dos mais relevantes processos de intervenção urbana em espaços de desvalia do país. Nesta área residia a aristocracia colonial até o século XVIII, época em que Salvador era a primeira capital do país. Mas, ao longo dos séculos, o centro da cidade foi perdendo importância, sobretudo nas últimas décadas, quando foi deixando de ser o local preferencial para residência da classe média, foi perdendo a hegemonia na sua função comercial, culminando com a perda da liderança na função institucional (1980), face à implantação de um novo centro administrativo do governo estadual fora dos limites da zona central da cidade. Nobre (2003, p.5) assim retrata a zona central de Salvador neste momento: “grande parte das construções apresentava-se bastante deteriorada, com muitos casarões desmoronando. O Pelourinho era percebido como um lugar sujo e perigoso, com várias atividades marginais à sociedade, tais como a prostituição e tráfico de drogas”.

A cidade de Belém, também, na mesma época, nos anos de 1980, também se ressentia dos efeitos da decadência de sua frente ribeirinha banhada pelos rios Guamá e Pará entre os bairros de Cidade Velha e Campina (bairro do Comércio), resultante do declínio na exportação da borracha, fato determinante da perda de importância do porto, causando grande impacto econômico-social em uma das mais dinâmicas áreas da cidade. Outro fator que contribuiu para a degradação da área foi a construção de grande número de armazéns portuários à margem do rio, o que, segundo Lima e Teixeira (2009, p.204), criou uma barreira física para a visualização do rio, e para sua integração à malha urbana adjacente, de modo a permitir o aproveitamento da zona portuária com novos usos. “O agravamento da situação da área aconteceu devido à ocupação irregular do restante da orla, por portos particulares e pequenas serrarias”.

Dentre os vários espaços de desvalia existentes na cidade de Fortaleza, merece destaque o espaço constituído pelos resquícios da antiga zona portuária, situada no bairro da Praia de Iracema e o antigo núcleo comercial da cidade, no bairro Centro. Com a inauguração do porto do Mucuripe (1953), o antigo porto na praia de Iracema foi desativado. Como consequência, o posto da Alfândega tornou-se ocioso e os galpões existentes na circunvizinhança ficaram desocupados e muitos foram abandonados. Na sequência destes fatos a área foi sendo

progressivamente ocupada por famílias sem-teto, dando origem à comunidade Poço da Draga, passou a ter intensa presença do tráfico de drogas e da prostituição, tornou-se insalubre devido ao lançamento de lixo e esgoto a céu aberto e perigosa por causa dos frequentes episódios de violência, tornando-se um exemplo típico de espaço de desvalia (figura 234-235).

Outro espaço de desvalia em zona central, desta vez em Belo Horizonte/MG, decorreu da desativação e abandono de uma planta industrial da Cervejaria Antártica, edificação de valor histórico-arquitetônico localizada na Avenida Oiapoque, favorecendo o surgimento de grande quantidade de barracas de camelôs e de vendedores ambulantes em frente ao prédio abandonado, e na própria Avenida Oiapoque, atraindo uma multidão de compradores diariamente, o que prejudicava a circulação de pedestres e de veículos. Laje (2008, p.70) relata que na área “funcionava um grande centro comercial de camelôs”. “Toda a área de entorno da Avenida Oiapoque, assim como o antigo conjunto da Cervejaria Antártica, imóvel tombado pelo Município, encontravam-se bastante degradados” (figura 236-237).

Em São Paulo, o bairro Santa Ifigênia, situado na bifurcação dos caminhos coloniais para Pinheiros e Estação da Luz, nos idos de 1880, “se tornara a porta de entrada para figuras importantes da época e para imigrantes. Naquela época, o bairro tornou-se referência das transformações que ocorriam no Estado e no País” (<http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/node/16316>). Mas, a decadência acontece quando não há mais área de expansão, especialmente por conta dos alagamentos causados pelos rios Tamanduateí e Tietê e a população, começa a esvaziar a área se dirigindo para as zonas sul e oeste da cidade. Além disso,

[...] com a chegada de automóveis, bondes e outros meios de transporte no começo século XX, a ferrovia foi perdendo importância e o bairro sofreu um esvaziamento, dando lugar a cortiços, zonas de prostituição e comércio de drogas, entrando em um acelerado processo de desvalorização. (<http://www.nossasaopaulo.org.br/portal/node/16316>)

Atualmente, a área destaca-se pela estrutura fundiária fragmentada, com propriedades partilhadas por uma multiplicidade de herdeiros; desequilíbrio nas funções urbanas: o comércio é pujante, e as edificações para uso residencial estão degradadas; subutilização da infraestrutura instalada e das edificações existentes: vazias ou utilizadas como depósito e estacionamento de veículos; é uma das áreas mais conhecidas no país pelo tráfico e consumo de drogas ilícitas, a *Cracolândia* (figura 238-241).

No Rio de Janeiro, um dos espaços de desvalia da cidade, situa-se em frente hídrica de zona portuária, situada próxima à zona central, a exemplo do que ocorreu em Lisboa, Barcelona, Londres, conforme relato constante na análise das experiências internacionais. A reprodução do mesmo formato de ordenamento urbano ligando porto, docas e núcleo central da cidade, produziu o mesmo tipo de espaço de desvalia, constituído de áreas degradadas e abandonadas, causada pelos mesmos fatores: a perda de dinamismo econômico resultante da globalização, da obsolescência tecnológica e reestruturação econômica mundial. Outro fator com forte influência no declínio econômico do Rio de Janeiro foi a transferência da capital federal para Brasília em 1960, e, no mesmo período em que aconteceu a emigração de empresários, atraídos pela fase de intenso crescimento industrial de São Paulo, simbolizado pela emergente indústria automobilística (figura 242-245).

Em uma análise comparativa dos espaços de desvalia nas cidades brasileiras, importa registrar que os exemplos selecionados, em frentes hídricas de zonas portuárias, núcleos urbanos em zonas centrais de cidade, guardam muita semelhança com os espaços de desvalia estudados nas experiências internacionais, porque são representativos de um

período antigo na história do Brasil urbano, sob forte influência da civilização europeia. Além da obsolescência urbanística e econômica, o fim da vida útil dos imóveis e a saturação da infraestrutura agravaram o estado de desvalia da área e motivaram as intervenções urbanas realizadas ou em curso.

Entretanto, é relevante considerar que a urbanização brasileira foi alimentada por uma explosão demográfica, aconteceu em uma velocidade extrema e concentrou-se em poucas dezenas de cidades, de um país com 5.565 municípios, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), no ano de 2009. Acrescente-se ainda que o disciplinamento do parcelamento, do uso e da ocupação do solo urbano é uma prática recente, exercido com limitações e fragilidades pelo poder municipal. Cabe enfatizar nas cidades brasileiras as extensas manchas em seu território de exclusão social e a negligência com seu patrimônio natural. Em consequência, já existem, e muitos estão em formação, inúmeros espaços de desvalia, representados por: i) assentamentos subnormais, onde sobrevivem milhares de famílias, ii) áreas de preservação permanente (APPs), à margem de rios, lagoas, ocupadas por edificações; iii) áreas sujeitas a desastres ambientais (inundações deslizamentos), popularmente denominadas de áreas de risco, onde com frequência ocorrem tragédias atribuídas aos fenômenos da natureza, mas que foram e continuam sendo ocupadas com a omissão dos poderes públicos; iv) áreas críticas devido à saturação de infraestrutura viária, provocando engarrafamentos; v) enormes vazios urbanos, guardados como reserva de valor, muitos deles servidos por redes ociosas de infraestrutura, exemplo típico de apropriação indevida dos investimentos públicos. Todas estas situações representam realidades comuns nas maiores cidades brasileiras, fazendo antever que estes espaços de desvalia vão se constituir no maior desafio urbano nas próximas décadas, possivelmente caracterizadas pela realização de inúmeras intervenções urbanas.



Figura 234 – Praia de Iracema em desvalia (Fortaleza)
Fonte: Fausto Nilo Arquitetura Ltda.



Figura 235 – Praia de Iracema em desvalia (Fortaleza)
Fonte: Fausto Nilo Arquitetura Ltda.



Figura 236 – Indústria desativada na zona central (Belo Horizonte)
Fonte: Projeto de Revitalização Arquitetônica da Antiga Cervejaria. Antarctica – Gerência de Patrimônio Histórico. In: Lage (2008, p.73)



Figura 237 – Indústria desativada na zona central, (Belo Horizonte)
Fonte: Projeto de Revitalização Arquitetônica da Antiga Cervejaria. Antarctica – Gerência de Patrimônio Histórico. In: Lage (2008, p.73)



Figura 238 – Localização da Cracolândia (São Paulo)
Fonte: <http://news.midiafree.com/wp-content/uploads/cracolandia1440.jpg>



Figura 239 – Cracolândia (São Paulo) (Janeiro/2012)
Fonte: <http://blogs.estadao.com.br/jt-cidades/files/2010/05/Luz.jpg>



Figura 240 – Santa Ifigênia. Abandono/degradação (São Paulo)
Fonte: http://www.estadao.com.br/estadaodehoje/20091029/img/3.5.imagem_cracolandianovaluz.jpg



Figura 241 – Santa Ifigênia. Abandono/degradação (São Paulo)
Fonte: http://1.bp.blogspot.com/_zOAxGMzjbJ4/R3eVZQL6Dul/AAAAAAAAABvg/4lgwABS4ID8/s400/SP_Cracolandia.jpg



Figura 242 – Zona Portuária do Rio de Janeiro
Fonte: http://farm4.staticflickr.com/3019/4565238833_d8ddc67f5d_z.jpg



Figura 243 – Pier Mauá em desuso (Rio de Janeiro)
Fonte: <https://picasaweb.google.com/105022776054359315180/PracaMauaPortoMaravilhaRJ#5618829323339018530>



Figura 244 – Galpões, Santo Cristo (Rio de Janeiro)
Fonte: <https://picasaweb.google.com/105022776054359315180/SantoCristoPortoMaravilhaRJ#5624492227922773330>



Figura 245 – Elevado da Perimetra (Rio de Janeiro)
Fonte: <http://oglobo.globo.com/in/2979170-8ad-adt/FT500A/Trecho-do-Elevado-que-ira-abaixo-mas-somente-apos-a-custrucao-de-mergulhaoHudson-PontesO-Globo.jpg>

b) Intervenções urbanas

As intervenções urbanas brasileiras foram, ou estão sendo, realizadas em espaços de desvalia, localizados, como vimos no item anterior, nos centros de cidade e em frentes hídricas de zonas portuárias situadas em zonas centrais. De igual modo, todas as áreas foram transformadas para possibilitar a substituição das atividades econômicas praticadas na área, por um grupo de outras atividades, com perfil pós-industrial, ligadas à cultura, lazer e entretenimento, compondo um conteúdo consistente para dar suporte ao desenvolvimento do turismo, definido como atividade econômica principal, objetivando gerar emprego e renda, além de cobrir os custos de operação e manutenção dos equipamentos e dos espaços de uso público.

O Centro Histórico de Salvador, tombado em 1984 pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), somente foi recuperado em 1992 pelo Programa de Recuperação do Centro Histórico de Salvador (PRCHS), uma iniciativa do Governo do Estado da Bahia para criar um atrativo para o fluxo turístico, que crescia rapidamente no país, sobretudo na região nordeste. Segundo Nobre (2003, p.6), o PRCHS tinha como objetivos:

promover a reabilitação e a restauração físicas da área que levassem em consideração o seu potencial econômico para a cidade e para a região metropolitana; e promover as condições para uma preservação sustentável através do desenvolvimento das atividades econômicas.

Após o restauro, os sobrados existentes na área foram postos para alugar baseados em um *mix* pré-estabelecido de atividades e de usos relacionados à atividade turística e ao entretenimento que ali se estabeleceram (figura 246-249). Apesar de ter tido como referência a intervenção urbana realizada em Porto Madero, em Buenos Aires (ARG), em Belém, a transformação do espaço de desvalia, também considerado um dos principais exemplares de intervenção urbana na década de 1990, ocorreu de forma pontual a partir da implementação de um conjunto de obras com a mesma proposta, relacionada a Salvador, a Fortaleza, a São Paulo e ao Rio de Janeiro: tornar a área histórica, um atrativo turístico, uma área de entretenimento e lazer e que revela a paisagem histórico-cultural da capital belenense. O conjunto dessas obras é composto por: Complexo Ver-o-Rio, Estação das Docas, Complexo do Ver-o-Peso, Complexo Feliz Lusitânia e o Parque Mangal das Garças, que, segundo Ultramarí (2006, p.13), a partir de uma comunicação de Saint-Clair Cordeiro da Trindade Júnior, “causam um impacto relevante, mas não se tratam de grandes intervenções urbanas, senão de intervenções pontuais e, na sua maioria, com apelos turísticos e para projetar uma imagem da cidade ao sabor do mercado e do consumo” (figura 250-255).

Na cidade de Fortaleza, os bairros Centro e Praia de Iracema se entrelaçam na malha urbana. Ainda nos anos 1990, começaram as tentativas para transformar os espaços de desvalia que tinham se formado na interseção destes bairros. Diversas obras, dispersas ao longo dos anos, foram realizadas com o mesmo propósito: criar atrativos ligados à cultura, ao lazer, ao entretenimento e à gastronomia para fortalecer a atividade turística. A Prefeitura Municipal tinha uma carteira de projetos destinados à transformação da área e vários foram implantados com boa resposta, porém nada comparável com o impacto positivo, provocado pelo Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (CDMAC), iniciativa do governo estadual, em 1999, cujos objetivos foram assim descritos pelos arquitetos e urbanistas Fausto Nilo e Delberg Ponce de Leon, responsáveis pelo projeto do CDMAC:

Este projeto foi desenhado para criar um espaço público de contato, privilegiando o uso de pedestres de variadas faixas etárias e sociais, através da integração urbana do “Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura” na zona histórica em questão como catalisador do desenvolvimento e renovação da área, e amparado por níveis simbólicos: no nível universal, assumindo o caráter mítico de “ágora” ou “fórum”, e no nível local, redesenhando as tradições da vida e encontro ao ar livre, através da sequência de praças, terraços, pátios, oitões com sombra etc. Ao mesmo tempo, o projeto metaforiza a história da antiga zona do porto com a “Ponte Metálica Nova” (Ponte dos Ingleses), aproveitando a diferença de nível entre a Praça do Cristo Redentor e a praça do Cineteatro, museu da cultura cearense, ECOA e galeria que interliga as várias estações do Centro Cultural.

A própria forma arquitetônica induz a comunicação do edifício com estas áreas. A intenção seria recuperar essa região da cidade ao usufruto dos cidadãos que teriam dela se afastado com o crescimento urbano (figura 256-259). O nome do equipamento é uma homenagem a Francisco José do Nascimento, que passou a ser conhecido por “Dragão do Mar” por ter liderado os jangadeiros na recusa a transportar escravos, fato que fez o Ceará ser o primeiro estado brasileiro a abolir a escravatura.

Em Belo Horizonte, a intervenção urbana teve duplo objetivo: levar, para o interior de um estabelecimento único, um expressivo número de camelôs e vendedores ambulantes que trabalhavam na Avenida Oiapoque, e restabelecer as condições de acessibilidade/mobilidade da Avenida Oiapoque, bem como de todas as ruas e avenidas convergentes, localizadas no centro da cidade, através do projeto da prefeitura denominado Centro Vivo (http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&IdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=politicaurbanas&tax=16903&lang=pt_br&pg=5562&taxp=0&). A superação deste desafio, assumido pelo poder público local, parecia fácil, porque os vendedores ambulantes trabalhavam concentrados em frente a um prédio, onde havia funcionado a indústria de bebidas Antártica, que estava desativado e em progressivo estado de degradação. Todavia, este prédio havia sido tombado como patrimônio histórico da cidade de Belo Horizonte, em 1990, por sua relevância arquitetônica. Seu aproveitamento como *shopping* popular estava condicionado ao atendimento das exigências legais relativas ao restauro e às limitações de uso e ocupação. A Prefeitura Municipal liderou esta intervenção urbana, que foi realizada em perfeita observância da lei em vigor, e atualmente o *Shopping Oi* é um dos mais movimentados *shoppings* populares da capital mineira, chegando a ter mais de 30 mil pessoas circulando nos dias de maior fluxo (<http://www.shoppingoiapoque.com.br/>) (figura 260-261).

Na capital paulista, a Concessão Urbanística Nova Luz, no bairro Santa Ifigênia, tem como interesse predominante conciliar a renovação necessária com a preservação da história do bairro, que se confunde com a própria história da cidade. Ainda assim, cerca de 30% da área construída do bairro será desapropriada e demolida. A região terá prédios novos que irão conviver com imóveis históricos, muitos deles tombados, que serão restaurados e terão um novo uso.

O “Projeto Nova Luz” constitui as bases para a transformação urbanística futura dessa área de cerca de 500 mil metros quadrados no coração do Centro de São Paulo. Esta região é a mais acessível da cidade e tem um comércio especializado vibrante. Pelas condições excepcionais de transporte público, a Nova Luz tem potencial para abrigar ainda mais atividades econômicas e mais moradias, o que deve ser acompanhado

da qualificação urbanística e ambiental da área. Além de criar opções de moradia e novos equipamentos públicos, o projeto desenvolvido recupera e preserva o patrimônio arquitetônico existente, respeita e estimula a vocação econômica e comercial da região e abre horizontes para a instalação de novas atividades. Entre as melhorias de infraestrutura urbana propostas estão a abertura de praças e espaços de convivência públicos, a instalação de escolas, creches, posto de saúde e equipamentos de cultura e assistência social, a adequação do sistema de drenagem, o alargamento de calçadas, a instalação de mobiliário urbano e o plantio de árvores (http://www.novaluzsp.com.br/files/20110811_folhetoA4.pdf)

Para a transformação do espaço de desvalia na zona portuária do Rio de Janeiro em um novo vetor de crescimento da cidade a partir da implementação da Operação Urbana Porto Maravilha, está fundamentada de acordo com o Estudo de Impacto de Vizinhança, em:

[...] um plano integrado de intervenção que contempla a alteração de usos, parâmetros edilícios, novos sistemas viários e de transporte público além de um plano urbano e paisagístico que transformará a região num local atraente para moradia e trabalho. Obras viárias e de infraestrutura estarão sendo realizadas para criar um novo ambiente local que, associadas à nova legislação urbana, tornará os terrenos atraentes à iniciativa privada, criando novas moradias e novos postos de trabalho, repovoando a região. (2009, p. 17)

A reformulação do desenho urbano e a implantação de novos estabelecimentos comerciais e residenciais na região portuária permitirão o desenvolvimento econômico e social, conciliado com a melhoria da qualidade ambiental do local. A área delimita três bairros completos (Santo Cristo, Gamboa e Saúde) e três setores de bairros (São Cristovão, Centro e Cidade Nova). A Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro visa, portanto, transformar a região da zona portuária em uma área dinâmica que seja uma nova referência de êxito no desenvolvimento urbano (figura 262-263).

Vários autores como Somekh (2008), Compans (2004), Sánchez (2003), Maricato e Ferreira (2002), Fix (2001), admitem a necessidade de uma ação governamental nos espaços de desvalia, mas contestam as intervenções, realizadas e as que estão em fase de projeto e de execução, nos seus objetivos, nas suas estratégias e nas suas consequências. Esta posição está bem explicitada por Carlos (2004, p.112)

No caso brasileiro, o processo de reprodução dos lugares da cidade, enquanto processo de revitalização urbana tem sua fundamentação numa racionalidade que se impõe enquanto 'processo autofágico', onde a demolição dos lugares familiares, para a produção de novas formas urbanas, se realiza aprofundando a segregação, pois expulsam a 'população inadequada', e destroem as referências como elementos definidores da identidade cidadão/cidade que sustenta a memória, pois impõe um novo tempo para a morfologia urbana, agora definida pela necessidade de produção do 'novo espaço' dos serviços. Nessa direção o processo constrói uma idéia abstrata da cidade, enquanto símbolo do moderno, que aparece, no limite último, pela constituição de uma rede de cidades mundiais, vendidas no mercado enquanto imagem de uma cidade bem administrada; enquanto, no plano do planejamento, faz-se tabula rasa da prática socioespacial. Nessa direção,

a cidade se reduz ao seu quadro físico, passível de intervenção, calando o cidadão e transformando-o em usuário de meios de consumo coletivo.

Analisando as intervenções urbanas brasileiras sob outro ângulo, Ultramarini (2007, p.11) afirma que:

Enquanto países ricos ou emergentes com prolongado sucesso econômico conhecem nesses anos 80, 90 e 2000 as suas Renascenças Urbanas, com inovações arquitetônicas, urbanísticas e valorização das cidades como “atores políticos” (CASTELLS; BORJA, 1996), o cenário nacional brasileiro vê, primeiro, o fracasso de grandes projetos de investimento; segundo, um esforço, válido, de modernização do quadro institucional/legal urbano, porém com fraco nível de implementação; e, terceiro, um sinal de novo esmorecimento sem se poder vislumbrar algo novo.

É nesta afirmação de Ultramarini (2007) que um dos objetivos específicos desta tese busca ser alcançado: Apresentar diretrizes para se alcançar a efetividade das intervenções urbanas nos espaços de desvalia, focalizando as cidades brasileiras, pois se entende que, diferentemente das experiências internacionais, as intervenções urbanas no Brasil, apesar de serem recentes, seus primeiros exemplares fracassaram pela ausência de um quadro institucional e político fortalecido.



Figura 246 – Centro Histórico de Salvador – Delimitação da Área
 Fonte: http://www.centroantigo.ba.gov.br/wp-content/uploads/2010/04/mapa_localizacao_set_2009.jpg



Figura 247 – Centro Histórico de Salvador – Subáreas
 Fonte: Zancheti e Gabriel (2012, p.3)



Figura 248 – Vista aérea do Centro Histórico de Salvador após o PRCHS

<http://www.cultura.ba.gov.br/wp-content/uploads/2011/08/Centro-Hist%C3%B3rico-de-Salvador-vista-a%C3%A9rea-parcial2-IPAC.jpg>



Figura 249 – Centro Histórico de Salvador após a intervenção urbana

Fonte: <http://www.brasil-turismo.com/imagens/pelourinho-foto.jpg>



Figura 250 – Localização das intervenções urbanas realizadas na frente hídrica da zona central de Belém.

Fonte: PONTE (2004, p.163). Adaptado.



Figura 251 – Complexo Ver-o-Rio (Belém)

Fonte: <http://i64.photobucket.com/albums/h189/chmineral/Belem/Ver-o-Rio/Ver-o-rio007.jpg>



Figura 252 – Estação das Docas (Belém)

Fonte: http://portoimagem.files.wordpress.com/2009/09/estacao_das_docas.jpg?w=600



Figura 253 – Complexo Ver-o-Peso (Belém)

Fonte: http://4.bp.blogspot.com/_un4oS_6PpaY/TLsOPkdZBh/AAAAAAAAAB7Q/9pbGM-AdDNU/s1600/ver-o-peso03.jpg



Figura 254 – Complexo Feliz Lusitânia (Belém)

Fonte: http://2.bp.blogspot.com/-ixbpRt6DJRI/TsnZkx2fQtI/AAAAAAAAA1k/sVfFN2wL3jQ/s1600/%25257BD91BAE89-3664-4B0F-8AA1-5E280E6ABE24%25257D_Feliz-Lusit%2525C3%2525A2nia-Oswaldo-2%255B1%255D.jpg



Figura 255 – Parque Mangal das Garças (Belém)

Fonte: <http://portodoslados.files.wordpress.com/2011/06/mangal-das-garcas-4.jpg>



Figura 256 – Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (Fortaleza)

Fonte: <http://www.flickr.com/photos/dougcinha/2245514726/>



Figura 257 – Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (Fortaleza)

Fonte: http://www.dragaodomar.org.br/images/panoramica_cdmac.jpg



Figura 258 – Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (Fortaleza)

Fonte: http://www.dragaodomar.org.br/images/fachada_D02.jpg



Figura 259 – Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (Fortaleza)

Fonte: <http://blogs.cultura.gov.br/snc/files/2011/11/fortaleza-380-betho-feliciano.jpg>



Figura 260 – Shopping Oi (Belo Horizonte)

Fonte: Lage (2008, p.95)



Figura 261 – Shopping Oi (Belo Horizonte)

Fonte: http://4.bp.blogspot.com/_wTrzJPCDomE/SngmOQcozJl/AAAAAAAAAHg4/h9OJIC1pEzM/s400/shopping+oioque_fachada.jpg



Figura 262 – Delimitação da Operação Urbana Porto Maravilha (Rio de Janeiro)

Fonte: http://www.cbic.org.br/sites/default/files/PORTO%20MARAVILHA_Prefeitura%20do%20Rio.pdf



Figura 263 – Delimitação da Operação Urbana Porto Maravilha (Rio de Janeiro)

Fonte: <http://www.portomaravilhario.com.br/conteudo/conhecaaregiao/01-N%3%9ACLEOSG.JPG>

c) Transformação intencional – Valorização multidimensional

Nesta análise das intervenções urbanas brasileiras, segue-se o mesmo tratamento dispensado às experiências internacionais, desdobrando-se o estudo em dois segmentos distintos, mas complementares: abordam-se as transformações realizadas nos espaços de desvalias, mediante a substituição de antigas funções urbanas pela implantação de um novo conteúdo (novas funções), e também se faz uma avaliação da valorização do continente (espaço de desvalia), sob a ótica de cinco de suas dimensões (urbanística, econômica, ambiental, cultural e social).

Nas primeiras experiências nacionais de intervenção urbanas em espaços de desvalia, iniciadas nos anos 1990, foram constituídas um conjunto de obras voltadas para a transformação física, econômica e social de áreas degradadas, em sua maioria situada em centros históricos adjacentes a frentes hídricas de zonas portuárias, como condição para incrementar o turismo local. Observa-se que tais transformações produziram os efeitos desejados por curto período, mas, por não comporem uma intervenção urbana devidamente estruturada, e serem apenas a justaposição de algumas obras, estas áreas podem ainda ser consideradas espaços de desvalia e carecem de uma real intervenção urbana. Apesar da fragilidade da ação governamental, Ultramari (2007, p.11) reconhece méritos nas iniciativas locais realizadas nos limites de sua visão e de suas possibilidades e comenta:

[...] algumas cidades têm mostrado esforços locais, com bons resultados, ao implementarem, cada qual com suas dimensões. São exemplos diversos de recuperação de áreas centrais, valorização de áreas costeiras e ribeirinhas, resgate de patrimônios arquitetônicos e urbanísticos, disponibilização de novas estruturas de lazer e turismo, entre outros.

Já as intervenções urbanas, iniciadas sob o amparo do Estatuto da Cidade, em vigência desde 2001, e baseadas na concessão urbanística, apresentam-se respaldadas por legislação específica, com um planejamento mais consistente quanto à seleção da área a ser transformada, à definição dos objetivos, à escolha das obras a realizar, e estão mais bem estruturadas do ponto de vista administrativo-financeiro, gerando expectativas promissoras, porém não permitem avaliações conclusivas por estarem em estágio inicial.

Na análise multidimensional das transformações será utilizada a mesma estrutura do capítulo anterior e, assim, na dimensão urbanística, serão analisados aspectos como uso e ocupação do solo, infraestrutura e paisagem urbana; na dimensão econômica, vocação econômica, emprego e renda, finanças públicas, valorização imobiliária; na dimensão ambiental, recuperação/manutenção dos recursos naturais, implantação de áreas verdes e utilização de energias renováveis; na dimensão cultural, movimentos culturais e a equipagem voltada para o lazer e o entretenimento. E, por fim, mas não menos relevante, a dimensão social, que abrange aspectos como habitação, saúde, educação e segurança pública.

Dimensão urbanística

É comum a observação crítica, relativa às primeiras experiências nacionais de intervenção urbana, apontando que toda a preocupação concentrou-se na dimensão urbanística, no pressuposto de que “o banho de loja” iria transformar econômica, ambiental, cultural e socialmente a desvalia ali constituída. Tais críticas alinham-se às observações dos que

classificam estas intervenções como espetaculosas (Sánchez, 2003), como meras vitrines para o *marketing* governamental (Sánchez, 2001) e que, mesmo tendo mobilizado recursos vultosos, apresentaram resultados de pequeno alcance social. A validade destas observações pode ser constatada na intervenção urbana realizada no Centro Histórico de Salvador, pelo Programa de Recuperação do Centro Histórico de Salvador (PRCHS), sob a responsabilidade do Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia (IPAC). Segundo Rouanet (2005), a partir de um zoneamento de quarteirões inteiros, cuja recuperação envolvia quase mil imóveis, foi promovida a refuncionalização dessas edificações residenciais que passaram a ser utilizadas como lojas de artesanato, butiques, joalherias, restaurantes, cafés, bares (<http://vsites.unb.br/ics/sol/itinerancias/grupo/barbara/Artigos/pelourinho.htm>). Ainda de acordo com Rouanet (2005), também foram instaladas agências de banco, escolas primárias e profissionalizantes, bem como diversas entidades públicas: IPAC, Museu da Cidade, Solar Ferrão, correios, posto de saúde e de polícia. Além disto, foi proibida a circulação de veículos no interior do Pelourinho, depois de concluído um estacionamento de sete andares para carros, dando acesso ao pedestre na Rua das Laranjeiras (figura 264-265). Zancheti e Gabriel (2010, p.32) relatam que foi realizado também um zoneamento das atividades e definido um *mix* de usos, estabelecendo que em cada subárea deveria ter atividades predominantes: Sé e Pelourinho, concentração de comércio, serviços, fortemente orientadas para o turismo e lazer; Taboão, negócios com couros, plásticos e derivados; Saldanha, especializada em eletroeletrônicos; Carmo – Santo Antônio, uso residencial. O maior destaque da intervenção no Pelourinho foi à recuperação interna e externa de uma grande quantidade de imóveis (casarões, mosteiros e demais edificações de cunho religioso etc.), complementada pelas obras de infraestrutura e melhoria do sistema viário para criar condições atrativas e viabilizar a visitação da área, onde, afirma Nobre (2003, p.6), residiam cerca de quatro mil pessoas. Santos Júnior e Braga (2009) afirmam que “a área do Pelourinho, núcleo principal do projeto, recebeu um grande número de visitantes quando foram inauguradas as primeiras etapas de intervenção” (<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.107/59>). Mas, segundo os autores, passado este momento, o fluxo inicial de visitantes começou a decair, fixando-se em intensidade reduzida, confirmando que, não obstante a inegável importância da reabilitação física da área e do apoio ao turismo, estas ações, quando implantadas de forma isolada, não são suficientes para a manutenção da área pós-intervenção. Hoje, de acordo com o endereço eletrônico a seguir declinado, falta segurança para os visitantes, há sujeira em suas ruas e ladeiras centenárias, muitos casarões estão novamente deteriorados, e alguns até condenados pela Defesa Civil (figura 266) (<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/2010/09/04/abandonado-pelourinho-ba-ve-comercio-local-em-crise-e-fuga-de-turistas.jhtm>).

A intervenção urbana em Belém teve como objetivo central valorizar a frente hídrica belenense e devolver o rio à cidade, a partir da recuperação física da faixa de interseção rio/cidade, e da criação de atrativos para seu uso e ocupação, mediante a instalação de equipamentos ligados à cultura, ao lazer e ao entretenimento. Foram recuperados o Complexo Ver-o-Rio (0,5 hectares), pela Prefeitura Municipal de Belém, e a Estação das Docas (0,3 hectares), o Mercado Ver-o-Peso e seu entorno (3,5 hectares), o Parque Mangal das Garças (4,0 hectares) e o Complexo Feliz Lusitânia (5,0 hectares), pelo Governo do Estado do Pará. Em síntese pode-se dizer que esta intervenção urbana na zona portuária de Belém foi o resgate de uma das áreas mais dinâmicas da economia paraense, na época da predominância da exportação de produtos naturais, sobretudo a borracha. Foi a busca do aproveitamento deste ativo de enorme valor econômico e cultural, há décadas praticamente abandonado e experimentando uma progressiva degradação. Embora haja semelhança no conjunto das ações realizadas nos vários projetos, cabe destaque para algumas peculiaridades observadas. Ponte (2004, p.115)

salienta no projeto Ver-o-Rio “intenção de devolver ao habitante a capacidade de ver o rio, tratado como patrimônio natural, mas visto, principalmente, como dado da paisagem” o que justifica a construção de uma marina e espaços públicos e áreas de convivência às margens do rio. A Estação das Docas e o Mercado Ver-o-Peso estão situados nos bairros Cidade Velha e Comércio, a área onde se concentram os principais bens tombados de Belém, inclusive o próprio Mercado Ver-o-Peso, tombado em 1997 pelo IPHAN. Segundo Lima e Teixeira (2009, p.218), o objetivo era tornar a área um “ícone da revitalização do Centro Histórico de Belém”. O Mercado-Ver-o-Peso foi restaurado, a feira foi reorganizada, foram construídos estacionamentos e melhorados os acessos viários. Na Estação das Docas, segundo Trindade Júnior e Amaral (2006), cabe destacar o aproveitamento dos galpões pertencentes ao antigo Porto de Belém: Galpão 1 – *Boulevard* da Artes, Galpão 2 – *Boulevard* da Gastronomia, Galpão 3 – *Boulevard* das Feiras (http://www.ipardes.gov.br/webasis.docs/rev_pr_111_saint_clair.pdf). Nos galpões 1 e 2, segundo Lima e Teixeira (2009, p.211-212), “os trilhos metálicos que funcionavam como rolamento dos guindastes internos, utilizados no passado para transportar carga de um extremo ao outro de cada armazém, foram adaptados para abrigar um palco destinado à apresentação de shows musicais”. Com a recuperação da engrenagem de movimentação, o palco tornou-se deslizante indo de um galpão a outro. Também cabe destaque nesta intervenção urbana a recuperação do Mangal das Garças, um parque a beira do rio Guamá, em terreno anexo ao antigo Arsenal de Marinha, que representa uma mostra do ambiente amazônico e cumpre um importante papel na preservação ambiental, sobretudo por incentivar a reprodução em cativeiro da fauna local, e por abrigar animais resgatados de cativeiros clandestinos apreendidos pelo Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (IBAMA) (http://www.revistamundoeco.com.br/mundoeco-parque_ecologico_mangal_das_garcas.html). Já o Complexo Feliz Lusitânia, o maior dos equipamentos da intervenção urbana de Belém, foi implantado em quatro etapas, conceitualmente voltadas para a cultura, lazer e entretenimento, vislumbrando o desenvolvimento da atividade turística. Abrangeu, num primeiro momento, a Igreja de Santo Alexandre e o antigo Palácio Episcopal, inaugurada em 1998, que passaram a acolher o Museu de Arte Sacra do Pará. Além do espaço do museu, esse conjunto arquitetônico possui também galeria de arte, loja de produtos culturais, oficina de restauração, auditório, biblioteca, igreja etc. Num segundo momento, em 2002, promoveu-se a intervenção de oito edificações situadas na Rua Padre Champagnat, anexas à Igreja, desapropriadas e restauradas. O terceiro momento, também em 2002, compreendeu uma intervenção no Forte do Presépio, que acolheu o Museu do Forte, cuja edificação é considerada o principal acervo. Existem duas exposições permanentes instaladas no Forte do Presépio, uma delas em sua área interna, mais precisamente no antigo prédio do corpo da guarda e no armazém, que apresenta como essência temática a arqueologia brasileira e amazônica, a arqueologia urbana, a fundação da cidade, o Forte como núcleo fundador e as referências cronológicas do mesmo até 1962; e outra, que acontece na área externa, na área de urbanização do Forte, formada por dois centros entrelaçados, o de materiais de artilharia e o de evidências construtivas, enquanto fortificação e defesa. Num quarto e último momento, a intervenção se deu na Casa das Onze Janelas (antiga residência e Hospital Militar) e seus anexos, jardins e entorno (TRINDADE JÚNIOR E AMARAL, 2006). Lima e Teixeira (2009, p.212) relatam que em uma pesquisa de opinião relativa à imagem que melhor representa a cidade de Belém, em 2002, o Mercado-Ver-o-Peso e a Estação das Docas figuram em 1º e 4º lugares respectivamente, sinal indiscutível do resultado positivo da intervenção. Entretanto, os sinais visíveis de deterioração de muitas das obras realizadas retratam a fragilidade de uma intervenção realizada com a justaposição de várias obras, em áreas diversas, de forma autônoma por dois agentes públicos de esferas diferentes (figura 267-273).

Em Fortaleza, dentro de um conjunto de obras, realizadas pela Prefeitura Municipal e pelo Governo do Estado do Ceará, o “Dragão do Mar” sobressai por sua dimensão, pela relevância de suas funções e pelo impacto que provocou na vida da cidade. O edifício destaca-se na paisagem por sua escala monumental: 13,5 mil m² de área construída, encravado em uma área de 30 mil m², em meio a um casario de valor histórico. O Dragão do Mar foi projetado para funcionar diuturnamente, com um *mix* de atividades voltadas para difusão, capacitação e promoção da cultura e das artes, buscando atender o público de várias faixas etárias e socioeconômicas, além de promover o lazer e o entretenimento. Seu programa de necessidades foi composto por: cineteatro, com capacidade para 250 lugares, e dois cinemas com capacidade de 80 lugares; Teatro de Praia, para 600 lugares, cujo acesso poderá ser controlado em dias de shows e quando não houver atividade o espaço servirá como área de lazer; Planetário; Escola de Comunicações e Artes (ECO), que terá espaço para oficinas de teatro e dança em todos os seus segmentos; Auditório para oficinas, com espaços específicos para cursos, debates e encontros culturais; centro de artes visuais, oferecendo ainda dois espaços para exposições rotativas de grandes nomes nacionais e internacionais; museu da cultura cearense, museu etnográfico, contando o percurso da cultura e do homem cearense; museu de arte contemporânea, onde são realizadas mostras de artistas nacionais e internacionais; e atividades complementares de suporte e apoio, como restaurante, café, administração etc (figura 274-277). Como aconteceu com todas as intervenções urbanas aqui descritas, o Dragão do Mar foi, e continua sendo, alvo de muitas críticas: muitos lamentam a demolição de vários outros edifícios de caráter histórico; outros apontam que não há integração visual entre a edificação e os edifícios históricos do seu entorno, afirmações estas rapidamente desfeitas pelos arquitetos autores do projeto, ao argumentar que no “Dragão” há vários elementos que remontam a arquitetura rural de casas e engenhos do interior do Ceará e os edifícios históricos no entorno. Na compreensão dos autores do projeto o Dragão do Mar fez ressurgir uma área da cidade em processo de degradação; os edifícios demolidos encontravam-se descaracterizados e degradados ao ponto de não ter condições de aproveitamento, além disso, foram mantidas as edificações que ainda poderiam ser restauradas; e certamente, se o centro cultural não fosse ali implantado, não somente parte do casario teria sido demolida, mas talvez a situação de degradação e abandono forçasse a demolição geral.

O Conjunto Arquitetônico da Avenida Oiapoque, em Belo Horizonte, antiga Indústria de Bebidas Antártica, foi arrematado em um leilão, no ano de 2002. A ideia do novo proprietário era implantar ali um centro de comércio popular, hoje denominado de *Shopping* Oiapoque (*Shopping* Oi). No entanto, as exigências relativas à restauração do bem tombado, associadas às limitações urbanísticas para a ocupação e o uso do imóvel inviabilizavam economicamente seu aproveitamento como *shopping* popular. A intervenção urbana, representada pelo *Shopping* Oi em Belo Horizonte, destaca-se na sua dimensão urbanística, como uma iniciativa inovadora para o equacionamento satisfatório de um problema cada vez mais recorrente nas zonas centrais das maiores cidades brasileiras. No exercício da liderança política, que lhe compete, a Prefeitura autorizou a transferência do direito de construir, instrumento disponibilizado pela legislação vigente, e induziu a transformação da área na dimensão urbanística, através da negociação, envolvendo, de um lado, o proprietário do conjunto arquitetônico da Avenida Oiapoque, que precisava de recursos financeiros para realizar investimentos na restauração e na adaptação do edifício para o comércio popular, mas dispunha de potencial construtivo que não podia usar porque os edifícios eram tombados, e, do outro lado, os proprietários do Pátio Savassi, *shopping* localizado em área nobre da cidade, que necessitavam de potencial construtivo para realizar obras de expansão. A partir do projeto de restauro, segundo Lage (2003, p.95):

todas as fachadas do conjunto receberam pintura, e a volumetria de seus edifícios, assim como a relação de aberturas e vedações, foi mantida, preservando-se, dessa forma, a harmonia do conjunto. O tratamento do entorno do imóvel também beneficiou o conjunto arquitetônico, contribuindo para a sua recuperação.

Ao passo que, internamente, de acordo com Lage (2003, p.95-96), “observa-se uma despreocupação com a questão estética, além do fato de que a organização do layout oferece péssimas condições de circulação e salubridade aos trabalhadores e frequentadores do shopping”. Mas, segundo a autora, as diretrizes de restauro deliberadas pelo Conselho Deliberativo do Patrimônio Cultural do Município de Belo Horizonte (CDPCM-BH) não havia indicações para as áreas internas. Lage (2003, p.96) traz uma afirmação dos arquitetos-restauradores da Gerência de Patrimônio Histórico da Prefeitura de Belo Horizonte, sobre esta questão: “as condições do conjunto eram tão ruins que se pensava que qualquer intervenção seria melhor do que mantê-lo como estava não se exigindo muito da sua restauração”.

A Concessão Urbanística Nova Luz desenvolve-se em uma reduzida área de 50 hectares, e tem como objetivo transformar o degradado bairro Santa Ifigênia, em um bairro bom para morar, trabalhar, para a diversão, de economia dinâmica e diversificada, onde as pessoas estarão cercadas por elementos históricos e culturais, entretenimento, espaços abertos convidativos, passeios e parques. Um bairro que ofereça oportunidades de estudo e trabalho, seja facilmente acessível de toda parte da cidade e com mobilidade privilegiada para o pedestre e o ciclista (http://www.novaluzsp.com.br/files/20101117_NovaLuz_PMSP_SMDU.pdf). A estratégia de desenvolvimento do projeto concentra-se em potencializar atividades comerciais da área, atrair novas atividades econômicas (tecnologia, serviços) incorporar e potencializar atividades ligadas à cultura e ao entretenimento, ampliar o uso residencial, implantar novos espaços e equipamentos públicos de qualidade, e promover a qualificação ambiental e urbanística da área (http://www.novaluzsp.com.br/files/20110811_folhetoA4.pdf). O plano de uso e ocupação do solo para a Operação Urbana Nova Luz tem como principais objetivos a preservação e recuperação do patrimônio histórico; o incremento da área destinada para o uso residencial, propiciando o aumento da densidade demográfica com objetivo de permitir que mais cidadãos possam usufruir das vantagens locacionais deste setor da cidade; a consolidação da área destinada à habitação de interesse social, indicada como ZEIS 3 no Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo, com a produção de mais de 1,5mil unidades habitacionais para a consolidação de um novo núcleo habitacional de interesse social na área central da cidade; a criação de uma rede de espaços públicos capazes de recepcionar melhor os usuários da região assim como moradores e trabalhadores (http://www.novaluzsp.com.br/files/201108_PUE.pdf).

Para estabelecer e alcançar um projeto urbano estruturado e coerente, alguns princípios foram estabelecidos, de forma a incorporar no desenho soluções relacionadas às potencialidades e oportunidades na área, como proteger a malha urbana existente em formato xadrez, permitindo que a rede remanescente possibilite formas mais sustentáveis de locomoção, como caminhadas, ciclismo e transporte público; definir portais, como pontos estratégicos para reforçar a transição para entrada na Nova Luz; possibilitar a conectividade, promovendo conexões francas com o entorno, melhorando a acessibilidade e deslocamentos entre os setores, fomentando caminhadas nas áreas comerciais e de lazer; implantar uma rede de áreas verdes, composta por parques, praças, pátios, jardins elevados e ruas arborizadas; acessibilidade às conexões da cidade, potencializando acessibilidade aos principais pontos de conexão da cidade, proporcionada pelo sistema de transporte público local; definição de

quatro setores de uso misto e com âncoras urbanas, estrategicamente localizadas e capazes de atrair público para atividades de lazer, cultura e comércio (figura 278-283) (http://www.novaluzsp.com.br/files/201108_PUE.pdf).

No que se refere à melhoria e implantação de infraestrutura e serviços públicos, há uma extensa indicação de diretrizes propostas para a Operação Urbana Nova Luz: otimização/ampliação da infraestrutura de saneamento básico, rede de gás, iluminação pública, inovando com a geração local de energia alternativa (solar), das redes de telecomunicações e fibra ótica (http://www.novaluzsp.com.br/files/201108_PUE.pdf).

No Rio de Janeiro, a Intervenção Urbana – Porto Maravilha abrange uma área de quase 500 hectares, que tem como limites as Avenidas Presidente Vargas, Rodrigues Alves, Rio Branco e Francisco Bicalho. Trata-se de uma área quase 10 vezes maior que o território da Operação Urbana Nova Luz (SP), por isto enquanto a intervenção paulista detalha cada princípio proposto em cada quadra, chegando ao desenho do mobiliário urbano, na Operação Porto Maravilha, a Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região Portuária do Rio foi dividida em 11 núcleos homogêneos, para evidenciar suas peculiaridades e seu potencial de desenvolvimento segundo suas características predominantes, seus marcos urbanos de destaque, sua geografia e sua vocação. Apesar de apresentarem muitas singularidades, há um aspecto comum entre estes núcleos: estão próximos, porém, isolados da zona central da cidade e, além disto, estão isolados entre si, funcionando como territórios destacados uns dos outros, daí a necessidade de uma integração viária, proposta no projeto (<http://www.portomaravilhario.com.br/web/direito/conhecaRegiao.aspx>).

A Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro (OUCPRJ) foi originalmente instituída pela Lei Complementar N°101, de 23 de novembro de 2009, que estabelece como sua finalidade a promoção da reestruturação urbana da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região do Porto do Rio de Janeiro. Segundo o prospecto de registro (prospecto) da operação urbana consorciada da região do porto do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro (2011, p.31), priorizar o transporte coletivo sobre o individual; valorizar a paisagem urbana, do ambiente urbano e do patrimônio cultural material e imaterial; assegurar o atendimento econômico e social da população diretamente afetada pela intervenção; promover o adequado aproveitamento dos vazios urbanos ou terrenos, subutilizados ou ociosos; integrar a área com a área central da cidade e o estímulo ao uso residencial, possibilitando melhor aproveitamento da estrutura urbana existente; garantir a transparência do processo decisório e controle com representação da sociedade civil; e apoiar a regularização fundiária urbana nos imóveis de interesse social. Ainda de acordo com o “Prospecto...” – Rio de Janeiro (2011, p.111), foi criado o Programa Básico de Intervenções, que compreende além da definição de novos parâmetros de uso e ocupação do solo e sistema viário e intervenções como a reurbanização de aproximadamente 70km de vias, a demolição do Elevado da Perimetral no trecho entre a Praça Mauá e a Av. Francisco Bicalho; a construção de túnel entre a Praça Mauá e a Avenida Rodrigues Alves com aproximadamente 2km (dois sentidos); a construção de duas rampas ligando o viaduto do Gasômetro ao Santo Cristo; a ampliação do atual túnel ferroviário sob o Morro da Providência para receber tráfego de automóveis; a implantação de mobiliário urbano etc.; a implantação de novas redes de esgotamento sanitário, abastecimento de água, energia elétrica, telefonia e gás encanado; a implantação de sistema de melhoria da qualidade das águas do Canal do Mangue; (p.49). Destaque especial para os projetos do Telecom do Porto, um novo modelo da prestação de serviços de telecomunicações e dados, que adota redes subterrâneas de fibra ótica e eleva o município à condição de distrito digital de alta conectividade (<http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/projEspApd.aspx>); do Museu do Amanhã, do Museu

de Arte do Rio – MAR e do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT), capacidade de transporte é 10 a 30 mil passageiros por sentido e por hora, para servir não só à região do Porto, como também à área central, abrangendo pontos de grande circulação, como a Avenida Rio Branco, a Praça XV e o Aeroporto Santos Dumont (<http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/projEspVLT.aspx>) (figura 284-296).

Dimensão econômica

A tipologia da atividade econômica, o emprego e a renda, e a valorização imobiliária são os principais aspectos observados neste estudo da dimensão econômica, quando da transformação dos espaços de desvalia a partir das intervenções urbanas. Nas experiências nacionais da década de 90, constata-se que a recuperação física das áreas degradadas era orientada pela motivação econômica e, assim, as obras visavam tornar as cidades atrativas, uma vez que os estados litorâneos, em particular os das regiões Norte e Nordeste, assumiram o turismo como uma alternativa valiosa para a sua inserção competitiva nos cenários nacional e internacional. Foi o que aconteceu com Salvador, Belém, e Fortaleza, onde as intervenções realizadas são semelhantes no seu conteúdo programático e na sua finalidade econômica, pois todas tiveram como objetivo tornarem estas cidades novos polos turísticos, mediante à promoção cultural, da gastronomia regional, do lazer e do entretenimento, inclusive no período noturno, embora tenham sido bem diferentes em escala territorial e em metodologias de trabalho. Enquanto em Belém e Fortaleza as intervenções foram realizadas em pequenas áreas, 13,5 hectares e três hectares, respectivamente, e de forma pontual, Salvador promoveu uma intervenção urbana em uma área de 80 hectares, buscando integrar ações e os agentes, públicos e privados. Em Belo Horizonte, outra intervenção pontual tem aspecto peculiar em relação à dimensão econômica, especificamente um grande *shopping* popular, que não deixa de ser um distrito de negócios. As operações urbanas, em São Paulo e Rio de Janeiro, destoam das demais pela expectativa de valores a serem captados (emprego e renda, finanças públicas e valorização imobiliária).

O Programa de Recuperação do Centro Histórico de Salvador (PRCHS), como ressaltado anteriormente, tinha como objetivo desenvolver o potencial econômico da área a partir de um *mix* de atividades que favoreciam ao turista. No entanto, o que está sendo noticiado é a falência dos centros de varejo na área.

Uma pesquisa realizada recentemente pela Acopelô (Associação dos Comerciantes do Pelourinho) mostra que o centro histórico de Salvador, tombado pela Unesco - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura, como patrimônio cultural da humanidade, deixou de ser um espaço interessante para os comerciantes. “Há quase seis anos tínhamos 390 estabelecimentos comerciais funcionando aqui; hoje, contamos com apenas 220. E a tendência é um cenário ainda pior porque o centro histórico está abandonado”, disse o presidente da entidade, Lenner Cunha. (<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/2010/09/04/abandonado-pelourinho-ba-ve-comercio-local-em-crise-e-fuga-de-turistas.jhtm>)

Uma das explicações para a falência dos estabelecimentos de varejo do Centro Histórico de Salvador vem da observação de Zancheti e Gabriel (2010, p.19), para quem: “o *mix* de atividades não pode ser mantido, pois vários negócios encerraram suas atividades alegando que não havia demanda suficiente para manter a rentabilidade esperada, ou para

pagar os empréstimos contraídos”. Isto por dois motivos, também relacionados por Zancheti e Gabriel (2010, p.35-36), a “diminuição da demanda de serviços e comércio da área por parte dos consumidores de média e alta renda da cidade de Salvador”, que “optaram por utilizar as novas áreas comerciais que se abriram na parte sul da cidade”; e a diminuição do fluxo de turistas, que migrou para o norte da costa baiana. Os negócios que restaram, ainda segundo Zancheti e Gabriel (2010, p.19),

ou mudaram para outro tipo de atividade ou, permaneceram na mesma atividade, mas alterando o mix interno de produtos, em ambos os casos desconsiderando as diretrizes do mix planejado pelo IPAC. Esse fato levou a uma mudança de usos muito forte, gerando uma super oferta de bens e serviços do mesmo tipo, especialmente lojas de lembranças e artesanato para turistas, bares e restaurantes.

Os novos negócios, de acordo com os autores, passaram a seguir,

a compreensão de proprietários e donos de negócio, de que o grupo de consumidores mais importante pertence à média e à média-baixa renda, e apenas um subgrupo de classe média mais intelectualizados e de alta instrução que usa os equipamentos culturais” (p.36).

Pode-se entender que a crise no CHS foi causada pela omissão do poder público, no acompanhamento, avaliação e redefinição do *mix*, pois, para Zancheti e Gabriel (2010, p.34), a vitalidade empresarial do centro histórico é perceptível através de uma série de indicadores relativos às empresas ali localizadas.

O tempo de vida médio das suas empresas é alto relativamente ao da cidade, pois 34% das empresas têm mais de 10 (dez) anos de fundadas e 55,2% superam 5 (cinco) anos de existência, que é a média do tempo de vida das empresas da cidade de Salvador.

Zancheti e Gabriel (2010, p.35) também observam que o CHS é a área da cidade onde, proporcionalmente, há mais empregadores e negócios familiares e onde o número de funcionários públicos é bem elevado, mostrando a grande concentração de instituições e que a força econômica do centro histórico reflete-se, também, na renda percebida por seus empregados e empregadores, pois a renda média dos ocupados no centro histórico apresenta uma diferença média de 20,2% em relação às demais áreas centrais da cidade. Segundo os autores “o dinamismo econômico também pode ser identificado quando se analisa a estrutura de preços relativos dos imóveis na cidade”, pois os imóveis do centro histórico são valorização imobiliária elevada perantes as demais áreas do centro (p.42).

No espaço de desvalia, na frente hídrica belenense, apenas o público local era atendido por poucas atividades comerciais de varejo e alguns serviços que sobreviviam, naquele ambiente de abandono e degradação das antigas docas, no Mercado Ver-o-Peso e seu entorno, onde não havia a mínima condição para atrair visitantes, para aquela área de grande importância histórica. A intervenção urbana foi estrategicamente projetada para dinamizar a economia e gerar empregos, através da melhoria substancial das atividades tradicionais voltadas para o público local, e também para viabilizar a exploração do seu potencial turístico. A beleza característica do lugar, valorizada pelas obras realizadas no Mercado Ver-o-Peso, na Estação das Docas, Ver-o-Rio, em Feliz Lusitânia e no Parque Mangal das Garças, além da recuperação e ampliação da infraestrutura viária, de saneamento e de energia de toda a área,

foram ações planejadas para constituir em Belém um polo turístico de reconhecido valor, com força para atrair turistas do Brasil e do mundo inteiro. Segundo Ultramar (2006):

Se nos projetos Ver-o-Rio, Praça do Pescador (integrante do Complexo Ver-o-Peso), há uma tentativa de se adotar uma economia solidária, incentivando cooperativas de trabalhadores e pequenos empreendedores, no Projeto das Docas, a prioridade é dada a grupos de empreendedores que já demonstram um bom desempenho econômico, mais aptos a responder aos interesses de um consumidor seletivo (<http://www.ifch.unicamp.br/ciec/revista/artigos/artigo3.pdf>).

Outro reflexo da intervenção é apontado por Ponte (2004, p.151): “Nos últimos anos o mercado imobiliário local tem realizado a construção de alguns edifícios residenciais de alto padrão, situados em proximidade à orla fluvial de Belém”, “é possível notar que há de fato uma demanda pelo acesso ao rio e à baía” (p.157).

O maior impacto econômico que houve na área de intervenção com a implantação do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura foi o aumento dos equipamentos de lazer e entretenimento, como teatros, bares e cafés, e conseqüentemente o surgimento de empregos em uma área da cidade anteriormente considerada “morta”. O próprio Dragão do Mar, quando de sua implantação, considerou um conjunto arquitetônico de residências e galpões seculares, que foram recuperados e transformados em bares e restaurantes, movimentadíssimos. A valorização imobiliária, neste caso, ocorreu, mas, no entanto, mais de dez anos após a inauguração do centro cultural, a área ainda apresenta baixíssima densidade, vazios urbanos e edificações subutilizadas, verificando-se, portanto, indícios de especulação imobiliária, já que a posse desses vazios urbanos e edificações subutilizadas estão sob a posse de investidores imobiliários. Mas segundo Gondim (2009, p.20)

A requalificação da área, contudo, teve sua face perversa: bares, restaurantes e danceterias prevaleceram, em detrimento de usos culturais como galerias de arte, ateliês e teatros, cujos custos de permanência tornaram-se proibitivos devido ao aumento dos aluguéis e à valorização imobiliária.

Segundo Lage (2003, p.96), “De acordo com informações da Secretaria de Administração Regional Municipal – Centro-Sul, o *Shopping* Oiapoque abriga 762 trabalhadores informais. O empreendimento foi a primeira iniciativa de remanejamento de camelôs e toreros (ambulantes) em Belo Horizonte” e hoje “recebe de 30 mil pessoas nos dias úteis e 45 mil nos fins de semana” (http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2011/09/16/internas_economia,250980/shopping-populares-investem-em-busca-da-nova-classe-media.shtml) e cada vez mais planeja suas ações para conquistar seu público-alvo: a nova classe média. “Em outubro, vamos inaugurar um restaurante, com capacidade para 500 refeições diárias, e cinco lojas. O investimento total vai superar a cifra de R\$ 1 milhão” (http://www.em.com.br/app/noticia/economia/2011/09/16/internas_economia,250980/shopping-populares-investem-em-busca-da-nova-classe-media.shtml). A peculiaridade na dimensão econômica desta intervenção se dá por conta da pirataria, que faz do *Shopping* Oi ser considerado um dos principais pontos de comércio de produtos pirateados (falsificados) em Belo Horizonte (<http://jornalimpressao.com.br/noticia.php?intNotID=129&intCatID=8&intNotTitle=pirataria-causa-preju-zo-aos-cofres-p-blicos>).

De acordo com a publicação São Paulo (2011d, p.24), as estratégias para o desenvolvimento econômico do bairro Santa Ifigênia da área são: “potencializar atividades comerciais da área; atrair novas atividades econômicas (tecnologia, serviços); e incorporar e

potencializar atividades ligadas a cultura e o entretenimento”. Hoje, há uma relação aproximada de dois empregos por habitante e é desejável que o aumento da população seja acompanhado pelo aumento de oferta de empregos para não alterar esta relação. O Plano Urbanístico Específico – São Paulo (2011c, p.7-1) prevê que, até o fim do prazo dos 15 anos da intervenção urbana, o número de residentes na área chegará a 25 mil pessoas, ou seja, o dobro do total atual, e que os empregos alcançarão um total de aproximadamente 50mil, aumentando em 100% as 24 mil vagas de trabalho. O importante, segundo o plano é continuar com “a relação aproximada de dois empregos por habitante”.

Outro aspecto importante é relativo ao perfil dos empregos a serem criados. O perfil atual indica um baixo valor agregado. Entre os trabalhadores formais atualmente empregados no perímetro da Nova Luz, de acordo com a RAIS 2007, cerca de 60% recebem entre 1 a 2 salários mínimos. Com a possibilidade de atração de atividades econômicas diversificadas, espera-se que haja uma mudança no padrão atual, inclusive, com a geração de empregos para diversos perfis de qualificação profissional. Acredita-se que as novas atividades econômicas instaladas na região terão um papel complementar às atividades atuais, contribuindo para a requalificação da área, ampliando a oferta de amenidades que servirão igualmente à nova população flutuante e também ao público habitual do comércio, fomentando um círculo virtuoso e de grande sinergia (SÃO PAULO, 2011c, p.7-3).

A Prefeitura pretende diversificar os tipos de emprego, criando espaço para alocar setores econômicos diversos, permitindo, inclusive, a instalação de empresas a serem beneficiadas pela Lei de Incentivos Seletivos.

Adicionalmente às áreas com vocação comercial (especialmente térreos, sobrelôjas e mezaninos), o projeto prevê, nos pavimentos superiores dos edifícios, a criação de áreas não residenciais que poderão abrigar atividades econômicas diversas. [...]

Considerando a existência de grandes equipamentos culturais na região do entorno e a atração regional e até nacional do comércio especializado, a tendência pode ser atrair também investimentos relacionados ao entretenimento e ao turismo.

A lei de incentivos seletivos, ao oferecer uma série de benefícios a segmentos econômicos específicos, constitui um estímulo adicional para que a área se consolide como polo de serviços especializados e atividades vinculadas à economia criativa. (SÃO PAULO, 2011c, p.7-3)

Com toda esta dinâmica, segundo São Paulo (2011e, p.76), os preços dos imóveis na região da Nova Luz durante a intervenção são projetados sob “uma perspectiva de valorização de 3% ao ano em termos reais”. “Parte da valorização imobiliária da região virá do conjunto de amenidades que será instalado no local e das transformações de uso [...]” (2011e, p.68).

Os cenários construídos de valorização imobiliária levam em conta três aspectos: a mudança da configuração dos edifícios da região, a mudança na quantidade e localização das amenidades da região e a melhoria da imagem da região. A mudança da configuração dos edifícios da região considera que, com a progressiva implantação do projeto urbanístico específico, será construída uma série de novos edifícios segundo uma tipologia distinta

daquela existente na região. Ou seja, acredita-se que a construção de edifícios com uma configuração diferente trará certa valorização imobiliária para a área. (SÃO PAULO, 2011e, p.153)

Ao relembrar a finalidade da Operação Urbana Porto Maravilha:

[...] promover a reestruturação urbana da AEIU da Região do Porto do Rio de Janeiro, por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços livres de uso público da região do porto, visando à melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores, e à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da região (RIO DE JANEIRO, 2011, p.43),

verifica-se que uma das finalidades é o desenvolvimento socioeconômico da área. Para alcançá-lo, a promoção de atividades econômicas, geração de empregos diretos e permanentes na região e regularização e formalização das atividades econômicas são estratégias essenciais, inclusive porque se quer garantir, em 10 anos, um aumento de população de cerca de quase 500% em relação à população atual da área que é de 22mil habitantes. De acordo com o Estudo de Impacto de Vizinhança – Rio e Janeiro (2009, p.29), “O aumento do IDH (índice de desenvolvimento humano) e, portanto, a melhora da qualidade de vida da população, permitirá maior inclusão da população local na cidade”.

A revitalização da área acarretará não somente a atração de residentes, mas também de atividades relacionadas ao comércio e serviços, o que consequentemente resultaria em acréscimo de arrecadação tributária, nas três esferas da Federação. A economia do Município será beneficiada como um todo, pois ganhará mais uma importante área de dinamismo econômico, contribuindo para o crescimento do mercado imobiliário local e a geração de emprego e renda. (RIO DE JANEIRO, 2011, p.40)

Além disto, a atividade turística será realçada pela “modernização do porto de passageiros, estrategicamente localizado no centro da cidade, que servirá de recepção para grande contingente de turistas oriundos de cruzeiros marítimos”. “O turismo de negócios também poderá crescer, com a implantação de escritórios e hotéis nas proximidades” (2011, p.41). Em relação ao crescimento da atividade turística cabe ressaltar a importância de dois megaeventos que serão realizados no Rio de Janeiro e terão impactos diretos na AEIU da Região do Porto do Rio de Janeiro: a Copa do Mundo de Futebol FIFA de 2014 e os Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro de 2016. Na área da intervenção para a Copa do Mundo de Futebol de 2014, haverá a construção de novos cais de atracação no porto do Rio de Janeiro, de modo a permitir que os turistas que vierem para os jogos fiquem hospedados nos próprios navios em que viajem; e para os Jogos Olímpicos de 2016 está prevista a construção da Vila de Mídia; a construção da Vila de Árbitros; a construção de Centro de mídia não credenciada; e a construção de Centro Operacional de Tecnologia.

A intenção do prefeito também está baseada na logística do mercado imobiliário da cidade. Segundo o presidente da Associação dos Dirigentes do Mercado Imobiliário (Ademi), Rogério Chor, a Barra da Tijuca não só não tem condições de suportar o Centro e a Vila, como também não tem condição de receber a Vila Olímpica, que será um condomínio com 3.500 apartamentos para os atletas. “A Barra vende, tradicionalmente, cerca de 7.500 unidades por ano. A Vila Olímpica e a Vila de Mídia deverão criar cerca de 7 mil unidades habitacionais. Somam-se a esse número as 7.500 unidades em média vendidas na Barra. Com isso, chegaremos a

aproximadamente 15 mil unidades na região. Esse número é muito maior do que a demanda que a Barra consegue absorver por moradias”, http://ademi.webtexto.com.br/article.php?id_article=37055

A análise de viabilidade econômica da Operação Urbana Porto Maravilha somente está voltada para a valorização imobiliária, advinda da venda dos terrenos. É certo que será a partir dos benefícios advindos da venda de terrenos, Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC)¹, e negociação de parâmetros urbanísticos, mas a viabilidade também se dará por outros caminhos, como: aumento do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), a valorização da paisagem que acabam por acarretar valorização imobiliária. Já no âmbito fiscal, além da introdução de nova fonte de receita com o uso dos CEPACs, registram-se várias medidas, como a remissão de créditos tributários relativos ao Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU) para imóveis dentro da área de abrangência da OUCPRJ que sejam considerados de interesse histórico, cultural ou ecológico ou de preservação paisagística e ambiental; isenção da cobrança de IPTU e Imposto sobre a Transmissão de Bens e Imóveis (ITBI) para edificações cujas obras estejam concluídas e tenham recebido o *habite-se* no prazo improrrogável de 36 meses a contar de 01 de janeiro de 2010, além da isenção ou redução da alíquota do imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS) para empresas que ali se estabelecerem também neste mesmo prazo.

Apesar de ficar mais nítido nas intervenções urbanas de São Paulo e Rio de Janeiro (Nova Luz e Porto Maravilha), o aumento das receitas municipais advindo da venda dos Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC) e da arrecadação de tributos (IPTU, ISS, ITBI, taxas e contribuições) consequência da valorização imobiliária, especialmente nas intervenções posteriores à regulamentação do Estatuto da Cidade, por conta das contrapartidas financeiras advindas da negociação para a alteração de parâmetros urbanísticos, em nenhum momento foram observadas considerações a este respeito nas demais intervenções urbanas selecionadas (exceto as intervenções de São Paulo e Rio de Janeiro, quando estas receitas se relacionam a venda de CEPAC, pois estas tem que apresentar transparência absoluta).

Dimensão ambiental

No Brasil, à semelhança do que foi observado nas experiências internacionais, como ressaltado, somente no limiar do século XXI, a dimensão ambiental no desenvolvimento urbano, inclusive nas intervenções urbanas, passou a merecer a ênfase devida. Nas intervenções urbanas realizadas em Salvador e Fortaleza, as áreas por si eram desprovidas de recursos naturais relevantes e não houve interesse de aumentar a atratividade com a implantação de um projeto de arborização ou da oferta de áreas verdes de uso público, e o foco da ação governamental concentrou-se exclusivamente na transformação da área para torná-las polo turístico, mediante

1 De acordo com o Prospecto da Operação Urbana Porto Maravilha – Rio de Janeiro (2011, p.5), os certificados de potencial adicional de construção de emissão dos municípios são utilizados como pagamento de Contrapartida de outorga onerosa do potencial adicional de construção, e não representativos de dívida ou crédito no âmbito de operações urbanas consorciadas. O prospecto observa ainda que “Os CEPAC, quando destinados à Distribuição Pública, são valores mobiliários com a finalidade de permitir ao município emissor securitizar o direito adicional de construir, no âmbito de uma operação urbana consorciada” (2011, p.76). O prospecto ainda define de forma mais clara o CEPAC como “um valor mobiliário de livre circulação no mercado que serve como instrumento de arrecadação voluntária dos Municípios, para financiar Intervenções específicas no âmbito de operações urbanas consorciadas e que não configuram endividamento para o Poder Executivo municipal” (2011, p.77).

a força das atrações artístico-culturais, da gastronomia regional e do comércio do artesanato. Em Belém, embora a área de intervenção esteja situada na frente ribeirinha dos rios Guamá e Pará (afluente do Rio Amazonas), há poucos registros de ações relevantes na dimensão ambiental. Foi efetuada a reabilitação sanitária da área degradada, reconhecida como insalubre pelo lixo acumulado e pelo fluxo de esgoto a céu aberto, que recebeu a melhoria e ampliação da infraestrutura de saneamento. De acordo com Ponte (2004, p.96), a ação mais relevante foi a revitalização do Mangal das Garças, parque que reúne animais da região e muitas espécies de árvores nativas representativas de diferentes macrorregiões florísticas do Estado: as matas de terra firme, as matas de várzea e os campos (figura 297-300). O maior destaque deve ser dado à reconstituição da frente hídrica na Estação das Docas e no Projeto Ver-o-Rio, possibilitando a integração visual e franqueando a circulação de pessoas e veículos entre a cidade e a frente hídrica, fazendo com que residentes e visitantes utilizem a área. Lima e Teixeira (2009, p.221) acrescentam um detalhe caprichoso: “O projeto paisagístico do Mercado Ver-o-Peso levou em consideração as plantas nativas, mais uma forma de atrair a atenção do turistas pois as espécies eram identificadas a partir de placas explicativas”.

As intervenções urbanas Nova Luz, na cidade de São Paulo e Porto Maravilha, na do Rio de Janeiro, estão sendo desenvolvidas em um novo contexto em que a sustentabilidade ambiental é considerada um valor de ordem socioeconômico e está disciplinada pela moderna legislação específica em vigor, cabendo a exigência de elaboração de Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) e licenciamento prévio das ações. A Operação Urbana Nova Luz tem importância especial porque, em resumo, é o enquadramento de um núcleo histórico da cidade às novas exigências legais, relativas à sustentabilidade ambiental, mediante o uso das tecnologias e de materiais disponíveis atualmente. O Plano Urbanístico Específico (PUE) da Nova Luz definiu objetivos, diretrizes metas, relacionadas a diversos temas que visam promover o desenvolvimento sustentável no que se refere à melhoria da eficiência energética dos edifícios; a redução das emissões de carbono decorrentes do uso de combustíveis fósseis na circulação de veículos, planejando a redução dos deslocamentos e dos engarrafamentos; e a maximização do uso de fontes de energia renovável na região. Para acompanhar o cumprimento destes objetivos definidos a partir do EIA-RIMA – São Paulo (2011b, p.114), existe o Plano de Gestão Ambiental que representa uma alternativa estruturada e eficiente para equilibrar os aspectos socioambientais em uma área já consolidada e de importância histórica no município de São Paulo. Os princípios, conceitos, ações e padrões urbanísticos de sustentabilidade estabelecidos pelo Projeto Nova Luz traduzem a medida mitigadora mais adequada à requalificação urbana dessa região central da cidade (SÃO PAULO, 2011c, p.5-22). Transformar a Nova Luz em uma região que sirva como exemplo para o resto da cidade, por seus elevados níveis de segurança, bem-estar, qualidade de vida e adaptação/preparo para a mudança climática, são metas aplicáveis ao tema saúde social e ambiental (figura 301).

A Operação Urbana Porto Maravilha, por ter como objetivo reabilitar uma área degradada em frente hídrica de zona portuária, necessariamente vai produzir um enorme impacto na dimensão ambiental, observado o conteúdo técnico do EIA-RIMA e do EIV, disciplinados por lei e aprovados pelas instituições governamentais. A atividade portuária e industrial existente é potencial geradora de passivos ambientais, através do despejo de elementos poluentes nas águas da Baía de Guanabara, além de ser emissora de gases poluentes, produtora de ruídos e geradora de tráfego de veículos pesados, problemas a serem superados com a implantação da Operação (RIO DE JANEIRO, 2009, p.29-30). A implantação de nova infraestrutura de saneamento básico, ou seja, de drenagem de águas pluviais, de abastecimento de água potável, de esgotamento sanitário, vai ser fundamental para a salubridade da área. A implantação do VLT contribuirá para melhorar a mobilidade e também para reduzir a emissão

de gases (RIO DE JANEIRO, 2009, p.29-30). Estão previstos um expressivo aumento da cobertura vegetal, a implantação de inúmeros espaços livres de uso público, vias de pedestre, ciclovias e, como obra principal, a implantação de um parque ao longo do cais, chegando à Praça XV (figura 302). Acrescente-se a tudo isto que os novos empreendimentos, além de atender às exigências relativas ao uso e ocupação do solo, deverão ter prévio licenciamento ambiental (RIO DE JANEIRO, 2011, p.72).

Dimensão cultural

Com exceção das intervenções urbanas *Shopping Oi*, em Belo Horizonte, as demais intervenções urbanas realizadas no cenário nacional, e selecionadas para estudo neste trabalho, têm dentre seus objetivos principais a promoção das atividades artísticas e culturais como suporte básico para o turismo, escolhido para dinamizar a economia e gerar empregos. Por esta razão, na dimensão urbanística, observou-se, nestas experiências de intervenção urbana, o interesse de tornar estas áreas atrativas mediante a restauração de edifícios representativos da memória do lugar e, sobretudo, o cuidado em implantar uma equipagem para proporcionar boas condições para o desenvolvimento das atividades ligadas às artes e à cultura (museus, teatros, anfiteatros, salas de cinema, galerias, espaços para exposições). Verificou-se também a tendência de dotar estas áreas com equipamentos destinados a esportes, entretenimento, comércio de artesanato e peças de arte, e também espaços livres de uso público, como forma de reforçar a atração do público, durante o dia inteiro.

Em Salvador, dada a sua relevância de ter sido a primeira capital do Brasil, na intervenção urbana realizada no seu centro histórico, a dimensão cultural assume importância preponderante. Santos Júnior e Braga (2009) observam que a recuperação Centro Histórico foi financiada pelo governo estadual que também subsidiava os aluguéis e dava apoio financeiro para manter uma programação cultural gratuita, como tentativa de manter a frequência durante todo o ano com eventos e shows (<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.107/59>). Zancheti e Gabriel (2010, p.15) relatam que:

Na época da implantação do PRCHS essa identidade tinha já marcantes expressões no espaço do Pelourinho, como a igreja de N. S. do Rosário dos Pretos e o ossuário aos fundos, grupos de capoeira (Bimba), sedes do Afexé Filhos de Ghandi, do Grupo Olodum, e outros grupos musicais. Às atividades musicais e religiosas sempre se vinculava a grande contingente de população residente em outros bairros da cidade, alavancando outros eventos e tornando-se foco do dinamismo musical de Salvador. A identidade negra de vários dos grupos, apoiada pela sua sustentabilidade financeira decorrente do sucesso artístico, provocou o nascimento de vários projetos pedagógico-culturais, que se estabeleceram também no Pelourinho, acompanhados, praticamente ao mesmo tempo, da instalação de outras ONGs étnicas e de outras expressões culturais além da música.

O Centro Histórico de Salvador ficou caracterizado como “polo de lazer especializado da cidade e da região metropolitana”, porém, mesmo após o Programa de Recuperação do Centro Histórico de Salvador (PRCHS), devido à falência de estabelecimentos comerciais e o esvaziamento da área, sempre houve a necessidade de fortalecimento das atividades culturais, servindo como exemplo o apoio do Ministério do Turismo para a implantação do projeto Palco Articulado, um palco móvel para abrigar shows exibição de filmes, realização de cursos

e atividades afins. A ideia é valorizar o patrimônio antigo, agregando modernidade (<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/2010/09/04/abandonado-pelourinho-ba-ve-comercio-local-em-crise-e-fuga-de-turistas.jhtm>). No entanto, Santos Júnior e Braga (2009) observam que “a falta de atenção à manutenção da autenticidade local na tentativa de esconder os problemas e diferenças sociais para agradar ao turista é contraditória, já que os objetivos turísticos seriam justificados pelo aspecto particular da cultura local” (<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.107/59>).

Em Belém, após a intervenção urbana, o rio que outrora era usado como palco de intensas atividades econômicas de carga e descarga de mercadorias, agora se transformou no elemento principal de um cenário da história da cidade, resgatado para se tornar um dos principais polos turísticos, pela força dos elementos paisagísticos e arquitetônicos, ainda representativos da vida amazônica, especialmente no Parque Mangal das Garças, que recria no centro urbano, o ecossistema da floresta. A cultura passa a ser o elemento que estabelece a relação cidade-rio, mas Ultramari (2006, p.14) observa que isto acontece por meio de um urbanismo que reforça “valores culturais e representações sociais que formatam compartimentos e definem a utilização de espaços públicos com verdadeiras subtrações do direito à cidade”. No entanto, Ponte (2004, p.93) afirma que

Do ponto de vista das tradições culturais, muito forte em espaços como o da Feira e Mercado do Ver-o-Peso e o da Feira do Açaí, o caráter sofisticado e modernizador, dos projetos em consideração, parece ter distanciado os mesmos dessas realidades, que, por sua vez, apresentam dinâmicas mais espontâneas, territorializadas, há bastante tempo, na área central de Belém, e pouco sintonizadas às estratégias pensadas para viabilidade econômica dos dois projetos.

Já a Casa das Onze Janelas do Complexo Feliz Lusitânia, ainda segundo o autor, é considerada como o “espaço de referência de arte moderna e contemporânea do Norte e Nordeste do Brasil e dos países vizinhos” (p.99). De acordo com Lima e Teixeira (2009, p.218), o conjunto formado pela Estação das Docas e pelo Mercado Ver-o-Peso, um dos cartões postais da capital paraense, serve de fundo para a manutenção das tradições culturais amazônicas e uma das maiores manifestações religiosas do Brasil: o Círio de Nossa Senhora de Nazaré. Para complementar a intervenção no mercado, a prefeitura tratou de retirar os ambulantes que ficavam em volta da área e o espaço liberado, além de resgatar visuais para o rio, atraiu pescadores, seresteiros, umbandistas...

A implantação do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (CDMAC) revela a crença na força da cultura para viabilizar a reabilitação de uma área degradada e abandonada e dinamizar o turismo como uma das principais alternativas econômicas e de geração de empregos na cidade de Fortaleza. A ideia predominante, na concepção do CDMAC, de acordo com Ceará (1996, p.99), foi reunir num só lugar

a oferta cultural, traduzida no patrimônio histórico, arquitetônico e artístico, nas diversas manifestações artísticas da dança, música, artesanato, literatura, nos costumes e nas tradições, nos espetáculos e festivais constitui um forte fator de atratividade para que as pessoas desejem visitar o Ceará.

O centro cultural Dragão do Mar de acordo com o Relatório Técnico, elaborado pela Secretaria da Cultura e Desporto (SECULT/CE) – Ceará (1996, p.119), observa que a ação do centro cultural desenvolve-se em torno das seguintes linhas básicas: a Criação, “exercida pelos espaços da escola, dos teatros e os auditórios”; a Difusão, nos “cinemas, teatros e museus,

locais privilegiados de informações alternativas, expressões da cultura que não têm difusão nos modelos cotidianos” e a Animação “inúmeras as possibilidades de eventos que pela sua diversidade mobilizarão recursos humanos diferenciados, ensejando ao usuário a possibilidade de vivenciar um ambiente cultural de múltiplas nuances”.

A Concessão Urbanística Nova Luz tem como objetivo primordial o resgate do Bairro Santa Ifigênia e tem na dimensão cultural extrema valia para avançar na revalorização de uma área privilegiada pelo patrimônio histórico e cultural que abriga: a Sala São Paulo, o Museu da Língua Portuguesa, a Pinacoteca do Estado, a Estação da Luz e até o Mirante do Vale, por muito tempo o maior edifício do Brasil. Em relação à Intervenção urbana Nova Luz,

É relevante considerar o papel que hoje exercem os grandes equipamentos públicos como museus e espaços para exposições no entorno da área do projeto. São equipamentos de forte atração turística, que, contudo, ainda desempenham pouca interatividade cultural e de oferta de emprego com os residentes na região. Por isto mesmo sugerem a complementação de atividades no interior da Nova Luz, atividades próprias da dança, da música, da pintura e outras que delas derivam, como potencial para uma inovadora oferta de empregos. (SÃO PAULO, 2011c, p.5-15)

O programa tem como objetivos a:

criação de novas oportunidades de manutenção dos valores imateriais presentes na área, associados à melhoria da qualidade de vida e ao aumento dos equipamentos culturais, o levantamento, registro e indicação de manutenção daquelas permanências compatíveis com o Projeto Urbanístico, e ainda, a apropriação dessas permanências nos projetos de divulgação e de promoção social da área. (SÃO PAULO, 2011b, p.119)

A intervenção urbana no Porto Maravilha apoia-se na revalorização cultural da região para a promoção do desenvolvimento social e econômico. Por isto, nesta intervenção, a um custo de vultoso investimento, a capital carioca ganhará dois equipamentos capazes de provocar grande impacto cultural: o Museu de Arte do Rio de Janeiro (MAR), na Praça Mauá, e o Museu do Amanhã, no Pier Mauá, ambos em parceria com a Fundação Roberto Marinho. Estes dois museus vão dar cara nova à entrada do porto, vão reforçar a integração cidade/zona portuária, mediante o fluxo de visitantes e moradores, e vão consolidar a área do Porto Maravilha como uma das mais atrativas da capital carioca. O Museu de Arte do Rio (MAR) tem o objetivo de promover a integração entre arte e educação.

Além do pavilhão expositivo no Palacete D. João VI, o local também irá abrigar a Escola do Olhar. [...] Destinado aos professores da rede pública municipal, a escola visa incentivar o olhar criativo de crianças e jovens na observação do mundo a sua volta.

[...] o Museu irá ocupar dois prédios da Região Portuária que serão totalmente reformados – o Palacete Dom João VI e os edifícios integrados da Polícia Civil e da antiga estação rodoviária, ambos na Praça Mauá (<http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/projEspMAR.aspx>).

Por sua vez, o Museu do Amanhã rompe a lógica conceitual que atrela um museu ao passado e constitui-se num desafio à imaginação e certamente vai exercer uma extraordinária atração em todos que buscam se antecipar na compreensão do futuro em construção pelas

forças da natureza e pelo avanço das ciências (<http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/projEspMusAmanha.aspx>).

Dimensão social

É na dimensão social o ponto de convergência das principais críticas aos processos de intervenção urbana, que, de forma geral, mesmo nos casos em que tenha promovido reconhecidas transformações positivas em muitas dimensões dos espaços de desvalia, são alvo de críticas pela ausência ou insuficiência de ações de caráter social ou por terem concorrido para a gentrificação, considerada a falha mais comum e mais perversa. Tanto nas experiências internacionais, quanto nas experiências nacionais, observa-se que há uma relação de causa e efeito entre a ausência de ações sociais e a gentrificação, pois ela resulta, em grande medida, da inexistência ou insuficiência de projetos de habitação social na área da intervenção urbana e de projetos de capacitação profissional para preparar os trabalhadores residentes na área, de modo a poderem assumir os postos de trabalho nas novas atividades da área reabilitada, quase sempre mais exigentes de qualificação profissional. No Brasil, o Estatuto da Cidade revela o propósito de construção de uma cidade socialmente justa, quando criou legalmente vários instrumentos da política de desenvolvimento urbano, como a instituição de Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), a regularização fundiária, a concessão do direito real de uso e a usucapião especial de imóvel, todos de real valia para os programas habitacionais, voltados para atender famílias de menor renda.

O Programa de Recuperação do Centro Histórico de Salvador (PRCHS), para Zancheti e Gabriel (2010, p.9-10), “teve um grande impacto social”, pois, no centro histórico de Salvador, residia e trabalhava, no mesmo imóvel, grande número de famílias de baixa renda, mas, no PRCHS, a residência aparecia no programa de forma marginal, já que o conceito proposto era transformar a área para a atividade turística. Com isso, segundo Santos Júnior e Braga (2009)

[...] o que se observa a partir da análise do processo de intervenção iniciado em 1991, é que o aspecto particular da área não foi respeitado com a substituição das características particulares por elementos da cultura de massa, voltada para atender a um turismo de alta renda, o que acarretou ainda em problemas relacionados à perda das atividades cotidianas da área e à expulsão da população residente (<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.107/59>).

Zancheti e Gabriel (2010, p.14) também observam que:

[...] houve uma substituição significativa da população, movimento que não decorreu de forças sociais e econômicas operando normalmente. Assim, a gentrificação do Centro Histórico de Salvador poderia ser melhor caracterizada como uma gentrificação forçada, uma vez que foi imposta pela gestão do programa de recuperação e não pelas forças de mercado.

Os autores afirmam também que, devido à remoção de famílias, mediante indenização paga em dinheiro, “Os gestores há muito estavam sendo criticados por acadêmicos, políticos e instituições de defesa do patrimônio e de direitos humanos pela pouca atenção dada

aos antigos residentes e pela pouca importância dada ao uso habitacional no programa” (2010, p.15). E acrescentam que isto “fez com que o Governo do Estado reforçasse a componente habitacional do projeto, incluindo moradias para grupos sociais de baixa renda e para funcionários estaduais de baixa e média” (p.18). Para Santos Júnior e Braga (2009), “O turismo foi colocado acima das questões sociais e a função social, essencial ao patrimônio cultural, foi aos poucos se perdendo” (<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.107/59>).

Em Belém, Ponte (2004, p.117) sintetiza a crítica dirigida à intervenção urbana na sua dimensão social ao afirmar que a ação do governo é “insuficiente diante da ambição que é declarada nos discursos, nos memoriais do projeto e no próprio Plano Diretor Urbano”. No entanto, foi enorme a onda de críticas à intervenção no Centro Histórico de Belém, inclusive em relação ao acesso cobrado no – Núcleo Histórico e Cultural Feliz Lusitânia e no Parque Mangal das Garças. Neste sentido, Trindade Junior e Amaral (2006, p.97) explicam: “A ideia de espaço público é suplantada pela de espaço coletivo”.

A implantação do Dragão do Mar, em Fortaleza, causou impacto positivo na área do equipamento e nas ruas imediatamente adjacentes, pois oferece em todos os dias do ano uma diversificada programação cultural, de iniciação às artes, e de entretenimento, de acesso público e gratuito. Nas ruas do entorno, predomina a existência de bares e restaurantes, além de lojas de artesanato. O conjunto de todas estas atividades gera uma quantidade enorme de oportunidades de negócios para microempresários, e de trabalho, notadamente para pessoas de menor qualificação. Entretanto, na análise da dimensão social, cabe salientar que, passados mais de dez anos da inauguração do Dragão do Mar, a situação do Poço da Draga, antiga ocupação irregular iniciada, ressaltada anteriormente, e que constitui a maior demanda da área da população residente na vizinhança, ainda se encontra indefinida. Há pouco tempo, Gondim (2009, p.20) alertava que moradores da favela Poço da Draga viram recrudescer as ameaças de despejo – que ainda não se concretizaram – para dar lugar a outros projetos de interesse turístico. Todavia, importa ressaltar que esta área está classificada como Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), pelo Plano Diretor de Fortaleza, aprovado por lei em 2009.

A implantação do *shopping* popular da Avenida Oiapoque, em Belo Horizonte, constitui um caso plenamente exitoso de intervenção urbana, sobretudo na sua dimensão social. A presença de vendedores, ditos ambulantes, mas que se concentram em lugares de grande fluxo de público, tornou-se uma realidade comum nas grandes cidades brasileiras. O poder público costuma reagir mandando retirar os vendedores da área pública, se preciso com apoio da força policial, e, em alguns poucos casos, providencia a transferência destes trabalhadores para um novo espaço comercial, sem as vantagens da confluência de público. No caso do *Shopping Oi*, os vendedores conservaram sua freguesia de rua, e passaram a atendê-la em condições mais adequadas no interior de um *shopping* popular. O patrimônio público de valor histórico foi preservado e a viabilidade econômica das duas empresas – a que repassou o potencial construtivo e a que pagou por este direito – foi alcançada com o uso do instrumento da *transferência do direito de construir*, um instrumento de política urbana, onde não há necessidade de dispêndio de recursos financeiros públicos. Além de tudo isto, a Avenida Oiapoque foi liberada para uso dos pedestres e de veículos e, conseqüentemente, deixou de ser um ponto crítico na circulação de veículos das ruas convergentes. Em resumo, houve ganho social dividido com todos os intervenientes.

Na Operação Urbana Nova Luz, também em São Paulo, será implantada uma Zona Especial de Interesse Social (ZEIS), na área central da cidade, garantindo a provisão de habitação de interesse social e de mercado popular para cerca de 2.000 famílias. De acordo com São Paulo (2011e, p.152), adicionando-se as habitações do Plano Urbanístico Específico

(PUE), com as previstas no Plano Urbanístico para as Zonas Especiais de Interesse Social, chega-se a um total de aproximadamente 5 mil novas unidades habitacionais, iniciativa de vital importância para que a área seja habitada por pessoas de diferentes faixas de renda, de acordo com a proposta de interação entre trabalho e moradia para vitalizar a área e seu entorno. Também serão implantadas creches, novas escolas Unidade Básica de Saúde (UBS), Centro de Atenção ao Idoso, Centro de Promoção Humana com biblioteca e áreas para capacitação, tudo previsto para ter acessibilidade universal. Segundo São Paulo (2011c, p.7-3):

É importante que o projeto Nova Luz diminua as disparidades inter-regionais na capital paulista. Com base nos cenários possíveis das transformações urbanas que proporcionarão a atração de novos investimentos poderão se estabelecer atividades econômicas diversificadas aproximando trabalho e moradia.

Em processo de implantação, a Operação Urbana Porto Maravilha traz uma linha de ação referente às questões sociais na área, que podem ser visualizadas no Programa Porto Maravilha Cidadão: apoio a programas de habitação de interesse social; formação profissional principalmente para população jovem; ações de requalificação profissional para moradores; absorção/integração da população ao mercado de trabalho; ações de empreendedorismo; educação para a cidadania, educação ambiental, educação para o trânsito; produção de conhecimento sobre o processo de transformação social da região portuária; incentivo à inovação tecnológica para sustentabilidade, integração e inclusão social (<http://www.portomaravilhario.com.br/web/sup/canalSocProgValor.aspx>). Além disto, a operação Urbana Porto Maravilha parte do pressuposto de que os atuais moradores devem permanecer na região portuária e, por isto, definiu que: “Ao menos 3% dos recursos da venda dos CEPACs serão obrigatoriamente investidos na valorização do Patrimônio Material e Imaterial da área e em programas de desenvolvimento social para moradores e trabalhadores”.

Ao concluir este item c), dedicado à transformação intencional – valorização multidimensional das experiências nacionais de intervenção urbana em espaços de desvalia, verifica-se uma acentuada evolução quando do tratamento dispensado aos espaços de desvalia nos anos 1990 e na primeira desta deste século XXI em face sobretudo dos instrumentos de política urbana que se tornaram disponíveis após a vigência do Estatuto da Cidade, e da lei federal de concessões. As principais mudanças referem-se à escala territorial da intervenção urbana que passou a abranger o espaço de desvalia como uma área única e contínua, onde as medidas e ações obedecem a um projeto geral, são implantadas de forma integrada e têm como objetivo produzir transformações estruturais em múltiplas dimensões.

Tal como foi ressaltado no estudo das experiências internacionais, também na análise das intervenções urbanas brasileiras, constata-se que sobressaem os investimentos na dimensão urbanística e na econômica. A atenção merecida pela dimensão cultural ganha espaço porque cresce a tendência de dinamizar e diversificar a economia local mediante as atividades artísticas e culturais que servem de suporte ao desenvolvimento do turismo.

Na dimensão ambiental verifica-se que se tornou obrigatória a instalação/melhoria dos sistemas de saneamento básico (água potável, esgotamento sanitário, drenagem de águas pluviais e limpeza pública), constata-se ações de recuperação de recursos naturais e aparece como novidade o interesse em dotar as áreas de intervenção com áreas verdes de uso público. No entanto, o conceito de sustentabilidade ambiental ainda não perpassa todas as outras dimensões. Convém lembrar que, na dimensão social, revelam-se duas situações discrepantes: i) por exigência legal começa a existir espaço para a participação da sociedade civil, notadamente

da comunidade local na gestão desde a fase de projetos; ii) porém, na provisão insuficiente de habitação social, de equipamentos de educação e saúde, na geração de empregos para os residentes estão as falhas mais comuns e mais graves das intervenções urbanas brasileiras.



Figura 264 – Solar Ferrão (Salvador)
 Fonte: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/58/Centro_Cultural_Solar_Ferr%C3%A3o_1.jpg



Figura 265 – Casario recuperado. Centro Histórico de Salvador após o PRCHS
 Fonte: http://www.turismo.gov.br/export/sites/default/turismo/noticias/todas_noticias/galeria_noticias/09.09.09_Ministerio_do_Turismo_assina_repasso_de_53_5_milhoes_para_a_Bahia_interna.jpg_1058132790.jpg



Figura 266 – Ruas do Pelourinho, no centro histórico de Salvador (BA), ano de 2010
 Fonte: <http://noticias.uol.com.br/cotidiano/2010/09/04/abandonado-pelourinho-ba-ve-comercio-local-em-crise-e-fuga-de-turistas.jhtm>



Figura 267 – Complexo Ver-o-Rio (Belém)
 Fonte: <http://2.bp.blogspot.com/-g8pqqa5n6EY/TbbP0MxcZGI/AAAAAAAAA14/d8X4uObPGnU/s1600/ver+o+rio+2.jpg>



Figura 268 – Complexo Ver-o-Peso (Belém)
 Fonte: <http://www.immaginidalmundo.net/luoghi/foto/brasil/Belém-Ver-o-Peso.JPG>



- | | | |
|--|----------------------------------|---------------------------|
| 1 Anfiteatro e ruínas da antiga Fortaleza de São Pedro Nolasco | 6 Quiosque de comidas típicas | 11 Varanda coberta |
| 2 Terminal hidroviário | 7 Quiosque de soquetes | 12 Passeio interno |
| 3 Museu do Porto | 8 Restaurantes | 13 Estacionamento interno |
| 4 Cervejaria | 9 Área para eventos e exposições | |
| 5 Bar e lanchonete | 10 Cine-teatro | |

Figura 269 – Projeto Estação das Docas (Belém)
 Fonte: Lima e Teixeira (2009, p.302)



Figura 270 – Estação das Docas (Belém)

Fonte <http://www.estacaodasdocas.com.br/wp-content/uploads/2010/03/Esta%C3%A7%C3%A3o2.JPG>



Figura 271 – Estação das Docas (Belém)

Fonte: <http://www.estacaodasdocas.com.br/wp-content/gallery/2011-divulgacao-estacao/geral-da-estacao-c-adauto-rodrigues-1.jpg>



Figura 272 – Forte do Presépio. Complexo Feliz Lusitânia (Belém)

Fonte: http://1.bp.blogspot.com/_nhyOWWL670k/THxcnrd8pul/AAAAAAAAAZ4/CRYSdzH6AbQ/s1600/4757805920_385dbf29b1_b.jpg



Figura 273 – Casa das Onze Janelas. Complexo Feliz Lusitânia (Belém)

Fonte: <http://i887.photobucket.com/albums/ac74/drico-bel11/cfl-eliasilva.jpg>



Figura 274 – Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (Fortaleza)

Fonte: http://roteiroceara.uol.com.br/wp-content/uploads/2010/01/fortaleza_dragaodomarartecultura_02.jpg



Figura 275 – Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura (Fortaleza)

Fonte: <http://www.flickr.com/photos/quecoisa/2284047038/>



Figura 276 – Casarios recuperados parte do Dragão do Mar (Fortaleza)

<http://ic2.pbase.com/u23/alexuchoa/upload/37680127.RestaurantesebaresDragodoMar3.jpg>



Figura 277 – Casarios recuperados parte do Dragão do Mar (Fortaleza)

Fonte: <http://4.bp.blogspot.com/-l1Z1fwetzlQ/Ip3wMri0Oa/AAAAAAAAIss/3YIsGzSgn7U/s1600/centro+do+mar+%25281%2529.jpg>

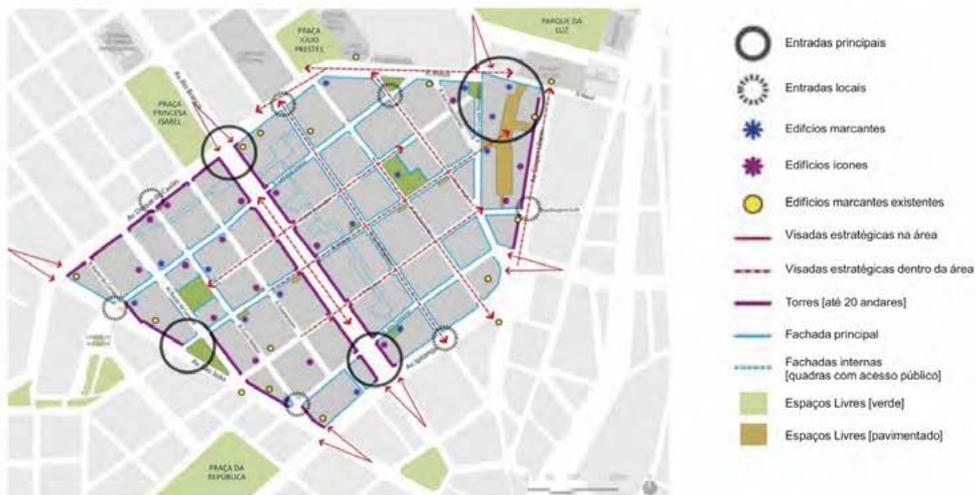
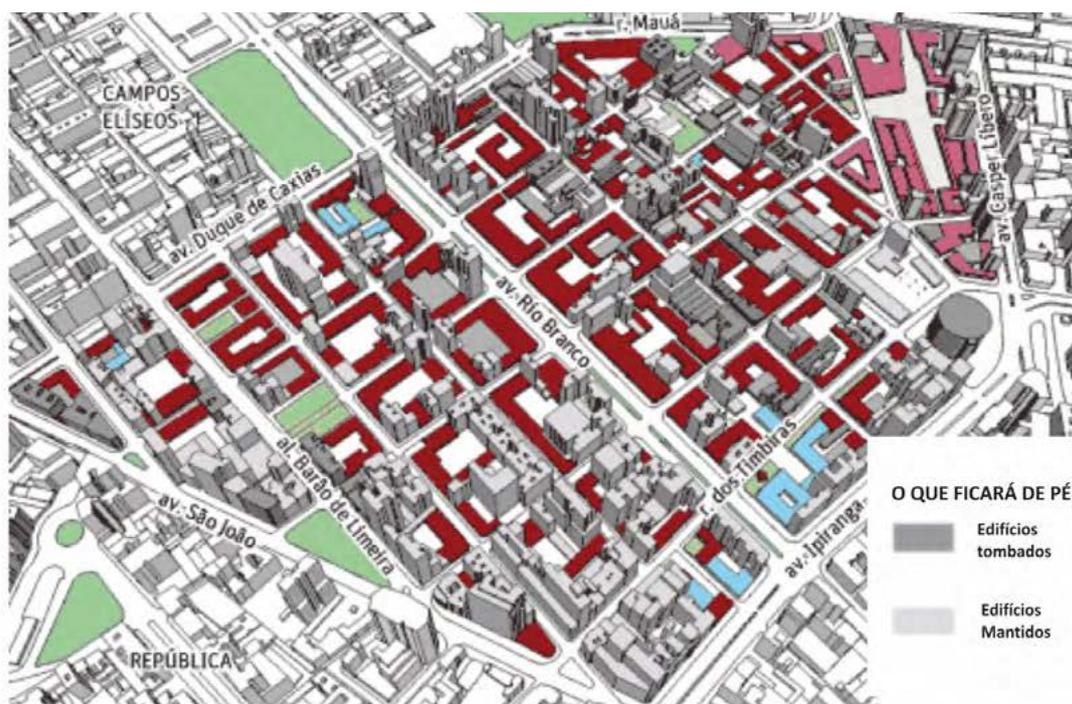


Figura 278 – Estrutura Urbana. Operação Urbana Nova Luz (São Paulo)

Fonte: PUE (2011c, p.28)



O QUE SERÁ CONSTRUÍDO NO LUGAR DO QUE EXISTE HOJE:

- | | |
|---|----------------|
| Escritório | Entretenimento |
| Comércio | Estacionamento |
| Escolas públicas e postos de saúde, por exemplo | Espaço abertos |

Figura 279 – Uso do Solo. Operação Urbana Nova Luz (São Paulo)

Fonte: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/847823-projeto-preve-demolir-30-da-cracolandia-no-centro-de-sao-paulo.shtml>



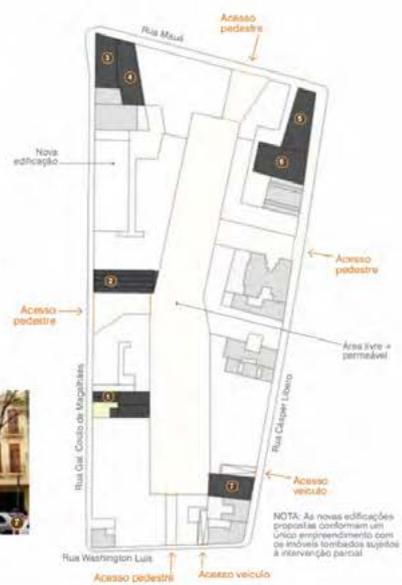
Figura 280 – Planta de regulamentação de gabaritos (São Paulo)

Fonte: PUE (2011c, p.174)

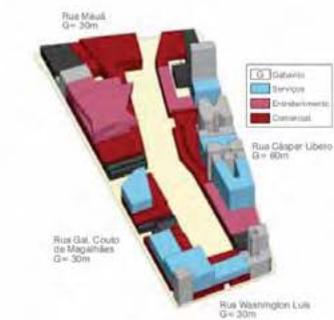
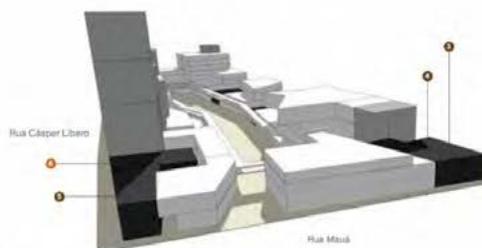
ARTICULAÇÃO ENTRE EMPREENDIMENTOS PROPOSTOS E IMÓVEIS PRESERVADOS/EXISTENTES



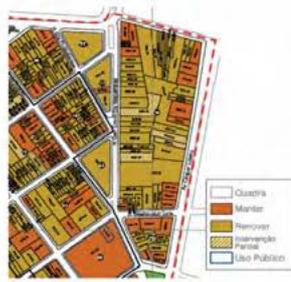
DADOS QUADRA - (PROPOSTA)	
uso	não residencial (n.res)
CA	2,5 ruas / 6,0 res
estacionamento	3 níveis subterrâneos
área construída	55.483m ²
área livre	6.870m ²



PERSPECTIVA ● Edifício tombado ● Edifício a manter



VOLUMETRIA PROPOSTA



ÁREAS E RENOVAR



CONTEXTO GERAL

Figura 281 – Modelagem quadra 19. Operação Urbana Nova Luz (São Paulo)

Fonte: PUE (2011c, p.176)

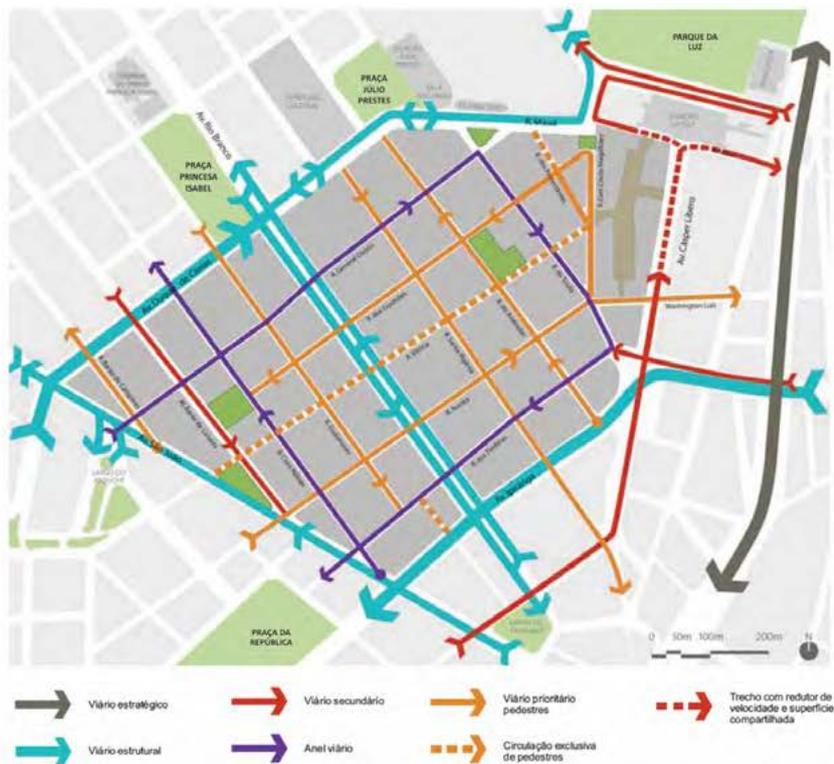


Figura 282 – Sistema viário proposto. Operação Urbana Nova Luz (São Paulo)
 Fonte: PUE (2011c, p.49)

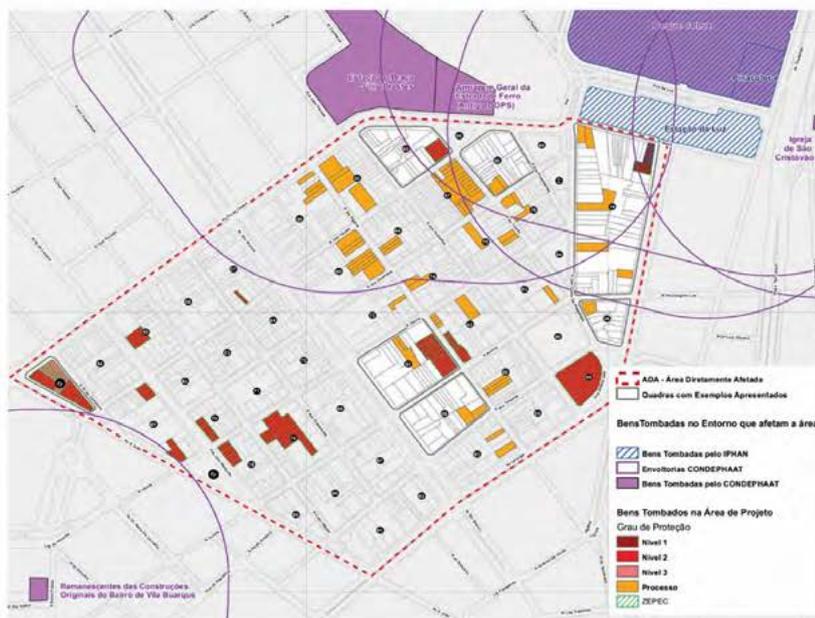
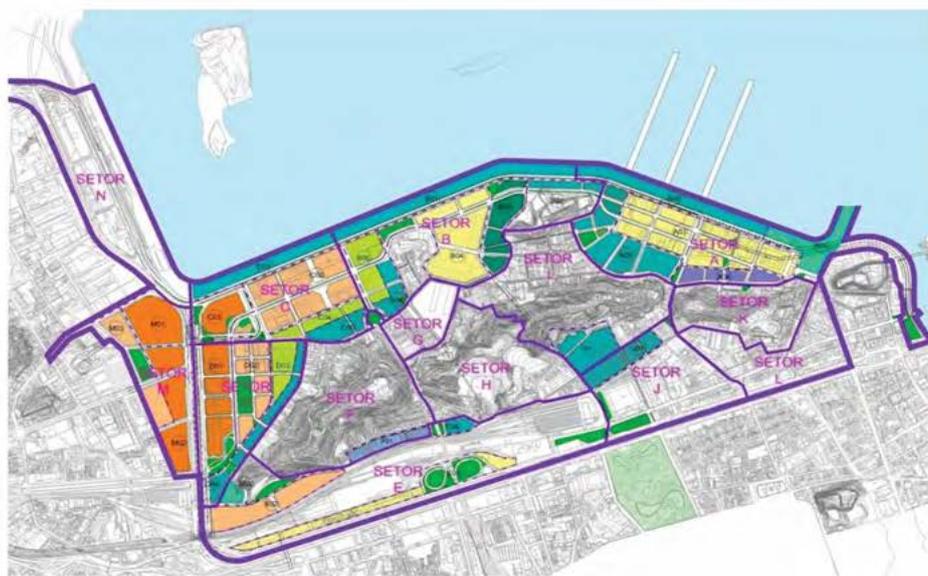


Figura 283 – Patrimônio Histórico (São Paulo)
 Fonte: PUE (2011c, p.6-2)



LEGENDA GABARITO

	ATÉ 7,5m (2 pav.)		ATÉ 15m (5 pav.)		ATÉ 90m (30 pav.)
	ATÉ 9m (2 PAV.)		ATÉ 18m (8 PAV.)		ATÉ 120m (40 PAV.)
	ATÉ 11m (3 PAV.)		ATÉ 60m (20 PAV.)		ATÉ 150m (50 PAV.)

Figura 284 – Planta de Gabarito. Operação Urbana Porto Maravilha (Rio de Janeiro)

Fonte: http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdeic/audiencias/copy_of_ApresentaoPortoMaravilha.ppt



Figura 285 – Novo Sistema Viário. Operação Urbana Porto Maravilha (Rio de Janeiro)

Fonte: <http://blogportomaravilha.files.wordpress.com/2011/05/20123.jpg>

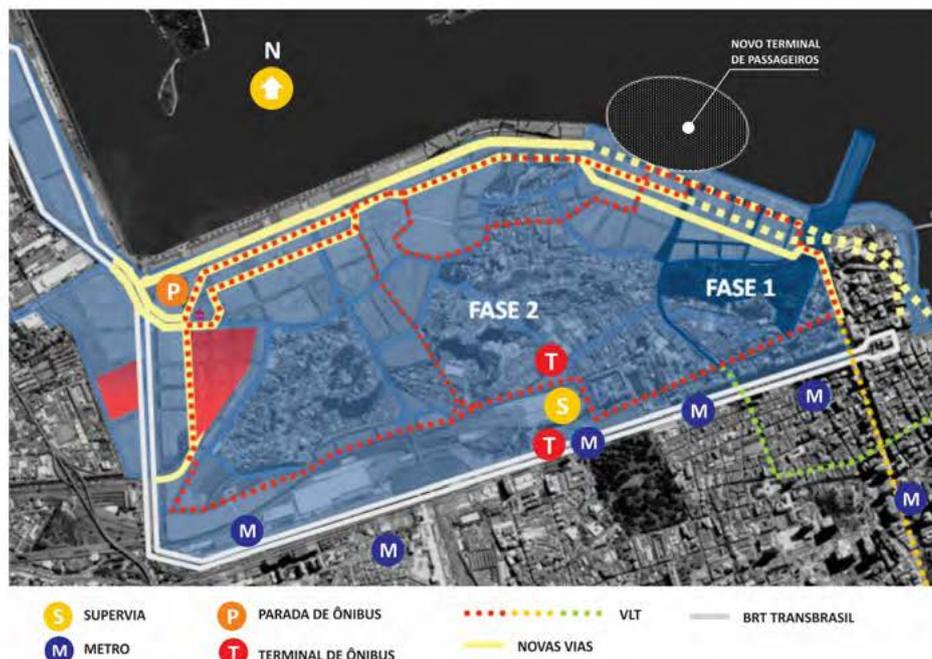


Figura 286 – Transporte público. Operação Urbana Porto Maravilha (Rio de Janeiro)

Fonte: http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdeic/audiencias/copy_of_ApresentaoPortoMaravilha.ppt



Figura 287 – Galpões, Santo Cristo (Rio de Janeiro)

Fonte: http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdeic/audiencias/copy_of_ApresentaoPortoMaravilha.ppt



Figura 288 – Transporte público. VLT. (Rio de Janeiro)

Fonte: http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdeic/audiencias/copy_of_ApresentaoPortoMaravilha.ppt



Figura 289 – Museu do Amanhã (Rio de Janeiro)

Fonte: https://lh4.googleusercontent.com/-9bTF39xwb5k/TfvNujXmPcl/AAAAAAAAA4o/6tgM_lesDjU/s800/100615_%252520museodeAmanha_fija_00_5.jpg



Figura 290 – Vila de Mídia para os Jogos Olímpicos 2016. Operação Urbana Porto Maravilha (Rio de Janeiro)

Fonte: http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdeic/audiencias/copy_of_ApresentaoPortoMaravilha.ppt



Figura 291 – Museu de Arte do Rio de Janeiro (MAR). Operação Urbana Porto Maravilha.

Fonte: <https://lh4.googleusercontent.com/-t7tQnGUnewl/TfvN6qS6z1l/AAAAAAAAAcY/wZX1Fojj8Tk/s800/MAR%2525201.JPG>



Figura 292 – Porto Olímpico. Operação Urbana Porto Maravilha (Rio de Janeiro)

Fonte: <https://lh6.googleusercontent.com/-5rVhR6lNnRk/ThNdja7FTBI/AAAAAAAAA7s/F6zBslwbp0A/s800/Oversquare.jpg>



Figura 293 – Edifício Port Corporate. Operação Urbana Porto Maravilha (Rio de Janeiro)

Fonte: http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdeic/audiencias/copy_of_ApresentaoPortoMaravilha.ppt



Figura 294 – Restauro Moinho Fluminense. Operação Urbana Porto Maravilha (Rio de Janeiro)

Fonte: http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdeic/audiencias/copy_of_ApresentaoPortoMaravilha.ppt



Figura 295 – Nova sede do Banco Central. Operação Urbana Porto Maravilha (Rio de Janeiro)

Fonte: http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdeic/audiencias/copy_of_ApresentaoPortoMaravilha.ppt



Figura 296 – Edifício Porto Brasilis. Operação Urbana Porto Maravilha (Rio de Janeiro)

Fonte: http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdeic/audiencias/copy_of_ApresentaoPortoMaravilha.ppt



Figura 297 – Parque Mangal das Garças (Belém)

Fonte: <http://portodosolados.files.wordpress.com/2011/06/mangal-das-garcas-1.jpg>



Figura 298 – Parque Mangal das Garças (Belém)
Fonte: <http://portodosolados.files.wordpress.com/2011/06/mangal-das-garcas-vista-torre-2.jpg>



Figura 299 – Parque Mangal das Garças (Pássaros) - (Belém)
Fonte: <http://portodosolados.files.wordpress.com/2011/06/garcas.jpg>



Figura 300 – Parque Mangal das Garças (Borboletário) - (Belém)
Fonte: <http://portodosolados.files.wordpress.com/2011/06/borboletario.jpg>



- | | | | |
|--|-------------------------|-----------------------|-------------------------------|
| A Praça de Entretenimento e Cultura | C Boulevard Mauá | E Praça Mébias | G Boulevard Rio Branco |
| B Largo General Osório | D Rua Vitória | F Praça Trunfo | H Praça Julio Mesquita |

Figura 301 – Espaços Livres na Operação Urbana Nova Luz (Belém)
Fonte: PUE (2011d, p.2)



Figura 302 – Parque linear / Praça Mauá. Operação Urbana Porto Maravilha (Belém)
Fonte: http://1.bp.blogspot.com/_W2V_Qxwfrwg/SwDJALp2u-I/AAAAAAAAJF8/GzrvodtGg_c/s1600/Porto+Maravilha-Final.jpg

7) O modelo político-institucional nas intervenções urbanas

A urbanização brasileira, como já ressaltada, é um fenômeno recente e acelerado. Há cerca de 70 anos, o Brasil, era predominantemente rural, apenas 1/3 de sua população, correspondente a 12 milhões de pessoas, viviam em cidades. Atualmente, o país encontra-se entre as nações mais urbanas do mundo, por ter quase 85% de sua população considerada urbana (IBGE, 2010), totalizando aproximadamente 165 milhões de brasileiros. Ressalte-se ainda o caráter concentrador de gente e de riquezas da nossa urbanização, pois, no universo de 5.565 municípios, cerca da metade da população urbana e a maior parte da produção de riquezas e de oferta de empregos estão em somente uma centena de cidades, as capitais e algumas cidades médias. Neste contexto, a gestão urbana, principalmente das grandes cidades, tornou-se objeto da atenção especial dos governos federal, estadual e municipal, principalmente porque elas constituem o espaço privilegiado da interação das forças sociais, econômicas e políticas do país. Constata-se, todavia, que o poder público não conseguiu acompanhar a realidade dinâmica e complexa da urbanização brasileira e que sua atuação é marcada por quatro características básicas: a defasagem – a exigência de plano diretor municipal e a legislação ambiental são fatos recentes, na prestação de serviços fundamentais, como saneamento, educação, saúde e segurança, e na provisão de habitações populares, o poder público ainda está aquém das demandas; a desarticulação horizontal – verificada nas ações realizadas de forma setorial por órgãos de uma mesma esfera de poder, gerando superposição e omissão; desintegração vertical – observada nas providências e intervenções realizadas por entes públicos federais, estaduais e municipais; e a desigualdade social – percebida na simples leitura espacial das cidades, em que, não por coincidência, nas áreas menos assistidas pelo poder público, residem as famílias de menor renda.

Os espaços de desvalia, resultantes da globalização, da informacionalização e da reestruturação econômica, viabilizadas pela revolução tecnológica, que foram objeto de estudo nas experiências internacionais, começam a ser percebidos no Brasil, nos anos 1980, notadamente nas principais capitais brasileiras, provocados pelo esvaziamento das zonas centrais, que até então ocupavam posição hierárquica superior, face ao seu adensamento populacional, ao dinamismo das suas atividades econômicas, e por serem áreas com disponibilidade de infraestrutura e de acesso fácil. Também, à semelhança do que foi observado nas experiências internacionais, várias áreas, que eram consideradas economicamente mais dinâmicas das capitais brasileiras, representadas pelas frentes hídricas de zonas portuárias, centros de cidade e áreas ocupadas por plantas industriais, entraram em processo progressivo de desativação, abandono e degradação, pelo declínio econômico, derivado da obsolescência tecnológica, tornando ociosos grandes espaços com localização privilegiada na cidade, com enorme estoque construído, servidos por infraestrutura, quase sempre, produzidos com capital público. Ressalte-se também a existência de espaços de desvalia, constituídos por estruturas subutilizadas ou de uso indevido no interior da malha urbana, representadas pelos grandes vazios servidos de infraestrutura, além das manchas urbanas com uso indevido, como as ocupações de habitações subnormais, situadas em áreas de risco de deslizamentos, ou às margens de recursos hídricos sujeitas a inundações e, por vezes, até ocupando Áreas de Preservação Permanente (APPs).

Por sua vez, as intervenções urbanas nos espaços de desvalia das cidades brasileiras constituem um fenômeno urbano mais recente ainda. Os primeiros instrumentos, que buscavam transformar e revalorizar os espaços de desvalia, datam de meados de 1980 e foram implementados na cidade de São Paulo, quando a prefeitura inovou ao adotar um conjunto de providências para reabilitar áreas degradadas, que passaram a ter a denominação de

Operações Interligadas, regulamentadas pela Lei Nº10.209/1986. A Operação Interligada foi introduzida, no Plano Diretor Decenal do Rio de Janeiro, pela lei Complementar Nº16/1992, e regulamentada, pela Lei Nº2.128/1994. Em outras cidades brasileiras, não havia instrumentos específicos regulamentados, no entanto, isto não foi empecilho para que algumas intervenções urbanas, mesmo que mediante ações pontuais, fossem realizadas na década de 1990, como aconteceu no Centro Histórico de Salvador, na frente hídrica da Cidade de Belém e na praia de Iracema, em Fortaleza.

Somente em 2001, com o advento do Estatuto da Cidade, Lei Federal Nº10.257/2001, que regulamentou o Capítulo II – Da Política Urbana, integrante da Constituição Federal de 1988, é que as operações interligadas, originadas em São Paulo, com adaptações e detalhamento, passaram a ter força de lei com alcance nacional, sob a denominação de Operação Urbana Consorciada (OUC). Trata-se, como ressaltado anteriormente, de um dos principais instrumentos da política urbana, criados pela referida lei, para disciplinar o planejamento, a gestão e o financiamento das intervenções urbanas. De acordo com o Art.32, §1º do Estatuto da Cidade:

Considera-se operação urbana consorciada o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.

Na análise desta definição, destacam-se quatro aspectos: cabe ao poder público municipal a coordenação; este instrumento compõe-se de intervenções e medidas; participam de sua implementação, além do poder público, proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados; e seu objetivo está claramente definido: alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental. Não obstante a coordenação ser de competência exclusiva do poder municipal, a iniciativa do processo pode provir também do Poder Legislativo, se assim dispuser a lei orgânica municipal, ou resultar de um projeto de iniciativa popular. Em qualquer dos casos o processo inicia-se com a elaboração, pela prefeitura municipal, de um Plano de Operação Urbana Consorciada, com base no plano diretor municipal vigente, a ser objeto de consulta, em audiência pública, junto aos moradores, usuários e proprietários da respectiva área. Se aceito, deverá ser submetido à aprovação por quórum qualificado pela Câmara Municipal para converter-se em lei específica, em que deve estar descrito o perímetro da operação urbana, definidos os direitos e responsabilidades das partes envolvidas, fixados os critérios de financiamento da operação urbana e estabelecidas as ações que serão custeadas com as contrapartidas. O Estatuto da Cidade exige ainda que a lei autorizativa referida seja antecedida por um Estudo de Impacto de Vizinhança, devendo obrigatoriamente ser compartilhada com representação da sociedade civil. Chama a atenção a não exigência da documentação relacionada a impactos ambientais, até mesmo porque um dos objetivos das operações urbanas são as transformações ambientais, ou seja, a ausência de mecanismos que enxerguem impactos ambientais, sobretudo os impactos negativos e assim possa promover sua mitigação talvez implique em futuras complicações na utilização deste instrumento, embora isto não isente a exigência da legislação ambiental de projetos inseridos na área da intervenção.

O financiamento da implantação da Operação Urbana Consorciada resultará da contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios legalmente previstos, como a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações de

normas edilícias e a regularização de construções, reformas e ampliações. Ainda de acordo com o inciso VII do Art.33, combinado com os incisos I e II do Art.32, os recursos advindos das contrapartidas são considerados recursos extra-orçamentários, e devem ser depositados em uma conta bancária vinculada à respectiva operação urbana consorciada, não se confundindo, portanto, com o caixa geral do Município, e, obrigatoriamente, devem ser aplicados no âmbito da própria operação urbana, conforme os limites estabelecidos na própria lei. Outra parcela do financiamento poderá provir “da emissão pelo Município de quantidade determinada de certificados de potencial adicional de construção, que serão alienados em leilão ou utilizados diretamente no pagamento das obras necessárias à própria operação”, de acordo com o caput do Art.34, que também disciplina o uso dos citados certificados nos seus §1º e §2º. Castro (2006, p.10) observa que

A parceria nas operações urbanas tem como pressuposto que o poder público não é capaz ou não deve arcar com todo o custo da infraestrutura dos equipamentos públicos necessários para as transformações urbanísticas desejadas. Pressupõe também que o poder público tenha algo a oferecer que seja de interesse do setor privado, tanto em seus aspectos mais gerais relacionados à rentabilidade do capital invertido, quanto em relação a interesses específicos que se rebatem nos limites territoriais de cada operação. A montagem do balanço de benefícios e custos – que necessariamente deve ser feita pelo poder público definindo os benefícios globais do projeto para a população – deve ser, portanto, calcada em um conhecimento bastante aprofundado do processo de produção do ambiente construído, em particular do processo imobiliário em seus diversos aspectos e no interior desse processo geral, dos procedimentos que proprietários fundiários, firmas incorporadoras e empreendedoras adotam para avaliação das oportunidades e riscos envolvidos na adesão do plano.

Cardoso (1997, p.107) considera a operação urbana uma boa alternativa para celebrar uma parceria entre a iniciativa privada e o poder público, objetivando a realização de obras de infraestrutura que permitam a renovação urbana de áreas degradadas, ou a transformação de uso e a reurbanização. A participação do setor privado, sob a forma de recursos financeiros para a realização de obras, tem como contrapartida a transformação dos parâmetros urbanísticos, através da permissão para usos anteriormente vedados ou do aumento do potencial construtivo. Na opinião de Souza (2003, p.277), que também denomina as operações urbanas de urbanização compartilhada, “o objetivo seria fazer com que o capital imobiliário arque, ao menos em parte, com os custos necessários para a preparação de um determinado espaço, visando a sua efetiva incorporação ou a sua recuperação”. Para Souza (2003, p.277),

[...] os lucros decorrentes das transações imobiliárias compensarão, com vantagem, o desembolso do setor privado. Com isso, reservando a maior parte de seus limitados recursos para realizar benfeitorias em espaços segregados e carentes de infraestrutura, como periferias e favelas, o Estado estaria protagonizando uma ‘inversão de prioridades’ e contribuindo para uma redistribuição da riqueza socialmente produzida.

Importa registrar que, em uma área onde acontece uma intervenção urbana, mediante o uso do instrumento legal denominado Operação Urbana Consorciada, também podem ser utilizados sem qualquer limitação os demais instrumentos da política urbana disciplinados pelo Estatuto da Cidade e previstos pelo Plano Diretor do respectivo município,

como direito de superfície, direito de preempção, transferência do direito de construir, outorga onerosa do direito de construir, concessão especial de uso para fins de moradia, e usucapião de imóvel urbano. De igual modo, na mesma área onde está sendo desenvolvida uma Operação Urbana Consorciada, podem ser contratados projetos, através da formalização de Parcerias Público-Privadas, de acordo com a Lei N°11.079/2004.

No ano de 2009, a Prefeitura de São Paulo inovou uma vez mais ao realizar uma intervenção urbana destinada a reabilitar o bairro Santa Ifigênia (Operação Urbana Nova Luz), através de instrumento jurídico denominado Concessão Urbanística, regida pela Lei Federal N°8.987/1995, e instituída pela Lei Municipal N°14.917/2009, como um:

[...] instrumento de intervenção urbana estrutural destinado à realização de urbanização ou de reurbanização de parte do território municipal a ser objeto de requalificação da infraestrutura urbana e de reordenamento do espaço urbano com base em projeto urbanístico específico em área de operação urbana ou área de intervenção urbana para atendimento de objetivos, diretrizes e prioridades estabelecidas na lei do plano diretor estratégico.

Tal como acontece em relação à Operação Urbana Consorciada, por exigência legal, toda Concessão Urbanística deve ser autorizada por lei específica, que estabelecerá os parâmetros urbanísticos aplicáveis e necessariamente terá por objeto uma área contínua destinada à intervenção urbana com base na lei do plano diretor estratégico. Esta lei autorizativa deverá conter o perímetro específico e as diretrizes específicas da concessão urbanística por ela autorizada, que orientarão a transformação urbanística pretendida para a região. A lei também determina que, para cada Concessão Urbanística, o Executivo constituirá um Conselho Gestor, de formação paritária, com representantes da Municipalidade e da sociedade civil, de forma a propiciar a participação dos cidadãos interessados, tais como moradores, proprietários, usuários e empreendedores, cabendo ao Conselho Gestor às providências necessárias para a fiscalização, a verificação e o acompanhamento do cumprimento das diretrizes da intervenção urbana e do respectivo contrato de concessão. No tocante ao financiamento da intervenção urbana, a empresa concessionária obterá sua remuneração, por sua conta e risco, por meio da alienação ou locação de imóveis, inclusive dos imóveis desapropriados e das unidades imobiliárias a serem construídas, da exploração direta ou indireta de áreas públicas na área abrangida pela intervenção urbana ou qualquer outra forma de receita alternativa, complementar ou acessória, bem como pela receita de projetos associados.

A escolha das intervenções posteriores à regulamentação do Estatuto da Cidade também se justifica porque se enquadram nas tipologias de espaços de desvalia que são objeto de estudo desta Tese: na cidade do Rio de Janeiro, a intervenção em curso busca reabilitar o espaço de desvalia constituído pela frente hídrica da zona portuária; na capital paulista, o bairro Santa Ifigênia é um exemplo típico de área degradada na zona central da cidade; o *Shopping Oi*, em Belo Horizonte, representa um caso bem sucedido de área industrial/urbanizada desativada. Cabe enfatizar que na intervenção urbana do bairro Santa Ifigênia, que se realiza sob o regime de concessão urbanística, excetuando-se a operação urbana consorciada e a outorga onerosa do direito de construir, podem ser aplicados todos os demais instrumentos da política urbana oficializados pelo Estatuto da Cidade, além de prevalecerem sua exigência de gestão democrática e da observância do plano diretor municipal como instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

Entre as experiências nacionais selecionadas para análise neste trabalho de pesquisa, as intervenções urbanas realizadas em Salvador, Belém e Fortaleza, ainda na década de 90,

tiveram planejamento, gestão e financiamento efetuados de forma semelhante, seguindo o padrão tradicional. Nas quatro intervenções urbanas deste início de século XXI, os espaços de desvalia recebem um tratamento exclusivo e diferenciado. Neles, as medidas e ações são regidas por lei específica, administradas por estruturas administrativas paralelas e financiadas por novas fontes de financiamento. A intervenção urbana Porto Maravilha no Rio de Janeiro avança no formato de Operações Urbanas Consorciadas, de acordo com o que prescreve o Estatuto da Cidade e no bairro de Santa Ifigênia, em São Paulo, está acontecendo a primeira intervenção urbana brasileira no formato de concessão urbanística. A intervenção urbana que foi realizada em Belo Horizonte surge como um caso bem sucedido de aplicação da transferência do direito de construir, outro instrumento da política urbana oficializado pelo Estatuto da Cidade, e mereceu ser selecionada pela singularidade. Apresenta-se, na sequência, uma análise do modelo político-institucional adotado em cada uma das experiências nacionais, focalizando-se separadamente o planejamento, a gestão e o financiamento.

Planejamento

Na análise das experiências nacionais de intervenção urbana em espaços de desvalia, selecionadas para este estudo, observam-se, como já foi assinalado, duas situações distintas que retratam dois momentos da evolução histórica do planejamento urbano brasileiro. Salvador, Belém e Fortaleza, intervenções da década de 1990, não integravam uma estratégia geral de planejamento urbano que envolvesse o município em sua totalidade. Em Belém e Fortaleza, não havia sequer a definição dos limites da área de intervenção e nem o planejamento visando a integração das ações. Nos casos das intervenções do século XXI, como a de Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro, já sob a vigência do Estatuto da Cidade, Lei Nº10.257/2001, as intervenções estão previstas no respectivo Plano Diretor Municipal, conforme exigido pela nova lei, para funcionar como “instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana” (Art.40). Acrescente-se ainda que nas intervenções paulistas e na carioca, o planejamento processa-se regido por uma lei própria. A intervenção de Belo Horizonte constitui um caso singular, que merece ser considerado de forma especial pela peculiaridade no planejamento do uso de prerrogativas disponíveis.

A intervenção urbana no Centro Histórico de Salvador foi orientada pelas diretrizes preliminares, definidas por um Termo de Referência, elaborado em 1991 pelo Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia (IPAC) para a contratação do Projeto, visando promover profundas mudanças no Centro Histórico de Salvador. De acordo com Zancheti e Gabriel (2010, p.5-6), não foram realizados estudos para identificar e avaliar os problemas na área. As ideias básicas, para a elaboração do Termo de Referência, resultaram de um estudo socioeconômico realizado no ano de 1967. Segundo Zancheti e Gabriel (2010, p.6), “As intervenções foram realizadas segundo projetos ad hoc, formatados durante a implantação do programa”. De acordo com o relato de Santos Júnior e Braga (2009):

O projeto de intervenção foi dividido em duas fases. A primeira delas durou de 1992 a 1995 e foi dividida em 4 etapas. A ideia era transformar a área em um shopping ao ar livre, com área exclusiva para comércio e serviços. A segunda fase compreende os anos de 1996 à 1999, dividida em mais quatro etapas. As etapas 5 e 6 tiveram por característica a construção de estacionamentos, a proteção de monumentos e recuperação de edifícios históricos. O projeto encontra-se atualmente na sétima etapa de intervenção.

Até a conclusão da sexta etapa de intervenção, o projeto caracterizou-se por ter como base a remoção da população residente transferindo-a para áreas periféricas na cidade através do pagamento de indenizações e a recuperação dos imóveis a fim de abrigar comércios e serviços de alto padrão voltados para a atividade turística. Buscava-se com isso transformar o turismo na principal fonte de arrecadação da cidade (<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.107/59>).

Zancheti e Gabriel (2010, p.9-10) informam ainda que (figura 303):

A implantação do PRCHS foi muito rápida nas seis primeiras fases. Da Etapa 1 à Etapa 6 o processo de implantação do programa foi basicamente o mesmo, consistindo nos seguintes passos: a. Identificação das quadras de intervenção; b. Identificação dos proprietários dos imóveis; c. Negociação da propriedade para a aquisição, o comodato ou desapropriação dos imóveis da quadra; d. Definição do tipo de intervenção na quadra e para cada um de seus imóveis, segundo os critérios de intervenção definidos no Termo de Referência; e. Retirada de todos os moradores ou atividades dos imóveis para início das obras; f. Contratação dos projetos de intervenção; g. Definição dos tipos de atividade para a quadra e para os imóveis; h. Realização das obras; i. Negociação com interessados e contratação da locação dos imóveis; j. Início das atividades dos imóveis.

Como não havia plano, somente projetos em execução, não houve o monitoramento da área a partir de indicadores de desempenho. Mas ainda segundo Zancheti e Gabriel (2010, p.6), em 1995, “o IPAC publicou o livro ‘Bahia – Centro Histórico de Salvador, Programa de Recuperação’ que divulgava o Termo de Referência como o texto do programa e mostrava os resultados alcançados até aquele ano”. Parece estranho que na Lei N°7.400/2008, referente ao Plano Diretor de Salvador, a área relativa à intervenção urbana do Centro Histórico de Salvador não está inserida na delimitação de área passível de Operação Urbana Consorciada. A área delimitada para a utilização deste instrumento encontra-se nas circunvizinhanças do Centro Histórico de Salvador (<http://www.desenvolvimentourbano.salvador.ba.gov.br/images/PDF/PDDU/lei7400-08.pdf>).

Apesar da ideia-conceito de devolver à cidade o acesso ao rio ter sido adotada, tanto pela Prefeitura Municipal de Belém, quanto pelo Governo do Estado do Pará, de acordo com informações de Ponte (2004, p.184), a transformação do espaço de desvalia em Belém aconteceu sem um planejamento de ações, voltadas para desenvolver toda a área ribeirinha e centro histórico da cidade, mas ocorreu através da construção de várias obras, necessárias e importantes, porém realizadas sem integração até entre os responsáveis pelas obras, o Governo do Estado que atuou na Estação das Docas, no Complexo do Ver-o-Peso, no Complexo Feliz Lusitânia e no Parque Mangal das Garças e pela Prefeitura Municipal que realizou obras no Complexo Ver-o-Rio. Para Trindade Júnior e Amaral (2006, p.88):

Ao contrário do discurso modernista que apregoava a cidade como totalidade, o que se verifica na área central de Belém são intervenções de caráter pontual, em que as obras de revitalização urbana são pensadas como pequenos fragmentos representantes do todo [...].

Para Ultramari (2006, p.13), as intervenções pontuais no centro histórico de Belém podem, à primeira vista, parecer “um conjunto ao observador desavisado”, no entanto, é “fruto de um planejamento feito em partes”, a partir do conceito de abrir “janelas para o rio”

“e não por meio de uma cidade integrada na sua totalidade e com veracidade a esse recurso natural”. Segundo o autor “a correção da primeira constatação é feita com a informação de que a aparência de uma política global para a cidade resulta mais de coincidências estratégicas dos governos que as realizaram que propriamente de um projeto único, e assim formatado, de cidade”. Contudo, não foi possível constatar se algum plano estratégico, mesmo que conceitual, delineou estes projetos implantados pelo governo do estado e pela prefeitura municipal. A maioria das referências consultadas não menciona o referido plano, pelo contrário, sempre sugerem a implantação de forma pontual deste conjunto de intervenções urbanas na frente hídrica/centro histórico da cidade de Belém. É interessante salientar que a visão unificada da área não está prevista na Lei N°8.655, de 30 de julho de 2008, Lei do atual Plano Diretor de Belém, em que somente parte da área inserida nas intervenções urbanas realizadas é passível de Operação Urbana Consorciada (http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/Plano_diretor_atual/Lei_N8655-08_plano_diretor.pdf).

Planos e projetos nunca faltaram para a Cidade de Fortaleza e em especial, sua área central e adjacências, mas nunca passou deste ponto. Desde os planos diretores nos idos de 1960 até o plano diretor mais recente (Lei Complementar N°062/09) previam uma requalificação da área, especialmente o bairro da Praia de Iracema. Porém, verifica-se em Fortaleza um exemplo típico da realidade urbana vivenciada nos anos 1990, época em que não preponderava a ideia de realizar um conjunto de obras de forma conectada e simultânea, estratégia necessária para gerar uma sinergia capaz de transformar aquela área degradada da cidade, resgatar seu valor histórico, reativar a economia local e restabelecer a qualidade de vida do lugar. Na frente hídrica da Praia de Iracema, a Prefeitura recuperou a pavimentação das ruas, melhorou a iluminação pública, construiu calçadão à beira-mar; o Governo do Estado recuperou um píer do antigo porto, popularmente chamado de Ponte Metálica, para funcionar como ponto de encontro e lugar de contemplação. Entretanto, a obra de maior impacto foi à construção do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura. Após mais uma década de implantação das obras da Praia de Iracema, embora não tenha havido, por parte da Prefeitura, nem do governo estadual, um trabalho de monitoramento e de avaliação de impactos, é flagrante que a intervenção urbana continua incompleta, pois: ainda remanescem no entorno do Dragão várias áreas degradadas, subutilizadas exigindo reabilitação; não foi estabelecida a necessária conexão urbanística entre a zona central da cidade com a Praia de Iracema, tendo o Dragão do Mar como elemento central de ligação, o que eleva o nível de insegurança no circuito entre os bairros Centro-Praia de Iracema; não foi gerada energia para reanimar o centro histórico situado na adjacência, porque não há articulação funcional no uso dos equipamentos da área, concebidos para serem independentes. É, porém, inquestionável que o centro cultural, que não estava previsto em nenhum plano diretor, consolidou-se como uma das principais atrações turísticas da capital cearense. A Prefeitura Municipal, para melhorar a situação da área de influência do Dragão do Mar, iniciou em 2008, o projeto Nova Praia de Iracema, “divido em três eixos temáticos: Requalificação da Orla, Edificações Culturais e Institucionais e Reestruturação Viária. No total, são 21 intervenções ao longo de quase 3km de extensão” (http://www.fortaleza.ce.gov.br/index.php?option=com_content&task=view&id=17076&Itemid=78), não previstos no conteúdo do plano diretor vigente, assim como a implantação, na frente hídrica da Praia de Iracema, de um Aquário, de grande porte (<http://acuarioceara.com/>), investimento a ser realizado pelo governo estadual.

Em síntese, em Salvador, Belém e Fortaleza, persiste a desarticulação entre os entes públicos estaduais e municipais e é evidente o despreço ao Plano Diretor, definido no Estatuto da Cidade, como instrumento básico de planejamento urbano.

As quatro intervenções urbanas, deste início de século, localizadas no sudeste, nas capitais dos estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, foram selecionadas porque constituem os melhores exemplos atuais de ação governamental, voltada para enfrentar o desafio de intervir em áreas problemáticas da cidade, objetivando realizar transformações urbanísticas estruturais e promover o desenvolvimento econômico, social e ambiental. Uma intervenção urbana é um fato novo no processo de desenvolvimento urbano brasileiro, capaz de produzir impacto não só no território do município, mas também no modelo político-institucional, porque possui características que fogem ao padrão de trabalho tradicionalmente desenvolvido pelas prefeituras: constitui ação de longa duração, que precisa ter continuidade, mesmo atravessando sucessivas administrações; resulta de um conjunto de medidas e ações que precisam ser conectadas e sincronizadas para produzirem o impacto necessário; envolve um vultoso volume de recursos financeiros a serem aplicados sem interrupção de fluxo e deve ser financiada por novas fontes que não onerem o erário público; precisa, para alcançar seus objetivos, ser uma ação compartilhada com os parceiros (proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores) durante todo o processo desde a sua concepção inicial. Para atender a todos estes requisitos, uma intervenção urbana precisa ser estrategicamente planejada, a partir de uma base técnica consistente, e ter fundamentação jurídica sólida. Na análise que se segue, são destacados, em cada uma das intervenções, aspectos peculiares no processo de planejamento.

A intervenção urbana, realizada em Belo Horizonte, embora seja uma ação pontual, foi escolhida para objeto deste estudo por sua forma inovadora de dispensar um tratamento adequado a um caso de uso indevido do solo urbano em área central, resultante da ocupação de logradouros públicos por comerciantes informais, um exemplo que pode ser replicado no enfrentamento de um sério problema, que vem se multiplicando nos maiores centros urbanos brasileiros. A Prefeitura de Belo Horizonte planejou estrategicamente uma intervenção urbana singular, objetivando retirar os comerciantes informais da via pública e por à disposição deles instalações adequadas para trabalharem no prédio da antiga cervejaria, mediante a realização de um Projeto de Parceria Público-Privada (PPP), em observância da Lei Municipal N°9058/2005, regulamentada pelo Decreto N°12.025/2005, utilizando os instrumentos legais, fundamentados no Estatuto da Cidade, que dispõem sobre o instrumento da transferência do direito de construir.

Em janeiro de 2004, cumprindo o Código de Posturas do Município, que proibiu o comércio informal no logradouro público, a Prefeitura de Belo Horizonte iniciou o processo de remanejamento dos camelôs e ambulantes cadastrados de 1998 a novembro de 2002, conforme previsto em Lei, para os chamados *shoppings* populares (http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=regionalcentrosul&tax=13759&lang=pt_BR&pg=5460&taxp=0&). Um dos grupos de comerciantes informais ocupava a Avenida Oiapoque, em frente a um edifício tombado pela Prefeitura de BH, em progressiva degradação, onde funcionara uma cervejaria. Segundo o relato de Lage (2003, p.73), “Após comprar o imóvel tombado da Avenida Oiapoque, o empresário procurou o poder executivo em busca de alguma forma de ajuda para a restauração do mesmo, uma vez que, por ser tombado, era de interesse público”. A intervenção urbana mineira foi enquadrada na Lei referida, para isto passou a ser designada Operação Urbana do Conjunto Arquitetônico da Avenida Oiapoque e, de acordo com o Art.5° da referida lei municipal, passou a ter como objetivos:

- I - viabilizar a implantação de projeto urbanístico especial voltado para a requalificação dos espaços públicos e das calçadas;

II - viabilizar a instalação e permanência de Centros de Comércio Popular destinados a abrigar as atividades de camelôs, toreros e artesãos exercidas em logradouros públicos, [...];

III - instituir aos empreendedores classificados pelo Chamamento Público nº 02/2004, contrapartida social, na forma de mecanismo compensatório, para a manutenção da implantação dos Centros de Comércio Popular, em forma de potencial construtivo a ser alienado, nos termos desta Lei.

Visando realizar esta intervenção sem dispêndio de recursos públicos, foi aplicada à Operação Urbana a alternativa prevista nos Art.5º e Art.7º da mesma Lei que estabelece: “como mecanismo compensatório a possibilidade de alienar o potencial construtivo correspondente a área de boxes instalada nos Centros de Comércio Popular de que trata esta Lei, conversível em direito de construir, obedecidos os parâmetros descritos neste artigo”. Acrescentando ainda que: “Cada 1,00 m² (um metro quadrado) destinado à instalação do box, poderá gerar 3,0 m² (três metros quadrados) de potencial construtivo adicional nos imóveis receptores, [...]”.

Para assegurar maior proveito social, como resultado da Operação Urbana, foi observado no projeto de parceria do *Shopping Oi*, o Art.6º desta lei, que fixa em 10 anos o período mínimo de duração da atividade favorecida e que determina que seja adotado no empreendimento o regime de gestão compartilhada público-privada. Como o Pátio Savassi, *shopping* da área nobre da capital mineira, necessitava de potencial construtivo mais elevado, ainda dentro do limite de sua área, definido pelo Plano Diretor, foi realizada a venda do potencial construtivo do terreno da Avenida Oiapoque e os recursos foram aplicados na restauração do prédio tombado e na construção do *Shopping Oi*. Assim, poder público e setor privado puderam transformar uma área em desvalia na zona central de Belo Horizonte, mediante uma solução socialmente justa para os comerciantes, economicamente interessante para os empresários do *Shopping Oi*, parceiros da operação, e legalmente correta com relação ao uso e ocupação da edificação e das vias públicas.

Em outra experiência nacional, Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, selecionada para este trabalho, a intervenção urbana está se desenvolvendo no formato de Operações Urbanas Consorciadas, instrumento de política urbana, legalmente oficializado pelo Estatuto da Cidade. Por isto, por exigência do Estatuto da Cidade, Art.33, tem seu planejamento instituído por lei específica, baseada no Plano Diretor da respectiva cidade, em que estão explícitos: i) definição da área a ser atingida; ii) programa básico de ocupação da área; iii) programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação; iv) finalidade da operação. Cabe enfatizar, porém, que, em uma intervenção urbana, realizada mediante uma operação urbana consorciada, poderão ser aplicados os demais instrumentos de política urbana, previstos no Estatuto da Cidade e no Plano Diretor Decenal do Rio de Janeiro, como as outorgas onerosas do direito de construir e da alteração de uso, o direito de preempção, e o direito de superfície.

A intervenção urbana Porto Maravilha, oficialmente denominada de Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro (OUCPRJ), entre as várias experiências nacionais, chama atenção pela escala, pois, com seus 490 hectares, é a maior operação urbana em implantação no Brasil. Esta empreitada tem as bases do seu planejamento na Lei Complementar N°101/2009 que instituiu a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio (OUCPRJ), criou a Área Especial de Interesse Urbano (AEIU), além de conceituar e definir o prazo de duração da OUCRJ:

Art.1.º Esta Lei Complementar institui a Operação Urbana Consorciada – OUC da região do Porto do Rio de Janeiro, na Área de Especial Interesse Urbanístico – AEIU criada nesta Lei Complementar, que compreende um conjunto de intervenções coordenadas pelo Município e demais entidades da Administração Pública Municipal, com a participação de proprietários, moradores, usuários e investidores, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental de parte das Regiões Administrativas I, II, III e VII, em consonância com os princípios e diretrizes da Lei Federal N.º10.257, de 10 de julho de 2001 – Estatuto da Cidade e do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro.

Parágrafo único. O término da Operação Urbana Consorciada ocorrerá quando estiverem concluídas todas as intervenções previstas no programa básico de ocupação da área, em prazo que não ultrapassará o período de trinta anos contados da publicação desta Lei Complementar (http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/2010/06/LC101_-_23112009.pdf).

A referida lei complementar também estabeleceu, como limites da AEIU, as Avenidas Presidente Vargas, Rodrigues Alves, Rio Branco, e Francisco Bicalho. Explícita no Art.2º que a OUCPRJ tem por finalidade

promover a reestruturação urbana da AEIU, por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços livres de uso público da região do Porto, visando à melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores, e à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da região.

O cuidado governamental em conferir força legal ao planejamento da intervenção urbana do Porto Maravilha, motivou dedicar, na lei específica, o Capítulo III inteiro ao Plano de Operação da OUCRJ e a seu Programa Básico de Ocupação da Área. Nele, merecem destaque especial a Seção III Da Sustentabilidade Ambiental e Energética, que define critérios para as construções destinadas a todos os tipos de finalidade, seja de iniciativa pública ou privada, e a Seção IV Do Atendimento Econômico e Social da População Afetada, que estabelece no Art.29 a obrigatoriedade de o Poder Público desenvolver um programa que garanta o atendimento à população de baixa renda atingida pela implantação da OUCPRJ. Ainda como parte do processo de planejamento da OUCPRJ foram elaborados o EIA-RIMA, o Estudo de Tráfego, o Estudo de Viabilidade Econômica e o Estudo de Impacto de Vizinhança (RIO DE JANEIRO, 2011, p.41). As ações na Operação Urbana Porto Maravilha foram divididas em duas fases. A primeira foi licitada no primeiro trimestre de 2010 com previsão de término para o primeiro semestre de 2012 (figura 304). De acordo com o Prospecto da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro – Rio de Janeiro (2011, p.23):

As principais obras previstas para a 1ª fase estão relacionadas a seguir: urbanização do Píer Mauá; revitalização da Praça Mauá; calçamento, iluminação pública, drenagem e arborização dos eixos Barão de Tefé, Camerino, Venezuela, Rodrigues Alves e Sacadura Cabral; implantação de novas redes de esgotamento sanitário, abastecimento de água, energia elétrica, telefonia e gás encanado; implantação do trecho inicial do Binário do Porto; reurbanização do Morro da Conceição (vias locais, enterramento de rede elétrica, restauração de patrimônio histórico – Jardim do Valongo e

Pedra do Sal); e demolição da alça de subida do viaduto da perimetral. As vias que compõem a 1ª fase possuem cerca de 5.000m (cinco mil metros) de extensão e abrangem uma área de aproximadamente 16ha. Além destas obras, a Prefeitura pretende construir, por meio de licitações específicas, o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio de Janeiro.

Esta primeira fase, relacionada especificamente as obras, está subdividida em seis etapas, salientando-se que a primeira etapa foi iniciada em julho de 2011 e a última etapa está prevista para dezembro de 2015, portanto, antes dos Jogos Olímpicos de 2016. A segunda fase refere-se à concessão administrativa da área a uma empresa, que, juntamente com a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP) – empresa que administra a Operação Urbana –, formará uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) e terá a finalidade de prestar os serviços públicos municipais e executar as obras estruturais e de urbanismo. Esta concessão dará a permissão da prestação dos serviços públicos municipais na AEIU por um período de 15 anos. A Prefeitura relata que estão adiantadas as obras da primeira fase e que na segunda fase, quando toda a região será reurbanizada até 2015, haverá um novo padrão de qualidade dos serviços urbanos, eficiente e econômico, na coleta de lixo e na iluminação pública, além de importantes mudanças viárias, como a demolição do Elevado da Perimetral, a transformação da Avenida Rodrigues Alves em via expressa, e a criação de uma nova rota, chamada provisoriamente de Binário do Porto. O poder público municipal admite que, com a realização da Operação Urbana Consorciada (OUC), nesta Área Especial de Interesse Urbano (AEIU), e a consequente recuperação da frente hídrica da zona portuária e a sua integração com a zona central da cidade, em 10 anos, haverá o aumento da população de 22 mil para 100 mil habitantes, da área verde de 2,46 % para 10,96% e de 50% na capacidade de fluxo de tráfego na região.

A intervenção urbana Nova Luz, no bairro Santa Ifigênia ainda está (janeiro de 2012) em fase de consulta pública do Projeto Urbanístico Específico (PUE), para posteriormente serem licitadas e iniciadas as obras, mas foi selecionada para análise por constituir um exemplo bem elaborado de intervenção urbana voltada para transformar/valorizar estruturalmente um bairro histórico em processo de degradação, situado na zona central da cidade. Adicionalmente, foi causa determinante de sua escolha o fato de tratar-se da primeira intervenção urbana brasileira que se desenvolve no formato de concessão urbanística. O estudo desta ação governamental na Nova Luz será valioso para o aperfeiçoamento do processo e para acumular conhecimentos, que certamente serão úteis na realização de novas intervenções em espaços de desvalia localizados em zonas centrais das cidades, uma realidade recorrente nos maiores centros urbanos nacionais, cujas administrações municipais têm se mostrado impotentes para enfrentar este desafio.

Em decorrência, a degradação física das edificações, seguida de desativação e abandono, tornou a região insalubre pelo acúmulo de lixo e o fluxo de esgotos e perigosa porque foi ocupada por marginais, em grande medida traficantes e usuários de droga, estigmatizando o bairro de Santa Ifigênia, antes de reconhecido valor do seu patrimônio histórico-cultural e conhecido agora pela *Cracolândia*. O processo de intervenção urbana no bairro Santa Ifigênia está sendo desenvolvido em obediência à Lei Municipal N°14.917/2009, que dispõe sobre a concessão urbanística no município de São Paulo, e a Lei Municipal N°14.918/2009, que autoriza o executivo a aplicar a concessão urbanística na área da Nova Luz. Esta intervenção urbana tem ainda como moldura do seu quadro legal, a lei municipal do Plano Diretor Estratégico com todos os seus dispositivos legais derivados, além da legislação estadual e federal pertinentes, com destaque para o Estatuto da Cidade e a Lei de Concessões. É uma

novidade do direito urbano brasileiro e foi conceituada pela própria lei que a criou, como “um instrumento de intervenção urbana estrutural, destinado à realização de urbanização ou de reurbanização de parte do território municipal a ser objeto de requalificação da infraestrutura urbana e de reordenamento do espaço”. Sua aplicação está condicionada a ter como base um projeto urbanístico específico para a área de intervenção, voltado para atender os objetivos as diretrizes e as prioridades do Plano Diretor Estratégico de São Paulo (figura 305-306). A Lei estabelece, no seu Art.1º, Parágrafo Único, que a área da Concessão Urbanística definida pelo perímetro formado pelas Avenidas Casper Líbero, Ipiranga, São João, Duque de Caxias e Rua Mauá, no Distrito da República, e no Art.2º, fixa as diretrizes específicas:

I - preservação e recuperação do patrimônio histórico, cultural e artístico existente no local;

II - equilíbrio entre habitação e atividade econômica, de forma a propiciar a sustentabilidade da intervenção;

III - implantação de unidades habitacionais destinadas à população de baixa renda, de acordo com as normas urbanísticas aplicáveis às Zonas Especiais de Interesse Social;

IV - incentivo à manutenção e expansão da atividade econômica instalada, especialmente nos setores ligados à tecnologia;

V - execução planejada e progressiva do projeto urbanístico específico, de forma a evitar, durante o período das intervenções, o agravamento de problemas sociais e minimizar os impactos transitórios negativos delas decorrentes.

A licitação para uma concessão urbanística por exigência legal está condicionada à elaboração e aprovação de um Projeto Urbanístico Específico (PUE), contendo: i) estudos de viabilidade econômica, mercadológicos e da situação fundiária da área; ii) estudos de impacto ambiental ou de vizinhança; iii) relatório circunstanciado dos principais conteúdos dos estudos efetuados e das providências a serem executadas com demonstrativo quantitativo e qualitativo dos custos e benefícios sociais, urbanísticos e ambientais da intervenção urbana a ser realizada. O PUE também deverá obedecer ao disposto no Plano Diretor Estratégico de São Paulo e conter os seguintes elementos: i) definição das modificações no sistema viário; ii) localização e definição da infraestrutura urbana e dos equipamentos comunitários; iii) localização e definição dos espaços públicos de uso comum e especial; iv) definição dos parâmetros e diretrizes urbanísticos, ambientais e sociais; v) programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela intervenção urbana. Também constitui exigência legal a apresentação do PUE em audiência pública na área em que será realizada a intervenção urbana, possibilitando a interação com proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados eventualmente interessados. Além disto, o PUE deve ser submetido para análise e deliberação, à Câmara Técnica de Legislação Urbanística (CTLU).

Em agosto de 2011, após dez meses de trabalho o consórcio de empresas denominado Nova Luz entregou o Projeto Urbanístico Específico (PUE), acompanhado dos Estudos de Viabilidade Econômica, Mercadológica e de Situação Fundiária (EVEMSF), do Plano de Urbanização de ZEIS (PUZEIS), do Estudo de Impacto Ambiental/Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) e das Estratégias para a Implementação da Operação Urbana, dentre outros documentos relacionados a Audiências Públicas e transparência nos processos de planejamento. Contudo, não foram encontrados dados referentes aos indicadores

de desempenho que poderiam ser utilizados para monitorar, avaliar e redirecionar a implantação da Operação Urbana.

O Projeto Urbanístico Específico (PUE) faz uma breve caracterização da área nos dias atuais, seguida de uma visão da área da Nova Luz para 2025, e apresenta o partido urbanístico e as diretrizes relacionadas para espaços públicos, infraestrutura e equipamentos comunitários e desenvolvimento urbano. Nos Estudos Ambientais, está o conjunto de informações análises e propostas a serem submetidas ao órgão licenciador para a obtenção das devidas licenças ambientais do Projeto Nova Luz. Tem o sentido de prosseguir com a implantação das ações relacionadas ao projeto.

Importa ressaltar ainda que, por exigência legal, o projeto de concessão urbanística será objeto de consulta pública, com antecedência mínima de 30 dias da publicação do edital da respectiva licitação para execução, devendo ser realizada uma audiência pública ao término deste prazo. Todavia a aplicação da lei da concessão urbanística na intervenção urbana na Nova Luz tem gerado muitas divergências, destacando-se, como o ponto mais polêmico, tendo até provocado uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADIN), e que certamente vai gerar outros conflitos, é o que está disposto no Art.3º, § 3º, que atribui competência exclusiva ao Projeto Urbanístico Específico para definir quais os imóveis situados na área da intervenção urbana serão desapropriados, demolidos e objeto de nova construção. Esta disposição legal tem provocado enorme revolta nos proprietários, moradores e empresários que trabalham na área, que se sentem usurpados em seus direitos. Entretanto, para retratar com exatidão o quadro, cabe acrescentar que a lei também estabelece alguns critérios que devem ser levados em conta: i) restrições decorrentes de tombamento; ii) custos decorrentes da intervenção sobre a edificação; iii) viabilidade econômica da intervenção; iv) atendimento à função social da propriedade, especialmente no que se refere à qualidade da edificação e do uso instalado, inclusive em relação ao atendimento das posturas municipais; v) compatibilidade do imóvel com o entorno previsto no projeto urbanístico específico. Adicionalmente cabe salientar que a Lei determina também que:

§ 4º Preferentemente à desapropriação, o concessionário deverá efetuar entendimentos com o proprietário do imóvel, para eventual composição amigável, na qual poderão ser empregados os institutos admissíveis em direito, inclusive o consórcio imobiliário previsto no art. 46 da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

§ 5º Nos termos a serem definidos pelo projeto urbanístico específico, tanto quanto possível, a implantação progressiva da concessão urbanística dará prioridade, no tempo, à intervenção sobre imóveis desocupados, aos que apresentem ocupação menos consolidada e aos imóveis que, de alguma forma, causem prejuízos à adequada fruição urbana.

§ 6º Na implantação progressiva da concessão urbanística, quando necessária a intervenção sobre imóvel onde haja atividade econômica cadastrada, caso não seja oferecido ao proprietário do estabelecimento, para locação ou venda, por valor de mercado, imóvel razoavelmente compatível para a transferência provisória ou definitiva da atividade instalada, o concessionário ficará inteiramente responsável pela indenização relativa à desapropriação do respectivo fundo de comércio.

Além da indignação das famílias residentes, dos proprietários de imóveis e dos empresários vinculados à área da intervenção, o próprio instrumento, a concessão urbanística,

tem sido alvo de críticas severas em geral na direção de entendê-la como uma forma de terceirização de funções públicas consideradas indelegáveis, como decisão sobre desapropriação e demolição de imóveis de terceiros. Por ser um fato ainda em curso, não há ainda posições assumidas de modo fundamentado no mundo acadêmico, mas, para muitos críticos, estudiosos do urbanismo brasileiro, a concessão urbanística é uma maneira truculenta de fazer cidade, mediante o uso da tecnoburocracia como base para o exercício de práticas típicas de governo autoritário. Inclusive, depõe contra a função social da propriedade, a principal premissa do Estatuto da Cidade.

Gestão

As experiências nacionais de intervenção urbana, quanto ao seu processo de gestão, apresenta duas situações distintas, características dos dois momentos diferentes. Em Salvador, Belém e Fortaleza, as obras pontuais em um espaço de desvalia, realizadas na década de 90, consideradas aqui como intervenções, foram geridas da mesma forma que as demais obras realizadas pelo poder público, naquele período da história da administração pública. Por sua vez, as intervenções urbanas que se realizam em Belo Horizonte, *Shopping Oi*, São Paulo, Nova Luz, e no Rio de Janeiro, Porto Maravilha, por exigência da legislação recente, apresentam-se melhor estruturadas e possuem modelo de gestão específico, liderado por uma equipe exclusiva e com mais espaço para a participação da sociedade.

No caso do Programa de Recuperação do Centro Histórico de Salvador (PRCHS), apesar de o projeto estar situado em área de competência do poder municipal, a intervenção urbana era uma iniciativa, como já ressaltado, do Governo do Estado da Bahia e, portanto, coube a ele implantar e operar a intervenção que teve como responsável direto a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER), uma empresa pública, com personalidade jurídica de direito privado, vinculada estruturalmente à Secretaria de Desenvolvimento Urbano do Governo do Estado da Bahia; e o Instituto do Patrimônio Artístico e Cultural da Bahia (IPAC), autarquia vinculada à Secretaria da Cultura e Turismo do Governo do Estado. Segundo Santos Júnior e Braga (2009)

Assim como o projeto de intervenção, a gestão da área após a conclusão das etapas de intervenção ficou por muito tempo a cargo do governo estadual, que além de gerenciar a implantação do projeto, também concedia benefícios para que os comerciantes se estabelecessem na área após a intervenção, o que criou uma situação de comodidade da iniciativa privada, já que os encargos eram de responsabilidade do governo do estado. (<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.107/59>)

Além dos órgãos estaduais, como o Centro Histórico de Salvador é uma área tombada em nível federal, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), segundo Zancheti e Gabriel (2010, p.9), “atuou como supervisor das ações e obras do programa, analisando e aprovando cada projeto de intervenção no espaço público, nas quadras e nos imóveis do centro histórico”. Mas a competência de controlar o uso e ocupação do solo urbano e analisar os processos de reforma dos imóveis e de alocação de novas atividades na área continuaram sendo da prefeitura municipal, que recentemente assumiu também a responsabilidade pela segurança patrimonial do espaço público, por meio da Guarda Municipal. Além das críticas relacionadas à gentrificação, ocorrida na área após a sua transformação, assim como o abandono por conta da falta de integração das atividades a serem ofertadas, há outra

crítica referente à participação dos envolvidos como usuários, residentes e associações, ou seja, grupos sociais que utilizavam a área. “Os moradores não foram ouvidos, os empresários não foram consultados. Então, existe uma tendência muito grande de a comunidade boicotar qualquer tipo de ação, até de forma inconsciente, porque não faz parte do jogo. É só interesse político.” (<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/2010/09/04/abandonado-pelourinho-ba-ve-comercio-local-em-crise-e-fuga-de-turistas.jhtm>)

Enquanto não houver uma integração entre todos os poderes (União, Estado e prefeitura), nada vai prosperar aqui. Temos de agir rápido porque o centro histórico de Salvador não pode ficar refém da prostituição, das pessoas com dependência química, dos catadores de produtos recicláveis e da miséria absoluta”, afirmou o subprefeito do bairro, José Augusto de Azevêdo Leal. “Sem um comércio atraente e com tantos problemas sociais, muitos turistas relutam em visitar o centro histórico, afirmou. <http://noticias.uol.com.br/cotidiano/2010/09/04/abandonado-pelourinho-ba-ve-comercio-local-em-crise-e-fuga-de-turistas.jhtm>

Após longo tempo sem uma definição clara de instituição responsável pela gestão das atividades do CHS, o Governo do Estado da Bahia criou, pelo Decreto N°10.478/2007, o Conselho Gestor do Centro Antigo de Salvador, vinculado à Secretaria da Cultura e formado pelo Secretário de Cultura, Secretário de Desenvolvimento Urbano, Secretário de Turismo, Secretário de Promoção da Igualdade e Secretário da Segurança Pública, tendo como principais atribuições: aprovar os planos estratégicos e estabelecer diretrizes de ação para o Centro Antigo de Salvador; e acompanhar e avaliar os trabalhos do Escritório de Referência do Centro Antigo de Salvador. Na estrutura do conselho, este Escritório (ER-CAS) foi criado, com atribuições de:

[...] elaborar e implantar o Plano Estratégico de Gestão, de curto, médio e longo prazo; preparar a estrutura definitiva de governança do Centro Antigo de Salvador (CAS); gerir as atividades de reforma, recuperação e manutenção física do CAS; atuar na captação de recursos necessários à implementação das atividades, planos e projetos referentes ao CAS; atender e encaminhar as demandas locais; avaliar os planos e projetos em desenvolvimento no CAS; promover a conciliação das atividades de todas as instâncias de governo; estabelecer parcerias com órgãos ou entidades, públicas ou privadas, relativas às atribuições previstas neste Decreto; implementar as decisões emanadas do Conselho Gestor do Centro Antigo de Salvador; e apresentar relatórios quadrimestrais acerca da situação e avaliação dos planos e projetos em desenvolvimento. ([http://www2.casacivil.ba.gov.br/nxt/gateway.dll/legsegov/decnum/decnum2007/decnum2007out/decn200710478.xml?fn=document-frame.htm\\$f=templates\\$3.0](http://www2.casacivil.ba.gov.br/nxt/gateway.dll/legsegov/decnum/decnum2007/decnum2007out/decn200710478.xml?fn=document-frame.htm$f=templates$3.0))

A participação da Associação dos Moradores e Amigos do Centro Histórico (AMACH) no processo e a formulação de uma nova proposta de intervenção, o Plano de Reabilitação Integrado e Participativo do Centro Antigo de Salvador, sob a liderança do ER-CAS, foi uma das mudanças advindas da criação do Conselho Gestor do Centro Antigo de Salvador. Segundo Santos Júnior e Braga (2009):

A participação da AMACH foi decisiva, em última instância, para a entrega, em outubro de 2007, do primeiro imóvel recuperado para habitação de interesse social, o que indica a possibilidade de que as futuras decisões

sobre a área possam ser tomadas de forma compartilhada. Assim, pode estar começando em Salvador, a partir das alterações propostas, uma revisão crítica na forma de intervir na área preservada, reforçando uma possível hipótese de que os processos de gentrificação, como já foi dito anteriormente, não sejam processos inevitáveis, apontando possíveis outros caminhos para intervenções desta natureza (<http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.107/59>).

Há poucas informações sobre a gestão da área composta pela frente hídrica da cidade de Belém, que foi objeto de intervenção urbana realizada através de diversos projetos pelo governo estadual, o Parque Mangal das Garças, o Complexo Feliz Lusitânia, o Complexo Ver-o-Peso e a Estação das Docas; e, pela prefeitura municipal, o Complexo Ver-o-Rio. Amaral e Silva (2004) afirmam que o Complexo Ver-o-Rio tem um modelo de gestão voltado para a participação popular, enquanto em relação à Estação das Docas, primeiro dos investimentos realizados pelo Governo do Estado do Pará, segundo Lima e Teixeira (2009, p.216), sua “gestão foi feita por uma entidade sem fins lucrativos, formada por diversos segmentos da sociedade, constituindo a Pará 2000”. Hoje a Pará 2000 também é responsável pela gestão do Parque Mangal das Garças e do Complexo Feliz Lusitânia. Já o Complexo Ver-o-Peso é administrado pela Prefeitura de Belém, embora a intervenção realizada entre os anos de 1998 e 2001 tenha sido realizada pelo Governo do Estado do Pará. Ponte (2004, p.77) afirma que o Governo do Estado do Pará e a Prefeitura Municipal de Belém “travam uma disputa que se inscreve, tanto no plano do discurso na mídia, na produção de propaganda e no ostensivo *marketing* de suas ações, quanto, claro, no discurso que pode se transformar as intervenções urbanísticas”. Ainda segundo Ponte (2004, p.149), “As semelhanças dos motes dos dois projetos (municipal e estadual), não à toa, são fatores que explicam o caráter de disputa política que se instaura desde a segunda metade da década de 1990, na cidade, entre as duas esferas de governo”. Esta observação de Ponte pode ser uma das explicações para a falta de integração entre as intervenções pontuais e para a falta da inserção na intervenção urbana de um elemento estratégico da política urbana, de forma a tratar adequadamente os espaços de desvalia com repercussão positiva para toda a cidade de Belém.

No Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, a única informação disponível sobre sua gestão é que ele é administrado, desde a época de sua execução, pelo Instituto de Arte e Cultura do Ceará (IACC), uma associação que na forma da lei caracteriza-se como pessoa jurídica de direito privado sem fins lucrativos, de interesse coletivo, constituída no ano de 1998 e qualificada como organização social e vinculada a SECULT/CE.

A intervenção urbana realizada em Belo Horizonte, que resultou no *Shopping Oi*, é um bom exemplo de gestão pública no equacionamento de um dos problemas graves e recorrentes das grandes cidades brasileiras. A Prefeitura assumiu posição de liderança, com a iniciativa de instituir a Operação Urbana Centros de Comércio Popular, aprovada pela lei municipal N°9.058/2005, objetivando a abrigar as atividades de camelôs, ambulantes e artesãos exercidas em logradouros públicos, e, simultaneamente, viabilizar a implantação de projeto urbanístico especial voltado para a requalificação dos espaços públicos e das calçadas, sem onerar o tesouro municipal, mediante o uso de instrumentos de política urbana, oficializados pela legislação em vigor, como a transferência do direito de construir. O remanejamento dos camelôs e ambulantes da Avenida Oiapoque, nas imediações da antiga cervejaria, foi feito de forma adequada e gradativa. Todo o processo, liderado pela Prefeitura, foi um exemplo marcante, pelo diálogo e transparência nas ações. A fiscalização nas vias públicas é diária e tem o objetivo de coibir nova ocupação do logradouro público (<http://portalpbh.pbh.gov>).

br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=regionalcentrosul&tax=13759&lang=pt_BR&pg=5460&taxp=0&). De acordo com o relato de Lage (2003, p.96):

Atualmente, só na região centro-sul da cidade, existem outros cinco shoppings populares além do Shopping Oiapoque, abrangendo um total de 2.371 camelôs e toreros transferidos da área central. Todos esses shoppings são administrados pela iniciativa privada (a Prefeitura é responsável pela administração de apenas uma parte de dois deles), o que comprova serem tais empreendimentos lucrativos. O empresário/proprietário do Shopping Oiapoque também é dono de mais um shopping popular na Regional Centro-Sul, o Shopping Tupinambás.

Merece destaque o cuidado do poder público municipal com a continuidade das ações, prática rara na administração pública, exigindo dos empreendedores dos centros de Comércio Popular, beneficiados pelos dispositivos legais, a manutenção da atividade durante o período mínimo de 10 anos. Além disto, apesar da gestão de cada centro de comércio popular caber ao proprietário, a lei também exige a adoção do regime de gestão compartilhada público-privada.

A intervenção urbana Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, que está em curso no formato de Operações Urbanas Consorciadas, em obediência ao Estatuto da Cidade que criou este instrumento de política urbana, deve, sob a coordenação do poder público municipal, contar com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores, de acordo com o Art.32, § 1º. Acrescente-se ainda que a lei municipal específica para cada operação urbana deve conter a forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhada com representação da sociedade civil, conforme ao Art.33, VII. Assim, a Lei Complementar Nº101/2009, que instituiu a Operação Urbana Consorciada (OUC) da região do Porto do Rio de Janeiro, na Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU), traz seu Capítulo IV dedicado à gestão da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro (OUCPRJ). Nele, no Art.40, foi instituído o Conselho Consultivo da Operação Urbana Consorciada do Porto do Rio, composto por um representante da CDURP (coordenador); três representantes do Município; e três representantes da sociedade civil, que serão escolhidos pelos demais integrantes do Conselho, com mandato de três anos. Esta lei complementar também definiu o perfil do conselheiro, um fato que não é prática usual em instrumentos legais, acrescentando ainda que não farão jus a qualquer remuneração.

A Prefeitura do Rio de Janeiro, visando estruturar a gestão da OUCPRJ, também criou, através da Lei Complementar Nº102/2009, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), na modalidade sociedade de economia mista, a ser controlada pelo Município para: promover o desenvolvimento da AEIU da Região do Porto do Rio de Janeiro; coordenar, colaborar, viabilizar ou executar a implementação de concessões, em formas de associação, parcerias, ações e regimes legais que contribuam ao desenvolvimento da AEIU.

Foi delegada à CDURP, que começou a operar no ano de 2010, a gestão de serviços de interesse local e serviços públicos de competência municipal, como paisagismo, limpeza urbana, coleta de resíduos sólidos, drenagem de águas pluviais, iluminação pública, restauração e reconversão de imóveis, conservação de logradouros e de equipamentos urbanos e comunitários na AEIU da Região do Porto do Rio de Janeiro. Adicionalmente a lei deu a CDURP a competência para celebrar os contratos, convênios que tenham por objeto a

elaboração de estudos, a instituição de concessões e a locação, arrendamento, concessão de direito real de uso, direito de superfície ou outra modalidade, de instalações e equipamentos ou outros bens móveis ou imóveis, localizados ou vinculados à AEIU do Porto.

Os recursos obtidos com a venda de terrenos, a alienação de CEPAC também estão sob a administração da CDURP e poderão ser empregados no pagamento de todas as despesas pertinentes à Operação, inclusive intervenções constantes do programa básico de ocupação da AEIU, aquisição de terrenos, atendimento econômico e social da população diretamente afetada, pagamento de empréstimos ou de valores garantidos, custos de carregamento, custódia e administração.

Por fim, a Lei Complementar N°102/2009 estabelece que, trimestralmente, a CDURP divulgará relatório de acompanhamento e avaliação da Operação Urbana Consorciada, contendo, no mínimo, a quantidade de CEPACs emitidos e a emitir, leiloados e entregues em pagamento de obras públicas; os projetos de construção licenciados com o potencial adicional de construção outorgado; os projetos licenciados com execução iniciada e concluída; a despesa empenhada e paga relativa a intervenções na área. O citado relatório trimestral deverá ser encaminhado pelo Poder Executivo à Câmara Municipal do Rio de Janeiro no prazo de quarenta e cinco dias a contar de sua divulgação e deverá ser publicado, na íntegra, no Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro.

Também, no ano de 2010, a CDURP lançou dois editais de concorrência pública para a “contratação, em regime de parceria público privada, modalidade concessão administrativa, da revitalização, operação e manutenção da AEIU da região portuária do rio de janeiro” (Concorrência Pública N°001/2010) e para a “Contratação de serviços técnicos especializados para o gerenciamento, supervisão e fiscalização do contrato de concessão administrativa da revitalização, operação e manutenção da AEIU da região portuária do RJ” (Concorrência Pública N°002/2010). A primeira contratação já foi definida e, há mais de um ano, a CDURP e a Concessionária Porto Novo S/A firmaram um Contrato de Parceria Público-Privada na Modalidade Concessão Administrativa, “para a prestação dos Serviços visando à revitalização, operação e manutenção da AEIU Portuária, precedida ou cumulada com a execução de obras” (RIO DE JANEIRO, 2011, p.74).

Em São Paulo, a gestão da Concessão Urbanística Nova Luz está sendo disciplinada pela Lei N°14.917/2009 que instituiu no município de São Paulo a concessão urbanística como um instrumento de intervenção urbana estrutural, e pela Lei N°14.918/2009 que autoriza o Executivo a aplicar a concessão urbanística na área da Nova Luz. À Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU), por determinação da Lei N°14.917/2009, Art.36, coube a coordenação das atividades de planejamento da concessão urbanística, ficando incumbida da elaboração da proposta de lei específica, dos estudos e providências de responsabilidade do poder concedente e do projeto urbanístico específico, observadas a compatibilidade com o Plano Diretor Estratégico e a articulação com outros planos urbanísticos já existentes. A outorga da concessão urbanística, conforme prevê o Art.37 da referida lei, é da competência da Secretaria Municipal de Infraestrutura Urbana e Obras (SIURB), cabendo-lhe a abertura da licitação, a contratação, supervisão e fiscalização da concessão.

Considerando a relevância do Projeto Urbanístico Específico (PUE), como elemento definidor das principais decisões na implantação da Concessão Urbanística, a Lei N°14.917/2009, em seu Art.7º, exige a prévia realização de estudos para a definição dos objetivos, diretrizes e parâmetros de interesse público para subsidiar a elaboração do projeto urbanístico específico, compreendendo: estudos de viabilidade econômica, mercadológicos

e da situação fundiária da área; estudos de impacto ambiental e de vizinhança; relatório circunstanciado dos principais conteúdos dos estudos efetuados e das providências a serem executadas com o demonstrativo quantitativo e qualitativo dos custos e benefícios sociais, urbanísticos e ambientais da intervenção urbana a ser realizada. Exige também a realização de audiência pública na área em que será realizada a intervenção, possibilitando a interação com proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados eventualmente interessados. Além disto, o projeto urbanístico específico deve ser submetido para análise e deliberação, aos órgãos responsáveis pela preservação do patrimônio cultural e histórico, pelo parcelamento do solo, trânsito, preservação do meio ambiente e adequação dos parâmetros de uso e ocupação do solo, devendo ser submetido, ao final, como já ressaltado, à Câmara Técnica de Legislação Urbanística (CTLU). A Lei N°14.918/2009 obriga, no seu Art.4º, o Executivo Municipal a constituir

o Conselho Gestor da Nova Luz, de formação paritária, com representantes da Municipalidade e da sociedade civil, de forma a propiciar a participação dos cidadãos interessados, tais como moradores, proprietários, usuários e empreendedores, cabendo ao Conselho Gestor as providências necessárias para fiscalização, verificação e acompanhamento do cumprimento das diretrizes gerais e específicas da intervenção urbana integrantes do projeto urbanístico específico e do respectivo contrato de concessão urbanística.

Esta lei estabeleceu também que o Conselho Gestor será instituído após a celebração do contrato de concessão urbanística e que 50% dos membros do Conselho serão representantes do Executivo Municipal e 50% serão representantes da sociedade civil, indicados no Conselho Municipal de Política Urbana (CMPU), cabendo ao Executivo Municipal indicar a Presidência do Conselho Gestor. A lei também exige a publicidade dos atos do Conselho Gestor, inclusive por meio da publicação das atas das reuniões no Diário Oficial do Município e no site oficial da Prefeitura Municipal de São Paulo. Em setembro de 2011, a Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU) disponibilizou para consulta pública o conteúdo do Projeto Urbanístico Específico e outros estudos correlatos no seu site (http://www.prefeitura.sp.com.br//cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/) e no endereço eletrônico <http://www.novaluzsp.com.br>.

Financiamento

O financiamento do desenvolvimento urbano no Brasil é realizado regularmente com a aplicação de recursos financeiros públicos, constantes nos orçamentos dos três níveis de governo, derivados de receitas tributárias ou de operações de crédito, obtido junto a instituições financeiras nacionais – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Caixa Econômica Federal (CEF) e Banco do Brasil – e internacionais – Banco Mundial (BIRD) e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), dentre outros, e no caso de empréstimos, os recursos geralmente estão vinculados a programas específicos e em áreas setoriais, como na cultura, na promoção do turismo, na expansão do saneamento etc. Foi exatamente com aplicação de recursos públicos, provenientes da arrecadação de tributos, que as intervenções urbanas da década de 1990, realizadas em Salvador, Belém e Fortaleza, foram financiadas. De modo diverso, nas intervenções urbanas de Belo Horizonte – *Shopping Oi*, São Paulo – Nova Luz, e a do Rio de Janeiro – Porto Maravilha, o financiamento resulta de fontes específicas e exclusivas, mediante o uso de instrumentos de política urbana, criadas

pela nova legislação pertinente, como a transferência do direito de construir, a operação urbana consorciada, a concessão urbanística e as parcerias público-privadas.

No Centro Histórico de Salvador, segundo Zancheti e Gabriel (2010, p.7): “não foi possível identificar um levantamento do investimento total realizado no período 1992-2009”. Mas, segundo os autores,

Entre 1991 e 2000, o Governo do Estado da Bahia estimou que foram investidos R\$ 92.796.092,00 em restauração e construções novas, R\$ 9.447.559,00 em obras emergenciais e manutenção e cerca de R\$ 11.600.000,00 em animação cultural, totalizando R\$ 113.843.651,00. Esse gasto não incluía os custos da reforma e colocação subterrânea da infraestrutura (esgotamento sanitário, água potável, energia elétrica, iluminação pública e telefonia). A esses gastos foram acrescidos R\$ 31.279,00 destinados à recuperação de edifícios monumentais que estão na lista dos bens protegidos do patrimônio histórico e artístico nacional e alguns outros de interesse para o programa.

Em relação às fontes de financiamento, os recursos financeiros investidos no programa, até a Etapa 5, foram provenientes do Tesouro do Estado da Bahia, em parceria com o Banco do Brasil. Já na Etapa 6, além dos recursos do Tesouro, foram utilizados fundos provenientes da venda da Companhia de Eletricidade do Estado da Bahia (COELBA) e do Programa de Desenvolvimento do Turismo no Nordeste (PRODETUR/NE), que tinha financiamento do BID. A Etapa 7, incluída no Programa MONUMENTA do Governo Federal, teve, assim, um financiamento de R\$ 18,3 milhões, com recursos provenientes do empréstimo do BID, do Tesouro Nacional e do Tesouro do Governo do Estado da Bahia. Também, essa Etapa deve receber R\$ 14,5 milhões da CEF para a implantação de um programa habitacional para servidores públicos do Estado da Bahia e famílias de baixa renda residentes na área. Nestes investimentos não estão contabilizados os gastos com manutenção da área de intervenção, que, segundo Zancheti e Gabriel (2010, p.28), custam anualmente para a Companhia de Desenvolvimento Urbano do Estado da Bahia (CONDER) cerca de R\$ 2 milhões. Uma perspectiva promissora, de aporte de novos investimentos, provenientes da iniciativa privada, é relatada por Zancheti e Gabriel (2010, p.41):

O centro histórico vem experimentando nos últimos cinco anos um aumento das expectativas de investimentos por parte de grandes investidores privados. Um conjunto de ações governamentais e privadas no entorno da área vieram a favorecer o aumento das expectativas de investimento. Após a implantação do hotel Pousada do Carmo, do Grupo Pestana, outros empreendimentos hoteleiros de luxo foram anunciados por seus investidores. É interessante notar que esses novos empreendimentos estão sendo localizados nas duas áreas extremas do centro histórico: a Castro Alves – Misericórdia e a Carmo – Santo Antônio. Isso se explica por serem essas áreas onde podem ser encontrados imóveis de grande porte para serem reformados e por não existir entraves de gestão e conflitos de propriedade como os presentes na área da Sé – Pelourinho.

Em Belém, as obras realizadas no Centro Histórico, para recuperação do Parque Mangal das Garças, Complexo Feliz Lusitânia, Complexo Ver-o-Peso, e Estação das Docas foram financiadas pelo Governo do Estado do Pará. Apenas no Complexo Ver-o-Rio, é que foram aplicados recursos (os quais não tiveram valor identificado) da Prefeitura de Belém. Segundo Lima e Teixeira (2009, p.216), o custo final da Estação das Docas foi de R\$ 25

milhões, o dobro do orçamento inicialmente. Segundo os autores, 25% foram financiados pelos empresários que exploram comercialmente a área. “A contrapartida desse setor [setor privado] restringiu-se basicamente às instalações complementares para funcionamento dos restaurantes e lojas”. A Companhia Docas do Pará que era parceira oficial do projeto cedeu a área para o Estado do Pará, passando este a ser inquilino da Companhia Docas. Previa-se que, após quatro anos de atividade, a Estação das Docas se tornasse autossuficiente, o que não aconteceu. O Complexo Feliz Lusitânia, custou aos cofres do Governo do Estado do Pará R\$ 18 milhões (http://www.paraturismo.pa.gov.br/saibamais/feliz_luzitania.asp). O Parque Mangal das Garças recebeu do tesouro do Estado cerca de R\$ 15 milhões de reais (http://www.sefa.pa.gov.br/site/institucional/informativos/sefa_80.pdf). Em relação ao Mercado Ver-o-Peso, não foi encontrado o valor das obras relacionadas no ano de 1998, contudo, devido às péssimas condições, será novamente restaurado. O valor do investimento será de aproximadamente R\$ 5 milhões, financiados pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – PAC Cidades Históricas, programa do Governo Federal.

O investimento inicial para a implantação do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura em Fortaleza passou de R\$ 12 milhões, que saíram dos cofres públicos estaduais. Esta é a única informação disponível, coletada do Projeto inserção do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura no PRODETUR NE I elaborado em 1996, como justificativa para que o equipamento fosse incluído no financiamento do Programa de Desenvolvimento do Turismo (PRODETUR/NE I – Ceará). Em 2004, a segunda etapa deste programa de turismo, o PRODETUR NE II, financiou R\$ 550 mil para a recomposição formal e cromática das fachadas do edifício. Para executar melhorias, como parte do programa de obras de preparação de Fortaleza para sediar a Copa do Mundo de 2014, está sendo destinado pelo PAC da Copa, um valor de aproximadamente R\$ 19 milhões para as obras de reparo, inclusive na edificação que abriga a biblioteca pública estadual que hoje se conecta ao centro cultural (<http://www.opovo.com.br/www/opovo/fortaleza/945794.html>).

É forçoso reconhecer que as informações, relativas ao financiamento das intervenções urbanas realizadas em Salvador, Belém e Fortaleza, são de pouca valia porque são insuficientes, fato em parte explicável, porque são decorridos cerca de dez anos da realização destas obras. São também insatisfatórias por serem apresentadas em valores históricos. Esta carência de informações impossibilita qualquer tentativa de avaliação de cada intervenção e impede estabelecer algum tipo de comparação entre elas. O único registro confirmado é que os recursos aplicados são públicos, provenientes dos diversos níveis de governo, não se dispondo de informações relativas ao total aplicado e sobre o processo de acompanhamento e de avaliação.

A Operação Urbana do Conjunto Arquitetônico da Avenida Oiapoque, realizada em Belo Horizonte, foi viabilizada financeiramente através do uso do instrumento de política urbana, denominado transferência do direito de construir, em que o proprietário do edifício tombado, em processo de degradação, negociou parte de seu direito potencial de construir para outra empresa e com os recursos obtidos fez a restauração do prédio histórico e transformou o edifício em um *shopping* popular. Não se dispõe de informações relativas ao montante de recursos financeiros envolvidos, porque a transação foi efetivada entre pessoas jurídicas de direito privado. O mais importante a assinalar é que este grave problema de ocupação de logradouros públicos por pequenos comerciantes informais, cada vez mais frequente nas maiores cidades brasileiras, foi equacionado sem qualquer ônus para o erário municipal.

A intervenção urbana Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, vem sendo efetivada (assim como muitas outras no Brasil), como já mencionado, mediante a utilização do instrumento

de política pública denominada *operação urbana consorciada*, legalmente oficializado pelo Estatuto da Cidade e amparada por lei específica para cada operação. O financiamento destas intervenções vem sendo realizado, conforme prevê o Art.33, inciso VI, do Estatuto da Cidade, pela “contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos nesta Lei, como a modificação de índices e características do parcelamento, uso e ocupação do solo e do subsolo, bem como alterações das normas edilícias, considerado o impacto delas decorrentes; e a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente.

No Rio de Janeiro, a Lei Complementar N°101/2009, no seu Art.36, autorizou o Poder Executivo a outorgar, de forma onerosa, o potencial adicional de construção nas quadras em que o coeficiente de aproveitamento do terreno máximo for distinto do coeficiente de aproveitamento de terreno básico, mediante a incorporação ao lote de direito de construir adicional. Esta lei definiu a área construída passível de ser acrescida, como potencial adicional de construção, e que ele pode ser objeto de outorga onerosa, mediante contrapartida a ser realizada através da venda de CEPAC. Determinou também que os CEPAC serão conversíveis em direito de construir unicamente na AEIU, desde que atendidas as diretrizes da Operação Urbana Consorciada. Estabeleceu ainda que eles poderão ser negociados livremente até que seus direitos sejam vinculados a projeto de edificação para um lote específico, que, por sua vez, deverá ser submetido aos trâmites normais de aprovação, perante a Prefeitura do Município do Rio de Janeiro. A conversão dos CEPAC em direito de construir será diferenciada segundo as faixas de equivalência delimitadas e atenderá à distribuição do estoque de potencial construtivo adicional.

O estoque de potencial construtivo adicional de construção foi limitado na referida lei complementar a 4.089.502m² e o Executivo foi autorizado a emitir 6.436.722 CEPAC, para servir como moeda de contrapartida à outorga onerosa de potencial adicional de construção, e foi fixado um valor mínimo de emissão dos CEPAC será de R\$ 400,00 cada, podendo ser revisto pelo Município. É relevante salientar que de conformidade com esta lei os CEPAC poderão ser alienados em leilão público ou utilizados diretamente no pagamento das obras necessárias à Operação Urbana Consorciada regulada por esta Lei Complementar.

A importância da Operação Urbana Consorciada, como forte instrumento de indução do desenvolvimento urbano, é reconhecida pela possibilidade real de captar recursos financeiros de nova fonte, sem impedir que, na área em que é aplicada, sejam utilizados os demais instrumentos do Estatuto da Cidade, como Outorga Onerosa, Transferência do Direito de Construir, além da aplicação tradicional de recursos tributários já cobrados pelo município, como, por exemplo, IPTU, ITBI, ISS, Contribuição de Melhoria, demais tributos (impostos, taxas e contribuições). Por fim, cabe acrescentar que, em área, onde a intervenção urbana é realizada no formato de uma operação urbana consorciada, não há qualquer impedimento para a formalização de parcerias público-privadas nos termos da Lei N°11.079/2004 (Lei Federal da Parceria Público-Privada).

A intervenção urbana na Nova Luz, como já ressaltado, está sendo desenvolvida, de modo inovador, através de um instrumento de política urbana, denominado Concessão Urbanística, cujo financiamento será de responsabilidade da empresa concessionária, conforme está definido na Lei N°14.917/2009 no seu Art.2°:

[...] concessão urbanística é o contrato administrativo por meio do qual o poder concedente, mediante licitação, na modalidade concorrência, delega a pessoa jurídica ou a consórcio de empresas a execução de obras urbanísticas

de interesse público, por conta e risco da empresa concessionária, de modo que o investimento desta seja remunerado e amortizado mediante a exploração dos imóveis resultantes destinados a usos privados nos termos do contrato de concessão, com base em prévio projeto urbanístico específico e em cumprimento de objetivos, diretrizes e prioridades da lei do plano diretor estratégico.

A citada Lei acrescenta no Parágrafo Único deste mesmo artigo que:

A empresa concessionária obterá sua remuneração, por sua conta e risco, nos termos estabelecidos no edital de licitação e no contrato, dentre outras fontes, por meio da alienação ou locação de imóveis, inclusive dos imóveis desapropriados e das unidades imobiliárias a serem construídas, da exploração direta ou indireta de áreas públicas na área abrangida pela intervenção urbana ou qualquer outra forma de receita alternativa, complementar ou acessória, bem como pela receita de projetos associados.

Além disto, o §4º, deste Art.3º, acrescenta que também poderá integrar o objeto da concessão urbanística, tanto a exploração do solo, quanto do subsolo e do espaço aéreo, inclusive a implantação de garagens subterrâneas e a gestão das redes de infraestrutura instaladas em áreas municipais. A Concessionária, para o cumprimento do seu contrato, poderá de acordo com a lei pertinente, promover a realização de incorporações imobiliárias nos imóveis desapropriados, a fim de possibilitar, ainda em fase de construção, a alienação das futuras unidades dos empreendimentos imobiliários, bem como sua dação em garantia de financiamentos (Art.15, §3º); oferecer em garantia, em contratos de financiamento, os direitos emergentes da concessão, inclusive os derivados das ações de desapropriação, até o limite que não comprometa a operacionalização e a continuidade da intervenção urbana concedida até sua completa realização (Art.24); utilizar os instrumentos jurídicos autorizados na legislação vigente tais como, o direito de preempção, o consórcio imobiliário, o direito de superfície, a concessão real de uso dentre outros (Art.10º), inclusive em nome da Prefeitura Municipal (Art.26); exercer o direito de preempção, em nome da Prefeitura Municipal; receber em doação de proprietário de imóvel, situado no perímetro da concessão urbanística, para viabilização financeira do aproveitamento do imóvel, sob o compromisso de, em troca e após a realização das obras, o donatário doar ao doador unidades imobiliárias devidamente urbanizadas ou edificadas, como pagamento da alienação do imóvel à empresa concessionária (Art.26, V); promover as desapropriações (Art.26, VIII).

Outra vez, cabe registrar que a Concessão Urbanística na área da Nova Luz ainda está em fase de licitação para execução das intervenções, no entanto, já são evidentes posições contrárias, não quanto à realização da intervenção, admitida consensualmente como necessária, mas sim com relação a alguns aspectos considerados mal resolvidos. Serve como exemplo a possibilidade de serem adotados, no perímetro do Projeto Nova Luz, de acordo com o Art.3º, §1º da Lei N°14.918/2009, “os parâmetros urbanísticos decorrentes da adesão à Operação Urbana Centro, nos termos da Lei N°12.349/1997, ficando facultado ao Poder Executivo considerar a respectiva contrapartida financeira, como compreendida nas obras realizadas em função do projeto ou no eventual valor pago ao poder concedente pela outorga da concessão urbanística”. Na opinião geral, seja de especialistas em urbanismo, empresários da construção civil, e de proprietários de imóveis na área, a dupla possibilidade torna o processo confuso, cabendo acrescentar que a decisão ficou facultada ao Executivo, e que a questão que envolve valores financeiros, portanto, não comporta subjetividade. As posições críticas

também apontam riscos jurídicos e políticos e observa-se uma convergência de pontos de vista, no tocante à incerteza de sua viabilidade econômico-financeira.

Cabe ressaltar, porém, que, paralelo ao Projeto de Urbanização Específico (PUE), foi elaborado também o Estudo de Viabilidade Econômica, Mercadológica e de Situação Fundiária (EVEMSF), que está em fase de consulta pública. Nele, conforme São Paulo (2011e, p.11), estão analisadas:

[...] as condições necessárias para que as premissas e diretrizes estabelecidas pela Municipalidade, consubstanciadas no PUE, possam ser concretizadas sem a necessidade de aporte de recursos públicos orçamentários ou, em caso contrário, indicar o montante necessário do patrocínio da PMSP para que a Concessão Urbanística na área da Nova Luz seja viável do ponto de vista econômico e financeiro.

É mais provável, porém, que se seguindo a tradição, que a contrapartida do poder público seja sempre inevitável, cabendo observar que sequer foi definido o limite desta participação financeira. Segundo Coelho Júnior (2010, p. 171), o investimento previsto para a intervenção urbana Nova Luz é de R\$ 3 bilhões entre investimentos públicos e privados. Somente para a desapropriação e demolição de imóveis da *Cracolândia* serão necessários cerca de R\$ 1,1bilhão. A Prefeitura de São Paulo deverá investir entre R\$ 370 milhões e R\$ 621 milhões em desapropriação (http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/infraestrutura/arquivos/clipping/2011-04-13/2011-04-13_estadao_nova_luz.pdf).

No tocante ao modelo político-institucional, o desenvolvimento urbano brasileiro apresenta enorme disparidade, havendo a coexistência de administrações municipais que ainda estão em estágio considerado incipiente. Nas cidades mais desenvolvidas, percebe-se a adoção de modelos político-institucionais, mais estruturados, em que há a busca de novas alternativas mais eficientes, quanto ao planejamento, à gestão e ao financiamento do desenvolvimento urbano das cidades, notadamente no enfrentamento de transformar espaços de desvalia em áreas valorizadas com boa qualidade de vida. Cabe ressaltar a enorme escassez de resultados de pesquisas, de análises críticas e até de informações gerais, sobre os modelos político-institucionais adotados nas cidades brasileiras, fato que pode ser entendido como decorrência do caráter recente da nossa urbanização, como resultado do pouco interesse do poder público em realizar e manter registros oficiais de suas ações, e também pela forma com que a academia brasileira pesquisa sobre a atuação dos governos municipais na produção e reprodução das cidades – muitas vezes exaltando teorias que na prática não ocorrem, ou até pelo somatório das três razões elencadas.

Entretanto, este estudo, realizado sobre as experiências nacionais selecionadas, focado na prática das intervenções urbanas, ressalta que houve significativo avanço na atuação do poder público na produção de nova legislação, na adequação da máquina administrativa e na formação de equipes técnicas. Todavia, quando confrontado com a realidade, representada pelos inúmeros espaços de desvalia, sua atuação é insuficiente e seu desempenho ainda é insatisfatório, quanto ao tratamento dispensado às prioridades sociais e ambientais e também no tocante à aplicação dos recursos públicos. Importa ainda assinalar que são inúmeras as críticas formuladas ao novo posicionamento das administrações públicas municipais, fundamentado na legislação federal recente, Estatuto da Cidade, Lei de Concessões e a Lei das Parcerias Público-Privadas, que induziu a busca de alternativas para solução de problemas urbanos, mediante a participação mais intensa de proprietários, usuários permanentes, investidores e empresários. Ultramarini (2006, p.2-3) argumenta que:

De fato, no meio urbano brasileiro, o impacto de tais obras acaba por ser reduzido devido a outras ações de uma eventual política urbana nacional, caso se possa realmente considerar a práxis atual como resultado de uma política concertada. Tal ação política, ou seja, o cenário no qual os Grandes Projetos Urbanos são implementados, ainda que não formalmente constituída pode ser assim sintetizados: 1. controle de uso do solo (antiga prática do planejamento urbano que agora concorrem com o chamado Planejamento Estratégico); 2. planejamento participativo (vide atuais esforços de se generalizar a elaboração de Planos Diretores participativos pelo Ministério das Cidades e por alguns governos estaduais); 3. projetos de atendimento à demanda urbana básica (sobretudo com recursos do Banco Mundial e do Banco Interamericano, maiores financiadores de projetos urbanos no Brasil, com prioridade para as áreas de saneamento, habitação e transporte) e; 4. priorização de regularização de áreas invadidas (tentativas diversas de aplicação do Estatuto da Cidade, o qual facilita a legalização de tais assentamentos). Meio a esse conhecido cenário de regularização, participação comunitária, atendimento deficitário a áreas carentes de infraestrutura, regulação urbanística e elaboração de Planos que revisitam o chamado “planejamento de gaveta” dos anos 70, os Grandes Projetos Urbanos no Brasil ainda despertam pouco interesse entre estudiosos e, diferentemente de outros países, são pontuais e, infelizmente, não constituem partes integrantes de projetos estratégicos capazes de alterar o todo urbano das cidades onde são implementadas.

Ultramari (2006, p.17) avança e afirma que estas iniciativas de transformação do espaço urbano brasileiro são:

[...] planos que falham em seus próprios objetivos, independentemente se discutíveis ou válidos. É o fracasso das administrações públicas em levar adiante um projeto que se diz transformador da cidade. A compatibilidade entre o estratégico proposto e a capacidade de o poder público agir nesse sentido parece elemento de difícil constatação nos Grandes Projetos Urbanos no Brasil.

E falham por não haver mecanismo de planejamento e gestão que envolvam desde o processos de planejamento indicadores de desempenho na realização de projetos, até mesmo a constituição de organismo próprio para coordenar suas intervenções urbanas para que a transformação intencional resulte realmente em uma valorização das múltiplas dimensões urbanas. Neste sentido, Lodovici e Bernareggi (1992, p.57) questionam a posição que o poder público tem assumido:

A função das administrações públicas deve ser não tanto a de ativar e gerir diretamente os projetos, mas sim a de promoção, orientação, coordenação e controle. Os projetos a serem privilegiados são os de caráter global e não apenas de construção imobiliária, que acarretam riscos de especulação e de superprodução [...]. os tempos da atuação pública devem ser precisos e compatíveis com a natureza empresarial dos projetos.

É imprescindível que os processos de intervenção urbana em espaços de desvalia sejam dirigidos observando a importância do planejamento, adotando novo modelo de gestão e explorando novas fontes de financiamento, devendo ser entendidos como uma nova cultura

na missão de promover o desenvolvimento das cidades e dos cidadãos. A partir da análise realizada no modelo político-institucional das intervenções urbanas selecionadas se chega à conclusão que planejar é uma tarefa exclusivamente do poder público, no entanto, quanto à gestão e ao financiamento é interessante que a parceria entre poder público e iniciativa privada seja formatada. Isto porque permitiria uma maior aplicabilidade de recursos públicos em áreas dependentes exclusivamente do poder público.

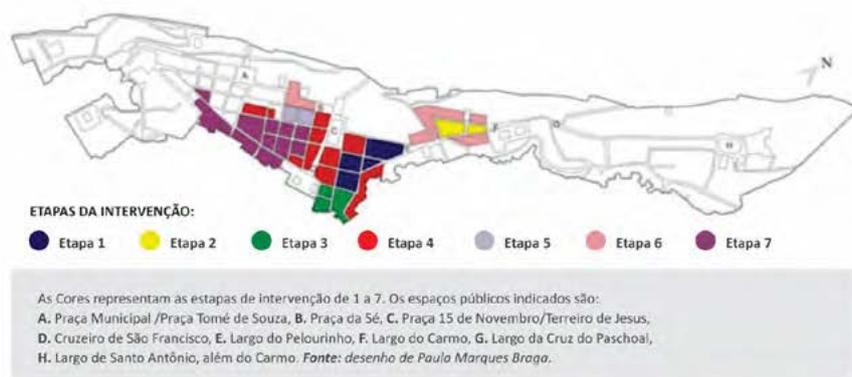


Figura 303 – Plano de Recuperação do Centro Histórico de Salvador (PRCHS). Faseamento da implantação.
 Fonte: <http://www.revistasusp.sibi.usp.br/img/revistas/risco/n10/04f01.jpg>



Figura 304 – Operação Urbana Porto Maravilha. Faseamento da implantação (Rio de Janeiro)
 Fonte: http://www2.camara.gov.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdeic/audiencias/copy_of_ApresentacaoPortoMaravilha.ppt



Figura 305 – Planta de Concessão. Operação Urbana Nova Luz (São Paulo)
Fonte: PUE (2011c, p.36)

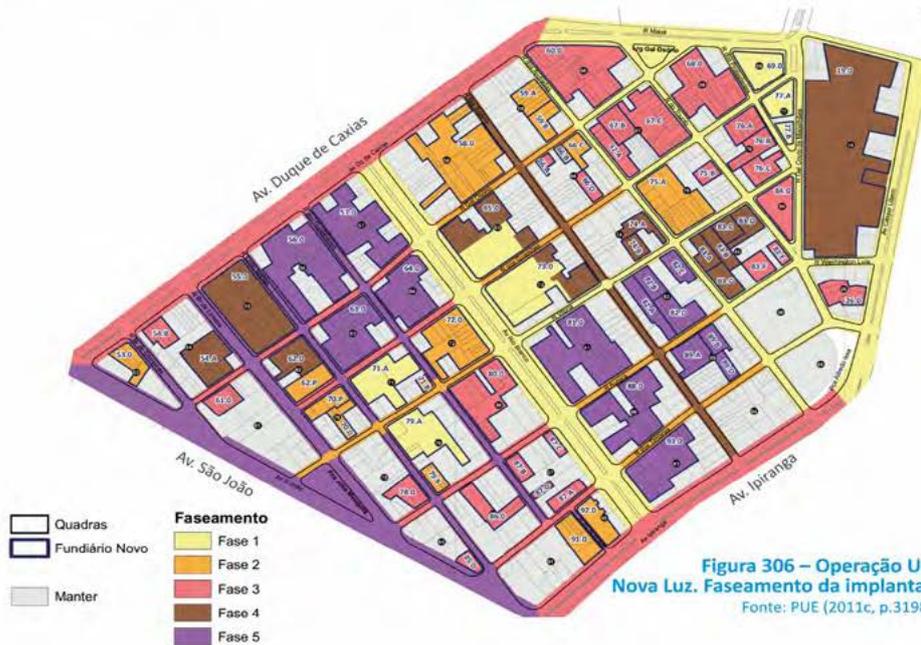


Figura 306 – Operação Urbana Nova Luz. Faseamento da implantação (São Paulo)
Fonte: PUE (2011c, p.3198)

CONCLUSÃO

Nesta tese, a análise das experiências selecionadas (internacionais e nacionais), reconhecidamente representativas para aprofundamento do estudo das intervenções urbanas nos respectivos espaços de desvalia, permite fazer uma reflexão crítica através de considerações conclusivas, objetivando contribuir para a formação da sua base conceitual e subsidiar a proposição de novas alternativas.

Nesse sentido, foi observado que a intervenção urbana é um instrumento de ação recente, usado inicialmente na segunda metade do século XX, e experimenta franco processo de evolução. Bem diferente do que foi observado nas experiências realizadas, por exemplo, nos anos 1990 em Salvador, Belém e Fortaleza, tornou-se consensual que uma intervenção urbana deve obedecer a projeto específico, contemplar uma área urbana contínua através de múltiplas ações setoriais integradas, mediante a ação articulada dos agentes públicos, e ser o resultado da ação compartilhada entre o poder público e a sociedade civil. Apesar de as diferenças no que se refere aos aspectos físico-territoriais e, principalmente, à cultura e à identidade de cada cidade serem indiscutíveis, em cada dimensão analisada pode-se perceber que os elementos que compõem a intervenção urbana não diferem entre si em seu conceito inicial. A intervenção urbana, desde meados de 1950, quando surgiu, continua sendo um fato que se realiza de modo extraordinário, regulada por instrumento legal específico, administrado por uma equipe própria, financiada com recursos financeiros captados através de novas fontes. Considerando, porém, o caráter cíclico da produção e reprodução das cidades, cabe levar em conta como fato normal a recorrência do surgimento de espaços de desvalia, os quais exigirão novas intervenções urbanas, em face da obsolescência de atividades econômicas, da exaustão de padrões urbanísticos, do fim da vida útil dos imóveis e da infraestrutura e até como resultante de desastres naturais. Parece óbvio, portanto, que as intervenções urbanas de uma cidade devem estar previstas no plano diretor da cidade, integrem normalmente a programação de realizações, sejam processos compartilhados onde a consulta aos envolvidos garanta sua participação e estejam incluídas nas atribuições da área técnica e administrativo-financeira.

Mesmo sendo a intervenção urbana um processo multidisciplinar, necessariamente integrado, para melhor detalhar suas peculiaridades, optou-se por apresentar, em separado, as considerações críticas relativas a cada uma das dimensões que constituem sua estrutura básica.

Dimensão urbanística

Vindo a ser a face mais visível de uma intervenção urbana e no imaginário da população, a dimensão urbanística torna-se seu símbolo e parece até encerrar em si toda a importância da realização. De fato, essas transformações destacam-se pela eliminação da degradação física e, em algumas intervenções, constituem o seu ponto central de relevância, funcionando como âncoras para a alavancagem do desenvolvimento local, como no caso da implantação de museus (Guggenheim em Bilbao, Hangar Bicocca em Milão, *Whitney Museum of American Art* em Nova Iorque, Museu do Amanhã e Museu de Arte do Rio na cidade do Rio de Janeiro...), aquários (Aquário Nacional em Baltimore, o Aquário de Lisboa, o Biotop! nas *docklands* londrinas...) monumentos (*Town Bridge* nas *docklands* londrinas, o *Irish Hunger Memorial* em Nova Iorque, o patrimônio de relevância arquitetônica e histórica tanto em Salvador como em Belém...) e centros culturais e de exposições (*Millennium Centre* (URBIS), em Manchester; o Excel London, nas *docklands* londrinas; o Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura, em

Fortaleza...). Nessa dimensão, a análise englobou a ocupação/uso do solo, a implantação da infraestrutura e da equipagem dos serviços públicos com finalidade social, cultural, ambiental e de lazer. A manutenção do patrimônio histórico, quando constatado, surge como componente da paisagem urbana a partir do resgate da memória local, caracterizando a área. A implantação de edificações emblemáticas, projetadas por arquitetos de renome internacional, se, por um lado, causa polêmica e críticas, por outro, é defendida como forma de dar relevância à intervenção urbana, no entanto, é uma alternativa que dependerá do espaço de desvalia identificado, da tipologia de intervenção urbana proposta, assim como dependerá da vocação econômica e da nova identidade da área. Ficou patente que são as transformações urbanísticas que mais demandam investimentos, mas também que é através do tratamento adequado da base territorial da área da intervenção que se criam condições para a reativação da economia, para a melhoria da convivência social e para a sustentabilidade ambiental. Acrescente-se ainda que a captação de recursos para financiar a implantação da intervenção urbana está condicionada à nova proposta de uso e ocupação do solo e que nas transformações urbanísticas realizadas está a força atrativa para assegurar o sucesso da intervenção na fase posterior às obras. Cabe registrar, com ênfase, que o êxito de uma intervenção urbana, considerado seu caráter transformador e estratégico, depende essencialmente do projeto urbanístico da área e de sua integração ao plano diretor da cidade.

Dimensão econômica

É aparente a primazia da dimensão urbanística, face ao impacto visual das transformações físico-territoriais, pois é fato histórico, de conhecimento geral, que as cidades são modeladas pela atividade econômica, como ficou demonstrado pelo surgimento dos espaços de desvalia nas zonas portuárias, nas zonas centrais das cidades, nas áreas industriais, decorrentes da reestruturação econômica mundial. O exame das experiências nacionais e internacionais revela a interdependência entre a dimensão urbanística e a econômica. Em alguns casos, observou-se que a iniciativa partiu do empresariado local, para quem transformações urbanísticas funcionavam como meio para revitalizar a economia, como aconteceu em Baltimore, Manchester e Milão. Na atual conjuntura, em que cabe à cidade ser protagonista no cenário econômico mundial, as intervenções urbanas na sua dimensão econômica têm como diretriz contribuir para a competitividade urbana, capaz de inserir-se no mercado por suas vantagens competitivas. Esse imperativo explica a acirrada disputa para sediar megaeventos, a tendência de implantar distritos de negócios, ícones culturais, polos tecnológicos e parques ambientais. Na análise da dimensão econômica das experiências selecionadas, com fundamento na base de consulta, é flagrante que a prioridade está concentrada na substituição de atividades obsoletas por novas, de perfil pós-industrial, compatível com as exigências da globalização e com o aproveitamento das funcionalidades da informacionalização, cabendo destacar a preferência conferida à dinamização das atividades turísticas. O interesse na valorização imobiliária da área é também objetivo central, em parte explicado ser essa valorização fator fundamental para viabilizar o financiamento da intervenção. É flagrante que está relegada a um plano inferior a preocupação com o incremento das receitas públicas e com a geração de oportunidades de trabalho.

Dimensão ambiental

Se, antes, quadras inteiras eram devastadas, causando danos ou não ao meio ambiente, hoje a despoluição de recursos hídricos e a preocupação com construções ‘verdes’ é

uma premissa. A mudança, mesmo que tardia, em relação à dimensão ambiental nos processos de intervenção urbana em espaços de desvalia vai bem mais além do que a implantação de parques e praças, a recuperação de áreas verdes e a arborização de espaços públicos. Passa por soluções como saneamento básico e destino final dos resíduos sólidos; passa também pelo uso de alternativas sustentáveis de energia, além da conscientização de investidores e usuários de buscar novas matrizes energéticas, como solar e eólica. Adicionalmente, a substituição de atividades industriais por atividades terciárias favoreceu a eliminação de fontes de poluição. Cabe salientar, pela relevância, o efeito positivo da urbanização das frentes hídricas e a modernização das atividades portuárias, realizadas dentro dos novos padrões de exigência ambiental, bem como merece destaque especial a tendência recente em dotar as áreas de intervenção urbana com estruturas voltadas ao uso das águas em esportes náuticos e como objeto de contemplação, além da implantação de parques e áreas verdes de uso público, evidenciando uma nova mentalidade que torna relevante o uso dos recursos naturais. Isso começa a ser percebido nas experiências internacionais, ao passo que, no Brasil, ainda é incipiente, apesar de já constar em diretrizes de algumas intervenções urbanas a serem implantadas. Uma intervenção urbana tem enorme potencial para se constituir em exemplo e servir como referência de sustentabilidade ambiental. Especificamente, pode manifestar esse interesse através de inúmeras formas, como por exemplo, no projeto urbanístico que tenha visão integrada entre o planejamento do uso e ocupação do solo e o planejamento de transporte, de modo a reduzir o número e o tamanho dos deslocamentos, e possibilitar a obtenção de vantagens ambientais e econômicas, mediante a aproximação entre moradia, trabalho, saúde e educação; no alinhamento entre a dimensão econômica e a ambiental, notadamente na definição das novas funcionalidades relacionadas ao projeto urbanístico; na preferência por produtos e serviços que demandem menos consumo de energia na produção e no uso, durante e depois da obra; na reciclagem como diretriz durante e depois da obra, através do uso de produtos que permitam reaproveitamento; no uso de energias renováveis e nos programas de economia de energia.

Dimensão cultural

A análise das experiências internacionais e nacionais selecionadas revelou uma profunda alteração no conceito tradicional de cultura e na sua relação com a sociedade. As intervenções urbanas introduziram a exploração de bens culturais, materiais e imateriais, como base do desenvolvimento de atividades econômicas com perfil pós-industrial, voltadas para reativar espaços de desvalia. Na maioria dos casos, aconteceu o entrelaçamento das dimensões urbanística, econômica e cultural na realização de intervenções urbanas, pois, diante da necessidade de substituir atividades obsoletas por outras, adequadas às exigências da reestruturação econômica, surgiu a possibilidade da exploração das edificações de valor histórico, existentes no próprio espaço de desvalia, como uma boa alternativa pelo baixo custo do investimento, pois já estavam disponíveis pelo potencial para atrair público e formar uma cadeia com atividades artísticas e outras correlatas. O conjunto dessas atividades, atualmente consideradas como integrantes da economia criativa, teria força para servir de suporte do desenvolvimento do turismo como atividade principal e constituir um diferencial competitivo pela singularidade dos valores culturais e artísticos, importante para a promoção da imagem da cidade e para elevar a autoestima do cidadão. Para alguns críticos, a nova imagem da área transformada ou mesmo a nova vocação da área levou à perda de sua identidade. Nesse caso, como contestar uma nova imagem, se a imagem de outrora era de desvalia? Seria preferível

manter a desvalia e todos os seus impactos negativos irradiados na cidade a criar uma nova identidade, uma nova vocação para uma desvalia? Merecem destaque especial as iniciativas realizadas em intervenções urbanas em que, para a exploração econômica da atividade cultural, foram construídos museus, monumentos e edifícios especificamente para a produção e promoção das artes e da cultura. A exploração econômica da cultura e das artes levou ao entendimento expandido dos conceitos, pois é comum a inclusão de atividades e produtos relativos ao esporte, ao entretenimento, ao artesanato e à gastronomia na dimensão cultural das intervenções urbanas – ainda mais quando se tem a finalidade de promover a atividade turística. Por fim, observou-se, nas intervenções urbanas analisadas, pouco apreço ao trabalho de formação de profissionais especializados nas artes, na promoção e na preservação da cultura, como também na gestão de equipamentos culturais e na realização de negócios de bens artísticos e de valor cultural, fato que se evidencia a partir da ausência de instalações específicas para esse fim.

Dimensão social

Nas duas últimas décadas, a dimensão social, juntamente com a dimensão ambiental, vem merecendo maior atenção e sendo apontada como o setor mais vulnerável nas intervenções urbanas; porém, continua sendo o aspecto mais vulnerável e a razão da maior frequência de críticas. Tal como acontece de forma geral no processo de desenvolvimento das cidades, também nas intervenções urbanas analisadas a preterição da dimensão social apareceu como um traço comum nas experiências internacionais e nacionais, constituindo uma realidade inquietante. Como regra, a dimensão social é entendida como uma linha de política pública que prioriza os interesses das famílias de menor renda. Nas intervenções examinadas, está sempre relegada a um plano inferior se comparada aos esforços e investimentos aplicados nas dimensões urbanística e econômica, objetivando o retorno do capital e favorecendo faixas da população com maior renda. Em síntese, a posição secundária da dimensão social verificou-se a partir da fase de concepção e definição de objetivos e aparecendo como a maior vítima a população residente, contrariando suas expectativas de vida melhor, manifestada de várias formas: no setor habitacional, pois, com frequência, muitas famílias são afastadas para outras áreas, de condições às vezes piores; na geração de empregos, porque as novas ofertas trazem exigências superiores à condição profissional dos residentes; na equipagem destinada à prestação dos serviços públicos essenciais, que, quase sempre, é insuficiente. Não obstante a frequência e até a contundência das procedentes críticas ao tratamento inferior, dispensado à dimensão social nas intervenções urbanas, gerando como consequência a gentrificação, que é constatada de forma geral nas experiências examinadas, para reverter o quadro de preterição e, principalmente, para fortalecer as reivindicações atuais, é necessário ampliar o conjunto tradicional de demandas, incluindo: deixar de considerar, de forma isolada, a dimensão social e tornar transversal sua influência na intervenção urbana, de modo a ser um aspecto considerado com relevância no desenvolvimento das demais dimensões: urbanística, econômica, ambiental e cultural; dar mais ênfase ao esforço na educação da população residente, incluindo a profissionalização, e contar com o prazo da intervenção sempre superior a dez anos para assegurar a continuidade dos programas e a obtenção de resultados concretos, conquista essencial para a promoção social pelo mérito; e incluir, no conjunto das atividades das intervenções urbanas, o estímulo à organização comunitária local, fator de real importância para dinamizar a participação social, por sua vez, condição indispensável para a valorização da dimensão social, que dependerá sempre de conquistas coletivas. Por fim, cabe assinalar que, principalmente no Brasil, a

preterição da dimensão social acontece não só no âmbito das intervenções urbanas. Numa análise em escala ampliada, é flagrante que os mais representativos espaços de desvalia nas maiores cidades brasileiras são as ocupações irregulares, e foi para urbanizá-las que surgiram as primeiras intervenções urbanas, sob a designação de operações interligadas. Nos atuais planos diretores, são denominadas Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), mas sequer apresentam previsão de implantação de intervenções urbanas para cumprimento das funções sociais da cidade e da propriedade, como regulamenta o Estatuto da Cidade.

As transformações físico-territoriais e socioeconômicas do século XX, como já foi relatado, na composição do perfil das cidades contemporâneas, tiveram forte impacto no campo político, ratificando a compreensão de que toda cidade espelha a sociedade local por ser a resultante da interação de suas forças econômicas, sociais e políticas. E, como consequência, chegou-se ao entendimento de que a decadência do padrão urbanístico, o declínio econômico e o incremento na desigualdade social representados pelos espaços de desvalia estão associados também à obsolescência do modelo político-institucional na liderança da produção e reprodução das cidades. A nova realidade das cidades contemporâneas, no entender de Castells et al (1996, p.256), exige nova governança, entendida como uma nova cultura de fazer cidade, através da convergência da ação dos atores públicos e privados, através da implantação de estruturas e processos administrativos eficazes, da ampliação das disponibilidades financeiras, tudo no sentido de superar os novos desafios. Essa nova governança, na missão de promover o desenvolvimento das cidades e dos cidadãos, é exercida através de um novo modelo político-institucional que se ancora no planejamento, na gestão e no financiamento.

O estudo do modelo político-institucional no desenvolvimento urbano e, em particular, nas intervenções urbanas, constituiu, sem dúvida, uma tarefa difícil pela escassa disponibilidade de fontes específicas, certamente porque no setor público não há a tradição de produzirem-se registros para a disseminação social do conhecimento adquirido, ou talvez porque normalmente uma intervenção atravessa várias gestões, predominando ainda na política o hábito de a nova administração apagar os registros da anterior, ou também porque a transparência desejada nas políticas públicas é uma conquista que ainda vai exigir muita ação da sociedade. Essa escassez de informações inviabilizou comparar e avaliar modelos, estratégias e resultados, mas permitiu avançar no conhecimento das ações de planejamento e gestão e das novas formas de financiamento das intervenções.

Nas intervenções urbanas examinadas, o planejamento, como é natural, é a primeira atividade. Não obstante a existência de várias metodologias de trabalho, não se percebeu maior interesse pela aplicação de modelos teóricos, e o planejamento realizado foi moldado pelas circunstâncias locais, no interesse de constituir o respaldo para a tomada de decisões, visando a definir o perfil das intervenções, mediante o estabelecimento de objetivos, metas, estratégias, custos e cronogramas. Em síntese, dos estudos realizados, pode-se concluir que o planejamento de uma intervenção é o instrumento básico para, de forma intencional, orientar as transformações do espaço de desvalia e realizar a valorização multidimensional desejada. De modo específico, cabe observar ainda que o planejamento de uma intervenção urbana deve: iniciar pela seleção do espaço de desvalia, seguida da definição da proposta de intervenção que, necessariamente, devem estar em sintonia com as prioridades, objetivos e estratégias de desenvolvimento da cidade, constantes no plano diretor da cidade; servir como instrumento de convergência da atuação dos vários agentes públicos e privados, de modo a facilitar a integração das medidas e das ações nas diversas dimensões (urbanística, econômica, ambiental, cultural e social), que precisam ser conectadas e sincronizadas para produzirem o impacto necessário; definir indicadores e, com base neles, realizar o acompanhamento, o

controle e a avaliação da intervenção urbana; disponibilizar informações exatas e oportunas para favorecer a ação compartilhada entre os parceiros, proprietários, moradores, usuários permanentes, investidores e o poder público, durante todo o processo, desde a sua concepção inicial; servir de suporte para o exercício da gestão e funcionar como fator influente na captação de recursos; ter uma base técnica consistente e ter fundamentação jurídica sólida, de modo a contribuir para a continuidade da intervenção urbana, mesmo atravessando sucessivas administrações.

De igual modo, evidenciou-se nesta pesquisa que uma intervenção urbana é um fato novo no processo de desenvolvimento urbano, com características que fogem ao modelo de gestão tradicionalmente desenvolvido pelo poder público, exigindo, por conseguinte, um novo modelo. Certamente, por isso, as intervenções urbanas analisadas são geridas por novas equipes, formadas para atuar de modo exclusivo, na tentativa de fugir de práticas administrativas ultrapassadas, da burocracia e da coexistência do desperdício com a crônica insuficiência de recursos. Nesse novo modelo de gestão, deve prevalecer o prescrito no planejamento: o poder público lidera, mas não trata com beneficiários de suas realizações, e sim trabalha para cidadãos e em parceria com proprietários dos imóveis, moradores, usuários e investidores, além disso, o financiamento deve provir de novas fontes. De modo específico, com fundamento nas observações das intervenções internacionais e nacionais, esse novo modelo de gestão deve assegurar que uma intervenção urbana é uma ação planejada, através da observância e da compatibilização dos projetos das diversas dimensões e da integração dos vários agentes públicos e privados; uma ação compartilhada desde sua concepção, liderada pelo poder público, mas realizada em parceria, o que exige o empenho para garantir transparência e abertura, de modo a assegurar participação, conseguir adesão, obter recursos financeiros e estimular o sentimento de pertença; uma operação autossustentada mediante o trabalho de captação dos recursos necessário, no momento oportuno, para implantar a programação de acordo com o planejamento e com racionalidade na aplicação.

No Brasil, o processo de gestão desse instrumento de política de desenvolvimento urbano está disciplinado na legislação pertinente em vigor, ou seja, no Estatuto da Cidade e por leis municipais. Importa salientar que esses instrumentos legais condicionam a realização de uma intervenção urbana à existência de uma lei específica, em que esteja definido o perímetro da área da intervenção, a definição da finalidade, do programa de ações, a criação de órgão gestor e suas atribuições, a criação de canal de participação especificando sua metodologia de trabalho, a definição da estratégia para captar recursos financeiros, os limites da captação e a disciplina de sua aplicação. No entanto, o número de intervenções urbanas ainda é reduzido, e os exemplos mais representativos ainda estão em curso, o que impede uma apreciação mais profunda sobre sua gestão. Cabe, porém, registrar que é um fato positivo o poder público atribuir a gestão de uma intervenção urbana a uma equipe de servidores públicos, externa à estrutura geral, com atuação exclusiva na intervenção, o que contribui para a agilidade dos processos. Faz-se necessário, porém, conferir aos dirigentes dessa equipe um mandato que os fortaleça frente às injunções políticas, e que esse mandato seja descasado do calendário eleitoral para favorecer a continuidade da intervenção urbana, que sempre tem prazo que atravessa administrações. Não obstante terem existência legal e serem também disciplinados por lei, o funcionamento dos canais de comunicação e a participação são alvo de frequentes críticas, talvez por se tratar de uma inovação, para o governo e para sociedade, mas que causa prejuízo à discussão de questões objetivas.

Parece de vital importância que o poder público, de preferência em parceria com os segmentos organizados, através de diferentes instrumentos de comunicação, promova, de

forma acessível e continuada, o esclarecimento relativo aos projetos técnicos e aos mecanismos de financiamento. Até mesmo um programa de capacitação de interessados em questões técnicas no campo do urbanismo e do meio ambiente e na área econômico-financeira poderia contribuir para a melhoria do processo participativo e para a adesão de investidores.

Os espaços de desvalia, resultantes, em boa medida, da obsolescência da gestão pública, tornaram-se um desafio considerado por algum tempo como insuperável, porque o poder público revelava-se financeiramente impotente. Algumas das primeiras intervenções urbanas tiveram origem em iniciativas do setor privado, como aconteceu em Baltimore com os Projetos Charles Center / *Inner Harbor*, em Milão, com o *Progetto Bicocca*, e, na Inglaterra, a decisão de transformar as *docklands* londrinas atravessou três administrações, com diversos matizes ideológicos, em face da impossibilidade governamental de arcar com os investimentos. A ideia de parceria para a realização de intervenções urbanas surgiu de modo natural, por razões institucionais e financeiras. A intervenção urbana, um instrumento de política de desenvolvimento das cidades, compete ao poder público, enquanto, no tocante a recursos financeiros, o volume demandado ultrapassava os limites de possibilidades de ambos isoladamente, induzindo à parceria.

Desde as primeiras intervenções urbanas, há posições antagônicas quanto aos processos inovadores de captação de recursos e sua aplicação, sustentadas por sólidos argumentos, apresentados por Borja e Forn (1996), Castells et al. (1996), Compans (2005), Forn (1998), Harvey (2005), Lopes (1998), Sánchez (2003), Vainer (2007), Zancheti (2007), dentre outros. Todavia, constatou-se, nas experiências analisadas, que as intervenções urbanas, realizadas e em curso, em diversos países de vários continentes, são financiadas com recursos através de parcerias público-privadas ou com recursos privados, captados mediante novos mecanismos, distintos das formas tradicionais de arrecadação de receita pública, caracterizando o padrão de conduta da nova governança, denominado por Harvey (2005, p.230) de empreendedorismo urbano.

Os novos mecanismos de captação de recursos financeiros para o financiamento das intervenções urbanas são diferenciados, não ensejando a possibilidade de comparações avaliativas. Entretanto, há semelhança em alguns procedimentos, como a criação de uma agência pública com competências para atuar com a liberdade de uma empresa privada e, portanto, com liberdade para emitir e vender títulos, comprar e vender terrenos e com poderes para estabelecer parcerias público-privadas em obras de infraestrutura.

A realização de intervenções urbanas intensificou e consolidou o estabelecimento de parcerias público-privadas como uma das novas fontes de financiamento da produção de cidades, destacando-se entre elas as parcerias com entidades e empresas, objetivando sediar eventos de grande porte, considerados como oportunidade para captar investimentos para transformações urbanísticas, para fortalecer a economia local e consolidar a posição de prestígio da cidade e de seu povo nos cenários internacional e nacional e também potencializar a cidade para realizar novos negócios. Barcelona, Lisboa, Pequim, Cidade do Cabo e Londres empenharam-se em sediar a realização de megaeventos, objetivando captar recursos para suas intervenções urbanas. Ao analisar essas intervenções, há opiniões controversas. Até as intervenções realizadas em Barcelona e em Lisboa, consideradas exitosas, foram alvo de críticas. Importa salientar que o sucesso da parceria público-privada depende de uma gama de fatores. Está condicionado à qualidade da gestão local, especialmente quanto à definição de prioridades e à relação custo-benefício. Independentemente das críticas, a luta para sediar megaeventos avança cada vez mais acirrada, envolvendo países e cidades de variados níveis de desenvolvimento, de diferentes matizes ideológicos.

Na análise das intervenções urbanas selecionadas, constatou-se sempre a presença de recursos públicos no financiamento, sob alguma das diversas formas: na capitalização da agência gestora, mediante a cessão de terras públicas; de modo indireto, na venda de certificados de potencial adicional de construção autorizados por legislação especial de ocupação e uso do solo urbano; e até na realização, em separado, de obras de infraestrutura ou de interesse social.

No Brasil, as ações governamentais realizadas no final do século XX em Salvador, Belém e Fortaleza, destinadas a transformar áreas degradadas, admitidas neste trabalho como primeiras expressões de intervenção urbana, foram financiadas de forma tradicional, através de recursos públicos provenientes da arrecadação tributária ou de operações de crédito com agências nacionais e internacionais, e a insuficiência de recursos foi a razão principal dos pequenos resultados alcançados. Somente após a vigência do Estatuto da Cidade, lei federal de 2001, criou-se um ambiente favorável à realização de intervenções urbanas, com a oficialização de instrumentos destinados a dar respaldo legal a novos mecanismos de captação de recursos financeiros.

Decorrida uma década, não obstante o grande número de *espaços de desvalia* nas cidades brasileiras, é ainda reduzido o número de intervenções urbanas realizadas e em curso. Neste trabalho foram selecionados quatro exemplos de intervenção urbana, em três capitais: Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro, de diferentes tipologias de espaços de desvalia e diferenciados processos de intervenção, constituindo um representativo campo de análise sob diversos ângulos, sobretudo com referência ao financiamento.

Em Belo Horizonte, a Operação Urbana do Conjunto Arquitetônico da Avenida Oiapoque foi financiada através do uso do instrumento de política urbana, denominado *transferência do direito de construir* pela empresa proprietária de um prédio, onde funcionara uma indústria, tombado pelo valor histórico, em processo de degradação, que negociou parte de seu direito potencial de construir para outra empresa que precisava desse direito para a expansão de sua área comercial. Com os recursos obtidos, foi feita a restauração do prédio histórico, transformado em shopping popular. Não se dispõe de informações relativas ao montante de recursos financeiros envolvidos, porque a transação foi efetivada entre pessoas jurídicas de direito privado. A Prefeitura Municipal de Belo Horizonte teve papel destacado nessa intervenção urbana, pela iniciativa do projeto de lei específica autorizando a transferência do direito de construir, conforme exigência do Estatuto da Cidade, por ter liderado as negociações entre as empresas, o que possibilitou a construção do Shopping Oi. Dessa forma, sem qualquer ônus financeiro para o tesouro municipal, foi eliminado o espaço de desvalia formado por uma edificação industrial desativada e abandonada e pela ocupação do trecho da Avenida Oiapoque na sua frente por comerciantes informais, que foram deslocados para o Shopping Oi, liberando a via pública. Respeitadas as circunstâncias locais, trata-se, portanto, de um exemplo que pode ser replicado em várias cidades brasileiras, onde a atividade comercial é praticada por vendedores, que trabalham na informalidade, ocupando a via pública, e muitas vezes são retirados provisoriamente com uso da força policial.

A intervenção urbana Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, vem sendo efetivada com o uso do instrumento de política pública, legalmente oficializado pelo Estatuto da Cidade, denominado *operação urbana consorciada*. O financiamento é feito através da outorga onerosa do potencial de construção, da modificação de uso e da regularização de obras executadas antes do início da operação, mediante a venda de Certificados de Potencial de Construção (CEPACs) a proprietários locais, usuários permanentes e investidores privados.

O número total de CEPACs a emitir o valor unitário do CEPAC em reais e a correspondência entre um CEPAC e o número de metros quadrados de área adicional de construção e de área referente à mudança de uso são parâmetros calculados objetivando obter recursos financeiros suficientes para executar as ações programadas. Os parâmetros e a programação devem ser legalmente oficializados pela lei específica de criação da Operação Urbana Consorciada, em obediência ao Estatuto da Cidade.

Apesar de ser uma experiência nova no Brasil, contudo, é possível tecer algumas considerações críticas sobre esse instrumento. A operação urbana consorciada apresenta-se como alternativa para o equacionamento de problemas críticos, que se tornaram crônicos, entre outras razões, pela sempre alegada escassez de recursos financeiros. Trata-se de uma proposta de elaboração complexa, de difícil análise e acompanhamento, porque envolve o entrelaçamento da flexibilização de parâmetros urbanísticos, com a criação de uma moeda específica para a operação e a sua conversão em moeda corrente no sistema financeiro oficial. Não foi disponibilizada, para conhecimento público, a base técnica de fundamentação da proposta de flexibilização dos parâmetros urbanísticos e nem se conhecem os mecanismos de controle das variáveis urbanas, elementos necessários para possibilitar a avaliação do impacto da flexibilização dos parâmetros urbanísticos no desenho urbano, na operação funcional e na qualidade de vida na área onde se realiza a operação urbana consorciada, no estágio final da intervenção, quando todo o direito potencial de construir tiver sido exercido e todas as modificações de uso permitidas tiverem sido efetuadas. Uma operação urbana consorciada é uma operação de risco, que está condicionada a uma resposta positiva do mercado, e seu ritmo de execução depende da sincronia entre o fluxo de vendas dos CEPACs e o cronograma das obras. Por essas razões, faz-se necessário modelar a proposta de intervenção de modo a viabilizar a operação mediante a valorização da área para atrair investidores. Para combater a tendência de a operação urbana consorciada promover a gentrificação, através das estratégias destinadas a agregar valor à área para se viabilizar econômica e financeiramente, seria fundamental incluir na sua lei específica a fixação de um percentual de recursos financeiros suficiente para serem aplicados em ações e obras da dimensão social (moradia, emprego, educação, capacitação profissional etc.), valendo frisar que na lei específica da intervenção urbana do Porto Maravilha já está previsto um percentual para ser aplicado em habitação de interesse social.

Na intervenção urbana Nova Luz, em São Paulo, ainda em fase de projeto, o financiamento será realizado através de uma concessão urbanística, numa iniciativa inovadora da prefeitura municipal. Nesse formato de intervenção urbana, cabe à empresa concessionária a execução das obras, por sua conta e risco, de modo que o investimento desta seja remunerado e amortizado mediante a exploração dos imóveis resultantes destinados a usos privados. Antes de ser iniciada, a intervenção urbana Nova Luz já provoca um intenso debate porque esse instrumento de política urbana, que, na prática, é uma forma de parceria público-privada, até o momento tem sido utilizado em setores como energia, saneamento, sistema viário, mediante contratos com limites de realizações e de remuneração definidos. No caso do uso de concessão urbanística em uma intervenção urbana, evidencia-se uma enorme flexibilidade porque a concessionária tem, como definidor de limites, o projeto urbanístico específico, documento impróprio para esse tipo de contratação por não ter a precisão de projetos executivos. Embora a lei que rege a concessão urbanística explicita que a concessionária será remunerada e amortizada, mediante a exploração dos imóveis resultantes destinados a usos privados, essa mesma lei amplia as possibilidades de remuneração e acrescenta a possibilidade de exploração direta ou indireta de áreas públicas na área abrangida pela intervenção urbana ou qualquer outra forma de receita alternativa, complementar ou acessória, bem como pela receita de projetos associados. Em síntese, o controle financeiro da intervenção será uma

tarefa difícil e, já nessa fase, existe uma reação ao uso de recursos públicos, de valor total impreciso, a ser aplicado como receita complementar nas desapropriações, e cuja necessidade é questionada pelos proprietários dos imóveis residenciais e comerciais. Acrescente-se ainda que esses questionamentos geram incerteza quanto à viabilidade econômico-financeira da concessão urbanística da Nova Luz.

Por fim, esta tese permite concluir que as intervenções urbanas são instrumentos de política pública que efetivamente produzem transformações e valorização multidimensional em espaços de desvalia. Na extensa pesquisa realizada a partir da análise de experiências internacionais e nacionais de intervenção urbana, não se observou qualquer registro que apontasse, em geral, casos de insucesso. Porém, é generalizada a crítica ao desequilíbrio na aplicação de investimentos nas diversas dimensões, sendo constatada praticamente em todas as experiências analisadas a prioridade conferida ao tratamento dos espaços de desvalia nas dimensões urbanística e econômica. A dimensão cultural se tornou relevante em grande número de intervenções internacionais e nacionais, na medida em que a exploração econômica da arte e da cultura passou a servir de suporte para a atividade turística e, juntas, constituíram uma alternativa de perfil pós-industrial para a substituição de atividades obsoletas. Os investimentos na dimensão ambiental tornaram-se mais expressivos nas intervenções urbanas mais recentes; porém, verifica-se que a sustentabilidade ambiental ainda não é assumida como uma prioridade a ser concretizada nas dimensões urbanística e econômica. Todavia, é na dimensão social que se concentram as críticas mais contundentes e que procedem. As intervenções urbanas, objetivando a valorização multidimensional na busca de captar recursos financeiros e atrair investidores, têm dado pouca atenção à responsabilidade social para com a população residente, desde a sua concepção, principalmente no tocante à moradia e ao emprego. Ao longo desta tese, foi sendo progressivamente confirmada a constatação de que pode ser atribuída ao modelo político-institucional uma grande parcela da responsabilidade pela formação dos espaços de desvalia e pelo perfil das intervenções urbanas. Evidenciou-se que o viés político da gestão é fator determinante no tipo de relação do poder público com a população da área da intervenção, no tocante à participação e à prioridade social, e na escolha de alternativa para o financiamento, confirmando a ideia de que a efetividade de uma intervenção urbana está condicionada a um modelo político-institucional adequado.

REFERÊNCIAS

Referências bibliográficas e documentais

ABASCAL, Eunice Helena Sguizzardi. Cidade e arquitetura contemporânea: uma relação necessária. *Arquitextos*, n. 66, nov. 2005. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp338.asp>. Acesso: 4 mar. 2010.

ABRAMO, Pedro (Org.). Experiências internacionais de operações urbanísticas. Métodos de avaliação econômica e gestão de projetos. *Anais do Seminário Temático*. Observatório imobiliário e de políticas do solo. IPPUR/UFRJ, 2000.

ADAIR, A. et al. Financing property's contribution to regeneration. *Urban Studies*, n. 40, maio 2003.

ADAMS, David; WATKINS, Craig. *Greenfields, Brownfields and Housing Development*. Real Estate Issues. Oxford: Wiley-Blackwell, 2002.

ADEMI. *Projeto do Porto Maravilha*. Disponível em: <http://ademi.webtexto.com.br/IMG/pdf/doc-876.pdf>. Acesso em: 3 fev. 2010.

AGÊNCIA LUSA. *Expo-98: 10 anos: apesar do saldo positivo, continua a ser um gueto*. Disponível em: <http://www.arquitectura.pt/forum/f10/lisboa-expo-98-10-anos-10318.html>. Acesso em: 1º fev. 2010.

AIMBINDER, Roberto. O desafio do novo século. *Caderno N° 3: operações urbanas*. Secretaria Municipal de Urbanismo. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: http://www2.rio.rj.gov.br/iplan/web/smu/mostra_caderno.cfm?CodMateria=44&AnoCaderno=2000&NumCaderno=3. Acesso em: 20 ago. 2010.

AKITOBAY, Bernardin; HEMMING, Richard; SCHWARTZ, Gerd. *Public investment and public-private partnership*. Washington, International monetary Fund, Economic Issues 40, 2007.

ALTSHULER, Alan; LUBEROFF, David. *Mega-Projects: The Changing Politics of Urban Public Investment*. Washington: Brookings Institution Press, 2003.

AMARAL, Marcos Douglas B.; SILVA, Marcos Alexandre P. da. As encruzilhadas da gestão urbana: uma discussão sobre políticas de renovação urbana em Belém. In: SILVA NETO, João Gomes da; SILVA, José Guilherme Carvalho da; COSTA, Maria das Graças de Figueiredo; AMARAL, Márcio Douglas Brito (Org.). *Políticas públicas e gestão local: programa de capacitação em políticas de desenvolvimento urbano sustentável e gestão democrática*. Belém: FASE, 2004.

AMATEAU, Albert. Celebrating 75 years: Newspaper was there at High Line's birth and now its rebirth. *The Villager*, v. 77, n. 38, 2008. Disponível em: http://www.thevillager.com/villager_261/newspaperwasthere.html. Acesso em: 11 out. 2011

ANDREATTA, Verena (Org.). *Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.

ARANTES, A (Org.). *O espaço da diferença*. Campinas, SP: Papirus, 2000a.

ARANTES, O. Uma estratégia fatal. A cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, O. VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000b.

ASCERALD, Henry (Org.). *A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

ASCHER, F. *Os novos princípios do urbanismo*. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

_____. Projeto público e realizações privadas: o planejamento das cidades refloresce. *Cadernos do IPPUR*, Rio de Janeiro, ano VIII, 1994.

ASHRAF, Syed Firdaus. The Great Mumbai Textile Strike... 25 Years On. 'Today nothing remains, everything is gone'. *Rediff News*, 18 jan. 2007. Disponível em: <http://www.rediff.com/news/2007/jan/18sld1.htm>. Acesso em: 10 out. 2010

ATKINSON, Rowland; HELMS, Gesa (Ed.). *Securing an urban renaissance: crime, community, and British urban policy*. Bristol: Policy Press, 2007.

BAIM, Dean. Olympic-drive Urban Development. In: POYNTER, Gavin; MACRURY, Iain. *Olympic Cities: 2012 and the Remaking of London*. Design and the Built Environment Series. Great Britain: Ashgate, 2009.

BALCHIN, P. N.; BULL, G. H.; KIEVE J. L. *Urban land economics and public policy*. Londres: Palgrave Macmillan, 1995.

BALSAS, Carlos José Lopes. *O Urbanismo Comercial e as Parcerias Público-Privada para a Gestão do Centro das Cidades*. Ensinaamentos da Experiência Estrangeira. Relatório Final. Amherst, EUA: University of Massachusetts, Department of Landscape Architecture and Regional Planning, jun. 2000.

BARDA, Marisa. Revitalização da área Pirelli, Bicocca 1985 – 2000. *Arquitextos*, ano 1, nov. 2000. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.006/954>. Acesso em: 31 jan. 2010

_____. Vittorio Gregotti. *Arquitextos*, ano 1, jul. 2000. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/01.003/3350?>. Acesso em: 31 jan. 2010.

BARROS, César; ARAÚJO, Evelyne Labanca Côrrea de. *Reabilitação Urbana de Centralidades Metropolitanas: reflexões e experiências na América Latina do século XXI*. Recife: Zoludesign, 2006.

BARROS, Danielle; PICINATTO, Leonardo. *Grandes projetos urbanos e fronteiras sociais: irrupções da resistência*. Artigo. 2004.

BASTIANELLO, M.; COLAO, P. (Org.). *Progetto Bicocca: un contributo per Milano policentrica*. *Triennale di Milano*, Electa, Milano, 1995.

BASSUL, José Roberto. *Estatuto da Cidade*. Quem ganhou? Quem perdeu? Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2005.

BEGG, Iain. Cities and Competitiveness. *Urban Studies*, v. 36. n. 5-6, p. 795-809, 1999.

BEDNARZ, Robert. *Downtown Revitalization: Lessons for Mumbai's Mill Lands*. 2008. Disponível em: <http://urbanplanningblog.com/papers/Downtown%20Revitalization%20Lessons%20for%20Mumbai%E2%80%99s%20Mill%20Lands.pdf>. Acesso em: 18 set. 2010.

BELÉM. Lei nº 8.655, de 30 de julho de 2008. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Belém, e dá outras providências. Disponível em: http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/Plano_diretor_atual/Lei_N8655-08_plano_diretor.pdf. Acesso em: 12 set. 2010.

BELO HORIZONTE. Prefeitura Municipal de Belo Horizonte. Lei nº 9058, de 14 de janeiro de 2005. Belo Horizonte, 2005.

_____. Lei nº 7.165, de 27 de agosto de 1996. Plano Diretor de Belo Horizonte. Disponível em: http://portalpbh.pbh.gov.br/pbh/ecp/comunidade.do?evento=portlet&pIdPlc=ecpTaxonomiaMenuPortal&app=regulacaourbana&tax=7936&lang=pt_BR&pg=5570&taxp=0&. Acesso em: 12 set. 2010.

BELLOSO, Juan Carlos. The city branding of Barcelona: a success story. In: DINNIE, Keith (Ed.). *City Branding: Theory and Cases*. London: Palgrave-Macmillan, 2011.

BENÉVOLO, Leonardo. *História da Cidade*. São Paulo: Perspectiva, 1983.

BENKO, Georges. *Economia, espaço e globalização na aurora do século XXI*. São Paulo: Annablume; Hucitec, 2002.

BERESFORD, Amanda; FLETWOOD, Richard; GAFFNEY, Mark. Regeneration by land development: the legal issues In: ROBERTS, Peter; SYKES, Hugh (Orgs.). *Urban Regeneration: a handbook*. SAGE-USA, 2008.

BERMAN, Marshall. Introdução: Modernidade ontem, hoje e amanhã. In: _____. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1986. p. 15-35.

BERNSTOCK, Penny. London 2012 and the regeneration game. In: POYNTER, Gavin; MACRURY, Iain. *Olympic Cities: 2012 and the Remaking of London*. Design and the Built Environment Series. Great Britain: Ashgate, 2009.

BIDERMAN, Giro; SANDRONI, Paulo; SMOLKA, Martin O. Large-scale Urban Interventions: The Case of Faria Lima in São Paulo. *Land Lines*, v. 18, n. 2, Lincoln Institute of Land Policy, abr. 2006. Disponível em: <http://www.lincolninst.edu/pubs/pub-detail.asp?id=1114>. Acesso em: 13 maio 2008.

_____. *Avaliação do Impacto das Grandes Intervenções Urbanas nos preços dos Imóveis do Entorno: O Caso da Operação Urbana Consorciada Faria Lima*. FGV/EESP e EAESP. Disponível em: <http://cepesp.fgvsp.br/arquivos/Cepesp_TD9.pdf>. Acesso: 13 maio 2008

BILBAO METROPOLI 30. Observatório socioeconômico de Bilbao. *Anuario socioeconómico de Bilbao*, 2009. Disponível em: http://www.bilbao.net/cs/ContentServer?cid=1272976634484&pagename=LanEkintza%2FLKZ_Publicacion_FP%2FLKZ_PTDetalleCategoriaPublicacion&locale=3000001694&c=LKZ_Publicacion_FP&idPage=1272964587220&site=LanEkintza.415\895\001_Anuario_Socioeconomico_Bilbao_2009.pdf. Acesso em: 17 jul. 2007.

BIRCK, Danielle. *La Défense: 50 ans d'histoire*. 2008. Disponível em: http://www.rfi.fr/francefr/articles/105/article_72229.asp. Acesso em: 5 jul. 2010

BITENCOURT, Ana Paula Mota de. A Transferência do Direito de Construir para a conservação do patrimônio natural e cultural: a experiência da cidade de Curitiba. In: Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico. *Anais*. Recife, 2004. Disponível em: <<http://www.ibdu.org.br/imagens/ATransferenciadoDireitodeConstruir.pdf>> Acesso em: 8 nov. 2010.

BITENCOURT, Sidney. *Parceria público-privada passo a passo comentários a Lei N.º. 11.079/2004*. São Paulo: Temas e Idéias, 2007.

BLAKE, Andrew. Where is London, England in Contemporary Britain – and Will the 2012 Olympics Helps Us to Find It? In: POYNTER, Gavin; MACRURY, Iain. *Olympic Cities: 2012 and the Remaking of London*. Design and the Built Environment Series. Great Britain: Ashgate, 2009.

BOIXADER SOLÉ, J. Nuevas tecnologías y renovación urbana: luces y sombras del distrito 22@Barcelona. *Scripta Nova*, Revista electrónica de geografía y ciencias sociales, Barcelona, Universidad de Barcelona, v. VIII, n. 170, 1 ago. 2004. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-170-34.htm>>. Acesso em: 9 mar. 2011.

BOMFIM, Valéria Cusinato. O Centro Histórico de São Paulo: a vacância imobiliária, as ocupações e os processos de reabilitação urbana. *Cadernos Metrópole*, n. 12, p. 27-48, 2º sem. 2004. Disponível em: <http://web.observatoriodasmetrosoles.net/index.php?option=com_content&view=article&id=664&Itemid=84&qual=2&info=57>. Acesso em: 3 jun. 2009.

BONE, Kevin et al. *The New York Waterfront: Evolution and Building Culture of the Port and Harbor*. New York: The Monacelli Press, 2004.

BORJA, Jordi; MUXI, Zaida. *Urbanismo En El Siglo XXI*: Bilbao, Madrid, Valencia, Barcelona. Barcelona: UPC, 2004.

_____. Centros y espacios públicos como oportunidades. *Perfiles Latinoamericanos*, n. 19, dez. 2001.

_____; DE FORN, M. Políticas da Europa e dos estados para as cidades. *Espaço & Debates*, São Paulo, NERU, n. 39, p. 32-47, 1996.

BRASIL. Congresso Nacional. *Constituição Federal*. Brasília, 1988.

_____. Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001. *Estatuto da Cidade*. Brasília, 2001.

_____. Lei nº 11.079 de 30 de dezembro de 2004. *Lei das Parcerias Público-Privadas*. Brasília, 2001.

_____. Ministério do Turismo. *Eventos internacionais no Brasil: resultados 2003-2009, desafios para 2020*. Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

_____. Ministério do Turismo. *Caderno de Propostas Estratégicas de Organização Turística das Cidades-Sede da Copa do Mundo de Futebol de 2014*. Brasília: Ministério do Turismo, 2010.

_____. *Anais do seminário Brasil-França / Ministério das Cidades*. Brasília: Ministério das Cidades, 2009. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/biblioteca/reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais/anais-de-eventos/livro-operacoes-urbanas/Miolo%20OPERACOES%20URBANAS.pdf>. Acesso em: 2 fev. 2010.

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. *Reabilitação de Centros Urbanos*. Brasília: 2005.

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. *Programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais*. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/programas/programa-de-reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais>>. Acesso em: 9 jul. 2008.

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. *Programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais: manual para apresentação de propostas*. 2006. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/programas/programa-de-reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais/manuais/Manual.Reabilitacaodeareasurbanascentrais%20-%202006.pdf>>. Acesso em: 23 jul. 2008.

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. *Áreas de Revitalização Econômica (ARE)*. Brasília, 200-.

_____. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Programas Urbanos. *Implantação de Áreas de Revitalização Econômica (ARE)*. Brasília, 200-.

_____. Ministério da Cultura; Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; Ministério do Turismo; Ministério das Cidades; Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN); Governo do Estado de Pernambuco; Prefeitura da Cidade do Recife; Prefeitura Municipal de Olinda. *Projeto Urbanístico Recife-Olinda*. Recife: mar. 2006.

_____. Ministério da Cultura; Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão; Ministério do Turismo; Ministério das Cidades; Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN); Governo do Estado de Pernambuco; Prefeitura da Cidade do Recife; Prefeitura Municipal de Olinda. *Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda*. Briefing, 200-.

_____. Segunda Conferência Mundial das Nações Unidas sobre os Assentamentos Humanos - HABITAT II. *Relatório Nacional Brasileiro*. Disponível em: <<http://www2.mre.gov.br/dts/relatoriobras-habitatii.doc>>. Acesso em: 22 fev. 2009.

BREGATTO, Paulo Ricardo; SILVA, Tiago Holzmann da. Construir no construído. Pré-existência e coexistência. Relato de uma experiência didática. *Vitruvius*, ano 9, out. 2008. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.101/102>>. Acesso em: 9 mar. 2011

BRIAN, Jacobs; DUTTON, Clive. Social and community issues. In: ROBERTS, Peter; SYKES, Hugh (Orgs.). *Urban Regeneration: a handbook*. SAGE-USA, 2008.

BRITO, Barbara Moreira Barbosa de; SILVEIRA, Antônio Henrique Pinheiro. Parceria público-privada: compreendendo o modelo brasileiro. *Revista do Serviço Público*. Brasília, v. 56, n. 1, p. 7-21, jan./mar. 2005.

BROWNELL, Susan. *Beijing's Games: What the Olympics Mean to China*. Rowman & Littlefield Publishers, 2008.

BROWNILL, Sue. *Developing London's Docklands: another great planning disaster?* London: Sage, 1990.

BRUNET, Ferran. The economy of the Barcelona Olympic Games. In: POYNTER, Gavin; MACRURY, Iain. *Olympic Cities: 2012 and the Remaking of London*. Design and the Built Environment Series. Great Britain: Ashgate, 2009.

_____. An economic analysis of the Barcelona'92 Olympic Games: resources, financing and impacts. In: MORAGAS, Miquel de; BOTELLA, Miguel (Eds.) *The Keys of success: the social, sporting, economic and communications impact of Barcelona'92*. Bellaterra: Servei de Publicacions de la Universitat Autònoma de Barcelona: Bcelona, 1995. Disponível em: <http://www.recercat.net/bitstream/2072/5300/15/WP030_eng.pdf>. Acesso em: 13 maio 2008.

_____. The economic impact of the Barcelona Olympic Games, 1986-2004. Barcelona: the legacy of the Games 1992-2002. In: MORAGAS, Miquel de; BOTELLA, Miguel (Eds.). *Barcelona: l'herència dels Jocs. 1992-2002*. Barcelona: Centre d'Estudis Olímpics UAB,

Planeta, Ajuntament de Barcelona, 2002. Disponível em: <http://olympicstudies.uab.es/pdf/wp084_eng.pdf>. Acesso em: 13 maio 2008.

BRUTOMESSO, Rinio. Complexity on the urban waterfront. In: MARSHALL, Richard. *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. London-New York: Taylor & Francis, 2001.

BUENO, Laura Machado de Melo; CYMBALISTA, Renato (Org.). *Planos diretores municipais: novos conceitos de planejamento territorial*. São Paulo: Annablume, 2007.

CAGNARDI, Augusto. Proiezioni verso l'area metropolitana. In: BASTIANELLO, M., COLAO, P. (Org). Progetto Bicocca: un contributo per Milano policentrica. *Triennale di Milano*, Electa, Milano, 1995.

CAIS: na Zona Portuária, a história se mistura à decadência. *O Globo*, 4 out. 2008. Disponível em: http://oglobo.globo.com/pais/eleicoes2008/mat/2008/10/04/na_zona_portuaria_historia_se_mistura_decadencia-548552725.asp. Acesso em: 3 fev. 2010.

CALGARO, Fernanda. *Londres usa Olimpíadas 2012 para buscar revitalização de bairros pobres*. Disponível em: <http://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/internacional/2011/07/24/londres-usa-olimpiadas-2012-para-buscar-revitalizacao-de-bairros-pobres.jhtm>. Acesso em: 24 jul. 2011

CAMPOS PEREIRA, R. C. R. *A operação urbana Faria Lima: estudo de um mecanismo de parceria entre Estado e Capital na cidade de São Paulo nos anos 90*. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

CAPE TOWN PARTNERSHIP. Cape Town Central City. *Public-private partnerships regeneration in the central city: lessons from the first 10 years of the Cape Town Partnership*, 2009a. Disponível em: <http://www.slideshare.net/CTP/publicprivate-partnerships-and-urban-regeneration-in-the-cape-town-central-city-lessons-from-the-first-ten-years-of-the-cape-town-partnership/download>. Acesso em: 27 set. 2011.

_____. *Shaping the future of the Cape Town Central City 1999 – 2009*. 2009b. Disponível em: <http://capetownpartnership.wwc.co.za/wp-content/uploads/2009/08/History-of-the-Cape-Town-Partnership.pdf>. Acesso em: 27 set. 2011.

_____. Cape Town Central City. *Into the Future Central City Development Strategy CCDS: managing growth and leading change in the Cape Town Central City*. Workbook, 2008. Disponível em: http://capetownpartnership.co.za/wp-content/uploads/2009/08/CCDS-POP-DOC_opt.pdf. Acesso em: 27 set. 2011.

_____. *Selling a Central City idea? Deliver the basics first*. Disponível em: <http://www.capetownpartnership.co.za/selling-a-central-city-idea-deliver-the-basics-first/> Acesso em: 5 out. 2011

CAPEL, Horacio. *El modelo Barcelona: un examen crítico*. Barcelona: Serbal, 2005.

CARDOSO, Adauto Lúcio Cardoso. A Reforma Urbana e Planos Diretores: uma avaliação da experiência recente. *Cadernos IPPUR*, Rio de Janeiro, v. XI, n. 1 e 2, 1997.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2004.

_____. São Paulo: Dinâmica urbana e metropolização. *Revista Território*, Rio de Janeiro, ano VII, n. 11, 12 e 13, set./out. 2003.

CARTER, Andrew. Strategy and partnership in urban regeneration. In: ROBERTS, Peter; SYKES, Hugh (Orgs.). *Urban Regeneration: a handbook*. SAGE-USA, 2008.

CARVALHO, João Manuel. *Planejamento urbano e valor imobiliário: as parcerias público-privada: teorias, metodologia, potencial*. Cascais: Principia, 2005.

CASTANHEIRA, Elizabeth Paiva. Obrigações e contrapartidas urbanísticas. *Caderno N° 3: operações urbanas*. Secretaria Municipal de Urbanismo. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: http://www2.rio.rj.gov.br/iplan/web/smu/mostra_caderno.cf?CodMateria=45&AnoCaderno=2000&NumCaderno=3. Acesso em: 20 ago. 2010

CASTELLS, Manuel. *A sociedade em rede: a era da informação: economia, sociedade e cultura*. v. 1. São Paulo: Paz e Terra, 1999a.

_____. *O poder da identidade: a era da informação: economia, sociedade e cultura*. v. 2. São Paulo: Paz e Terra, 1999b.

_____. *Fim de milênio: a era da informação: economia, sociedade e cultura*. v. 3. São Paulo: Paz e Terra, 1999c.

_____; BORJA, J. As cidades como atores políticos. *Novos Estudos Cebrap*, Dossiê Cidades, n. 45, jul. 1996.

_____. et al. *Local and global: the management of cities in the information age*. Barcelona: Ajuntament de Barcelona, 1996. 2v.

_____. *A questão urbana*. Coleção Pensamento Crítico. v. 48. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

_____. *Cidade, democracia e socialismo*. São Paulo: Paz e Terra, 1980.

_____; HALL, Peter Geoffrey. *Tecnópolis del mundo: la formación de los complejos industriales del siglo XXI*. Madrid: Alianza, 2001.

CASTRO, Alexandra; LUCAS, Joana; FERREIRA, Vitor Matias. *O plano de urbanização da EXPO'98 e os compromissos de política urbana de Lisboa*. Disponível em: <http://repositorio-iul.iscte.pt/bitstream/10071/861/1/11.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2010.

CASTRO, Luiz Guilherme Rivera de. *Operações Urbanas em São Paulo: interesse público ou construção especulativa do lugar*. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

CAVALCANTI, Rafaela Campos. *O projeto urbano contemporâneo: competição global e coesão sócio-espacial*. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2008.

CBD. *Infopédia*. Porto: Porto Editora, 2003-2011. Disponível em: <[http://www.infopedia.pt/\\$cbd](http://www.infopedia.pt/$cbd)>. Acesso em: 9 mar. 2010.

CEARÁ. Secretaria da Cultura e Desporto (SECULT/CE). *Projeto inserção do Centro Dragão do Mar de Arte e Cultura no PRODETUR/CE, Fortaleza*. 1996.

CENTRO Olímpico de Pequim. *Techné*, n. 128, nov. 2007. Disponível em: <http://www.revistatechne.com.br/engenharia-civil/128/artigo66586-1.asp>. Acesso em: 27 jun. 2011.

CEOs for Cities. *City Success: Theories of Urban Prosperity*. Disponível em: http://www.ceosforcities.org/files/CitySuccess_FINAL.pdf. Acesso em: 2 abr. 2009.

_____. City Vitals. Disponível em: <http://www.ceosforcities.org/files/CEOs.CityVitals.pdf>. Acesso em: 5 jun. 2009.

_____. *City Dividends: Gains from Improving Metropolitan Performance*. Disponível em: http://www.suny.edu/strategicplan/files/Conv1_HVCC_CarolColetta_City%20Dividends_FINAL_NewLook.pdf. Acesso em: 5 jun. 2009.

CHAN, Sewell. High Line Designs Are Unveiled. *The New York Times*, 2008. Disponível em: [http://cityroom.blogs.nytimes.com/2008/06/25/new-high-line-designs-are-unveiled/#h\[\]](http://cityroom.blogs.nytimes.com/2008/06/25/new-high-line-designs-are-unveiled/#h[]). Acesso em: 11 out. 2011.

CHESHIRE, Paul C. Resurgent cities, urban myths and policy hubris: what we need to know. *Urban Studies*, v. 43, n. 8, p. 1231-1246, jul. 2006.

CITIES ALLIANCE. *Cities Alliance: Supporting Transformation in the City of Mumbai*. Disponível em: <http://www.citiesalliance.org/ca/node/1841> Acesso em: 11 fev. 2010.

CLICHEVSKY, Nora. Vazios Urbanos nas Cidades Latino-Americanas. *Caderno N° 2: Vazios Urbanos e o Planejamento das Cidades*. Secretaria Municipal de Urbanismo. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: http://www2.rio.rj.gov.br/iplan/web/smu/mostra_caderno.cfm?CodMateria=35&AnoCaderno=2000&NumCaderno=2. Acesso em: 20 ago. 2010.

CODDOU, Flávio. Os Jogos Olímpicos de Pequim. Os projetos estrangeiros na China. *Vitruvius*, São Paulo, fev. 2008. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/08.091/1902>>. Acesso em: 5 jul. 2011.

COELHO JÚNIOR, Marcos Novaes. *Processos de intervenção urbana: bairro da Luz, São Paulo*. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16136/tde-24052010-104646/es.php>. Acesso em: 16 nov. 2010.

COM ORÇAMENTO um terço menor do que Pequim, Londres-2012 tem tradição como trunfo. *Universo On Line (UOL)*, 5 out. 2011. Disponível em: <http://olimpiadas.uol.com.br/noticias/redacao/2011/10/05/londres-cidade---rascunho.htm>. Acesso em: 11 out. 2011.

COMITÉ COORDINADOR OLÍMPICO DE BARCELONA (COOB). *Official Report of the Games of the XXV Olympiad Barcelona 1992*. v. I. The challenge. From the idea to the nomination. Barcelona, 1992a.

_____. *Official Report of the Games of the XXV Olympiad Barcelona 1992*. v. II. The means. Objectives, resources and venues. Barcelona, 1992b.

_____. *Official Report of the Games of the XXV Olympiad Barcelona 1992*. v. III. The organisation. The preparation of the Games. Barcelona, 1992c.

_____. *Official Report of the Games of the XXV Olympiad Barcelona 1992*. v. IV. The Games. Sixteen days in summer. Barcelona, 1992d.

_____. *Official Report of the Games of the XXV Olympiad Barcelona 1992*. v. V. The results. Barcelona, 1992e.

COMMISSION OF THE EUROPEAN COMMUNITIES. Comission Staff Working Paper. *Cohesion Policy and cities: the urban contribution to growth and jobs in the regions*. Brussels, 23 nov. 2005. Disponível em: http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/urban/contri_urban_en.pdf Acesso em: 25 jul. 2010.

COMPANS, Rose. *Empreendedorismo Urbano: entre o discurso e a prática*. São Paulo: UNESP, 2005.

_____. O paradigma das global cities nas estratégias de desenvolvimento local. *Revista de Estudos Urbanos e Regionais*, ANPUR, ano I, n. 1, p. 91-114, maio 1999a.

_____. Parceria público-privada na renovação urbana da zona portuária do Rio de Janeiro. *Cadernos IPPUR*, ano XII, n. 1 p. 79-105, 1999b.

_____. Intervenções de recuperação de zonas urbanas centrais: experiências nacionais e internacionais. In: COMIN, A. (Ed.). *Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo*. São Paulo: CEM/CEBRA/EMURB, 2004. p. 23-60.

_____. A emergência de um novo modelo de gestão urbana no Rio de Janeiro: planejamento estratégico e urbanismo de resultados. *Anais do VII Encontro Nacional da Anpur*, Recife, 1997.

COOPER, ROBERTSON & PARTNERS ARCHITECTURE, URBAN DESIGN. *Baltimore Inner Harbor Master Plan*, 2003. Disponível em: <http://www.bcccharborcampus.com/downloads/InnerHarborMP.pdf> Acesso: 20 jul. 2011

COSTA, António Firmino da. Identidades culturais urbanas em época de Globalização. *Rev. Bras. Ci. Soc.*, São Paulo, v. 17, n. 48, fev. 2002. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-69092002000100003&lng=en&nrm=iso. Acesso em: 28 set. 2011.

COSTA, Geraldo Magela; MENDONÇA, Jupira Gomes de (Orgs.). *Planejamento urbano no Brasil: trajetória, avanços e perspectivas*. Belo Horizonte: C/Arte, 2008.

COTA, Daniela A. *A parceria público-privada na política urbana brasileira recente: reflexões a partir do contexto das operações urbanas em Belo Horizonte*. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010.

COTA, Daniela A.; FERREIRA, Tânia M. A. *Parceria público-privada aplicada ao urbano no contexto da gestão democrática: a operação urbana em Belo Horizonte*. XII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – XII ENANPUR. Disponível em: <http://www.ufpa.br/xiienanpur/CD/ARQUIVOS/GT3-445-419-20061230102920.pdf>. Acesso em: 5 dez. 2008.

COUCH, Chris; FRASER, Charles; PERCY Susan. *Urban Regeneration in Europe*. Oxford: Blackell Publishing, 2003.

CUADRADO-ROURA, Juan; GÜELL, José Miguel Fernandez. Management of metropolitan areas: opportunities and challenges. In: ROJAS, Eduardo; CUADRADO-ROURA, Juan R.; GÜELL, José Miguel Fernandez. *Governing the metropolis: principles and cases*. Washington, DC.: Inter-American Development Bank; Harvard II, 2008.

CUMMINGS, Scott (Ed.). *Journal of urban affairs*, St. Louis, St. Louis University, v. 21, n. 3, 1999.

CUNHA, Egláisa Micheline Pontes; DE CESARE, Cláudia M. (Orgs.). *Financiamento das cidades: instrumentos fiscais de política urbana – Seminários Nacionais*. Brasília: Ministério das Cidades, 2007.

D'ARC, Hélène Rivière. *A respeito da renovação/reabilitação urbana: da Europa à América Latina, da América Latina à Europa*. Disponível em: http://www.arquitetura.cesc.usp.br/revista_risco/Risco5-pdf/trans_4_risco5.pdf. Acesso em: 13 maio 2008

DALLA LONGA, Remo; JONES, Bryn; RICCIUTI, Elisa; VECCHI Veronica. *Globalization and Urban Implosion: Creating New Competitive Advantage*. Heidelberg: Springer, 2010

DALLA LONGA, Remo (Ed.). *Urban Models and Public-Private Partnership*. Heidelberg: Springer, 2011.

DAMASIO, Cláudia Pilla. Projetos especiais e operações concertadas. *Caderno N° 3: operações urbanas*. Secretaria Municipal de Urbanismo. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: http://www2.rio.rj.gov.br/iplan/web/smu/mostra_caderno.cfm?CodMateria=47&AnoCaderno=2000&NumCaderno=3. Acesso em: 20 ago. 2010.

DANNES, Jeff. *Collateral Damage: Unintended Consequences of Urban Renewal in Baltimore, MD*. Disponível em: http://www.wlu.edu/documents/shepherd/academics/cap_03_dannes.pdf. Acesso em: 27 maio 2010.

DAVIDSON, Justin. Elevated. The twin pleasures of the high line: a petite new park, and a district of lively architecture. *The New York Magazine*, 2009. <http://nymag.com/arts/architecture/features/57176/index1.html> Acesso em: 11 out. 2011.

DAVIS, Mike. A renovação urbana e o espírito pós-moderno. *Espaço & Debates*, São Paulo, NERU, n. 39, p. 32-47, 1996.

DE ROO, Priscilla. *Une prospective stratégique pour Marseille*. Disponível em: http://www.persee.fr/web/revues/home/prescript/article/coloc_0291-4700_1997_num_17_1_1263. Acesso em: 3 fev. 2010.

DEPARTMENT FOR COMMUNITIES AND LOCAL GOVERNMENT. *Regenerating London docklands*. Disponível em: <http://webarchive.nationalarchives.gov.uk/+/http://www.communities.gov.uk/index.asp?id=1128647>. Acesso em: 5 out. 2010.

DELL'AGNESE, Elena. *La Bicocca e il suo territorio: Memoria e progetto*. Milano: Skira, 2008.

DEL RIO, Vicente. Voltando às origens: a revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. *Arquitextos*, n. 15, ago. 2001. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp091.asp>. Acesso em: 31 jan. 2010.

DEVLIN, Robert; MOGUILLANSKY, Graciela. *Alianzas público-privadas para una nueva visión estratégica del desarrollo*. Disponível em: http://www.eclac.cl/publicaciones/xml/3/37753/W283_Alianzas_publico_privadas.pdf. Acesso em: 2 fev. 2010.

DIAMOND, John; LIDDLE, Joyce; SUTHERN, Alan; OSEI, Philip. *Urban regeneration management*. International Perspectives. Oxon: Routledge, 2010

DI GIUSEPPE, Diana. Operações Urbanas Consorciadas. In: FUNDAÇÃO PREFEITO FARIA LIMA – CEPAM. *Estatuto da cidade*. São Paulo, 2001.

DINNIE, Keith (Ed.). *City Branding: theory and cases*. London: Palgrave-Macmillan, 2011.

DORNELAS, Henrique Lopes. Aspectos jurídicos da outorga onerosa do direito de construir. Solo criado. *Jus Navigandi*, Teresina, ano 8, n. 128, 11 nov. 2003. Disponível em: <http://jus.uol.com.br/revista/texto/4483>. Acesso em: 10 fev. 2011.

DUPAS, Gilberto. *Atores e poderes na nova ordem global: assimetrias, instabilidades e imperativos de legitimação*. São Paulo: UNESP, 2005.

_____. *Tensões contemporâneas entre o público e o privado*. São Paulo: Paz e Terra, 2003.

DUPONT, Véronique; SAGLIO-YATZIMIRSKY, Marie-Caroline. Programas de erradicação, reassentamento e urbanização das favelas: Delhi e Mumbai. *Estud. Av.*, São Paulo, v. 23, n. 66, 2009. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0103-40142009000200020&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 28 set. 2011.

EDCOMS. *London 2012 legacy research: final report*. London: DCMS, 2007. Disponível em: http://www.sportdevelopment.info/index.php?option=com_content&view=article&id=493:london-2012-legacy-research-final-report&catid=55&Itemid=82. Acesso em: 24 jul. 2011.

EDGAR, Bill; TAYLOR, John. Housing. In: ROBERTS, Peter; SYKES, Hugh (Orgs.). *Urban Regeneration: a handbook*. SAGE-USA, 2008.

EGLIN, R. Private finance, public interest. *Management Today*, 1995. Disponível em: <http://www.managementtoday.co.uk/search/article/410452/uk-private-finance-public-interest/>. Acesso em: 9 abr. 2008.

ESTEVENS, Ana. *A reabilitação de frentes de água como modelo de valorização territorial*. X Colóquio Ibérico de Geografia. Anais. Évora, 2005. Disponível em: http://apgeo.pt/files/docs/CD_X_Coloquio_Iberico_Geografia/pdfs/044.pdf Acesso em: 1º fev. 2010.

FAINSTEIN, N; FAINSTEIN, S. Le partenariat public-privé dans le développement économique aux Etats-Unis. In: HEINZ, W. (Org.). *Partenariats public-privé dans l'aménagement urbain*. Paris: L'Harmattan, 1994.

FAINSTEIN, S. The Return of Urban Renewal. Dan Doctoroff's Grand Plans for New York City. *Harvard Design Magazine*, n. 22, 2005. Disponível em: http://www.gsd.harvard.edu/research/publications/hdm/back/22_Fainstein.pdf. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. The changing world economy and urban restructuring. In: FAINSTEIN, Susan; CAMPBELL, Scott (Org.). *Readings in Urban Theory*. John Wiley, 2002.

_____. *The City Builders: Property Development in New York and London, 1980-2000*. Kansas: University Press of Kansas, 2001.

_____; CAMPBELL, Scott. Introduction: Theories of urban development and their implications for policy and planning. In: FAINSTEIN, Susan; CAMPBELL, Scott (Org.). *Readings in Urban Theory*. John Wiley, 2002.

FEAGIN, Joe R. *The new urban paradigm: critical perspectives on the city*. Rowman & Littlefield, 1998.

FERNANDES, Ana Cristina. Da reestruturação corporativa à competição entre cidades: lições urbanas sobre os ajustes de interesses globais e locais no capitalismo contemporâneo. *Espaço & Debates*, São Paulo, NERU, n. 41, p. 26-45, 2001a.

FERNANDES, José Alberto Rio. *A reestruturação comercial e os tempos da cidade*. Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/artigo12451.pdf>. Acesso em: 2 abr. 2009.

FERRAN, Brunet; XINWEN, Zuo. The economy of the Beihing Olympic Games: an analysis of prospects and first impacts. In: POYNTER, Gavin; MACRURY, Iain. *Olympic Cities: 2012 and the Remaking of London*. Design and the Built Environment Series. Great Britain: Ashgate, 2009.

FERREIRA, Claudino. Grandes eventos e revitalização cultural das cidades: um ensaio problematizante a propósito das experiências da Expo'98 e da Porto 2001. *Territórios do Turismo*, n. 2. Disponível em: <http://www.ces.uc.pt/nucleos/neccurb/media/territoriosdoturismo.pdf>. Acesso em: 24 jan. 2010.

FERREIRA, João Sette Whitaker. *O mito da cidade-global: o papel da ideologia na produção do espaço urbano*. Petrópolis, RJ: Vozes; São Paulo, SP: UNESP; Salvador, BA: ANPUR, 2007.

_____; FIX, Mariana. A urbanização e o falso milagre do CEPAC. *Folha de S. Paulo*, Tendências e Debates, 17 abr. 2001.

FERREIRA, J. Políticas Espaciais de Requalificação Urbana na Área Central do Rio de Janeiro: Nova Estética da Desintegração Local e Espetáculo da Projeção Global. *Scripta Nova*, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales, Barcelona, Universidad de Barcelona, 1º ago. 2005, vol. IX, n. 194. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-43.htm>. Acesso em: 3 fev. 2010.

FINDINGS IN BUILT AND RURAL ENVIRONMENTS. The Rics Sustainable Urban Regeneration Lecture Series. Urban regeneration is in your hands! *Fibre Series*. 2008. Disponível em: <http://www.joinricsineurope.eu/uploads/files/Urban%20Regeneration%20FiBRE.pdf> Acesso em: 4 fev. 2010.

FISCHER, Tânia (Org.). *Gestão contemporânea: cidades estratégias e organizações locais*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996.

FIX, Mariana. *São Paulo, cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem*. São Paulo: Boitempo, 2007.

_____. *Parceiros da exclusão: duas histórias da construção de uma “nova cidade” em São Paulo*: Faria Lima e Água Espraiada. São Paulo: Boitempo, 2001.

_____. A fórmula mágica da parceria: operações urbanas em São Paulo. In: SCHICCHI, Maria Cristina; BENFATTI, Dênio. *Urbanismo: Dossiê São Paulo-Rio de Janeiro (Ócullum – Edição Especial)*. Campinas/Rio de Janeiro: PUCCamp/PROURB, 2003.

_____. Operações urbanas. *Caderno N° 3: operações urbanas*. Secretaria Municipal de Urbanismo. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: http://www2.rio.rj.gov.br/iplan/web/smu/mostra_caderno.cfm?CodMateria=46&AnoCaderno=2000&NumCaderno=3. Acesso em: 20 ago. 2010.

_____; ARANTES, Pedro; TANAKA Giselle M. *The case of São Paulo, Brazil*. Disponível em: http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/fix_saopaulo-cityreport.pdf Acesso em: 23 fev. 2009.

_____; WISNIK, Guilherme; LEITE, José Guilherme Pereira; ANDRADE, Julia Pinheiro; ARANTES, Pedro. *Notas sobre a Sala São Paulo e a nova fronteira urbana da cultura*. Disponível em: http://www.usp.br/fau/deprojeto/labhab/biblioteca/textos/fix_salasaopaulo.pdf. Acesso em: 27 mar. 2010.

FORTALEZA. Prefeitura Municipal. Secretaria Municipal de Planejamento e Orçamento (SEPLA). *Plano Diretor Participativo de Fortaleza*. Fortaleza, 2009.

FOXA, Manuel de Forn. Apresentação. In: LOPES, Rodrigo. *A cidade intencional*. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

FREEMAN, John. The Charming Gadfly Who Saved the High Line. *The New York Times*. 2007. Disponível em: <http://www.nytimes.com/2007/05/13/nyregion/thecity/13oble.html>. Acesso em: 11 out. 2011.

FREITAS, Bruno. *Londres tira maratona do estádio Olímpico e compra briga ao privilegiar cartões postais*. Londres, 2011. Disponível em: <http://olimpiadas.uol.com.br/noticias/redacao/2011/10/10/londres-tira-maratona-do-estadio-olimpico-e-compra-briga-ao-privilegiar-cartoes-postais.htm>. Acesso em: 11 out. 2011.

FRIEDBERG, Marcella Schmidt di. Il Parco Nord Milano, tra cultura operaia e alternativa metropolitana. In: DELL'AGNESE, Elena. *La Bicocca e il suo territorio: memoria e progetto*. Milano: Skira, 2005.

FRIEDMANN, John. *Futuros de la ciudad global: el rol de las políticas urbanas y regionales en la región Asia-Pacífico*. Disponível em: http://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71611997007000003&lng=es&nrm=iso. Acesso em: 23 fev. 2009.

FRIESECKE, Frank. *Revitalization of Urban Areas through Business Improvement Districts (BIDs): Trends and Expectations for Shrinking Cities*. 5th FIG Regional Conference, Accra, Ghana, 8-11 mar. 2006. Disponível em: http://www.fig.net/pub/accra/papers/ts10/ts10_02_friesecke.pdf. Acesso em: 5 out. 2011.

FURTADO, Fernanda. Os instrumentos para a gestão social da valorização da terra: fundamentos, caracterização e desafios. In: CUNHA, Egláisa Micheline Pontes; DE CESARE, Cláudia M. (Orgs.). *Financiamento das cidades: instrumentos fiscais de política urbana – seminários nacionais*. Brasília: Ministério das Cidades, 2007.

GARRIDO, Araceli. *Barcelona antes y despues de las olimpiadas*. Disponível em: http://www.mundourbano.unq.edu.ar/index.php?option=com_content&task=view&id=156&Itemid=46. Acesso em: 21 abr. 2009.

GALVEZ, Catalina; FLORES, Ana Gonzalez; PLAZA, Beatriz. Infrastructure projects and urban regeneration: a review of the “Bilbao effect”. *8th International Conference ‘Developments in Economic Theory and Policy’*, Bilbao, 29th of June-1st of July. Disponível em: <http://www.confencedevelopments.com/files/Galvez-Gonzalez-Plaza.pdf>. Acesso em: 27 set. 2011.

GASTIL, Raymond. *Beyond the edge*. New York Waterfront. Reconstruction And Renewal. London: Princeton, 2002

GIACOMET, Luciane. *Revitalização portuária: o caso Puerto Madero*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, 2008.

GLAESER, Edward L.; GOTTLIEB, Joshua D. Urban resurgence and the consumer city. *Urban Studies*, v. 43, n. 8, p. 1275-1299, jul. 2006.

GOLDBERGER, Paul. New York’s High Line. Miracle above Manhattan. New yorkers can float over busy streets in an innovative park. *National Geographic*. Disponível em: <http://ngm.nationalgeographic.com/2011/04/ny-high-line/goldberger-text>. Acesso em: 11 out. 2011.

GONÇALVES, Eduardo. *Possibilidades e limites para o desenvolvimento da indústria de alta tecnologia em Juiz de Fora*. Dissertação (Mestrado). Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional Faculdade de Ciências Econômicas (CEDEPLAR/UFMG), Belo Horizonte, 1998.

GONDIM, Linda Maria de Pontes. *O Dragão do Mar e a Fortaleza pós-moderna: cultura, patrimônio e imagem da cidade*. São Paulo: Annablume, 2007.

_____. O dragão e a cidade: lendas do Ceará. Artigo. *Museologia e Patrimônio*, v. 2, n. 2, jul./dez. 2009. Disponível em: <http://revistamuseologiaepatrimonio.mast.br/index.php/ppgpmus/article/viewFile/69/69> Acesso em: 12 set. 2010.

GORDON, David L. Battery Park City. Planning & Politics on the New York Waterfront. *Cities & Regions Series*, v. 1. New York; ROUTLEDGE-USA, 1997.

GRATTON, Chris; HENRY, Ian. *Sport in the City: The Role of Sport in Economic and Social Regeneration*. London-New York: Routledge, 2001.

GRATTON, Chris; DOBSON, Nigel; SHIBLI, Simon. The role of major sports events in the economic regeneration of cities: lessons from six world or European Championships. In: GRATTON, Chris; HENRY, Ian. *Sport in the City: The Role of Sport in Economic and Social Regeneration*. London-New York: Routledge, 2001.

GRECO, Claudio; SANTORO, Carlo. *Beijing: The New City*. Skira, 2008.

GRECO, Marco Aurélio. O Solo Criado e a Questão Fundiária. In: PESSOA, Álvaro (Coord.). *Direito do Urbanismo: uma visão sociojurídica*. Rio de Janeiro: IBAM – Instituto de Administração Municipal, 1981.

GREGOR, Alison. Square feet. As a park runs above, deals stir below. *The New York Times*, 10 ago. 2010. Disponível em: <http://www.nytimes.com/2010/08/11/realestate/commercial/11highline.html?pagewanted=all>. Acesso em: 11 out. 2011.

GREGOTTI, Vittorio. In: BASTIANELLO M., COLAO P. (Org). Progetto Bicocca: un contributo per Milano policentrica. *Triennale di Milano*, Electa, Milano, 1995.

GRILO, Leonardo Melhorato. *Modelo de análise da qualidade do investimento para projetos de parceria público-privada (PPP)*. Tese (Doutorado). Escola Politécnica de Engenharia de Construção Civil. Departamento de Engenharia de Construção Civil, São Paulo, 2008.

GÜELL, J. M. F. *Planificación estratégica de ciudades*. Barcelona: Editorial Reverté, 2006.

HALL, Peter. *Cidades do amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 2005.

_____; PFEIFFER, Ulrich. *Urban Future 21: A Global Agenda For Twenty-First Century Cities*. New York: ROUTLEDGE-USA, 2000.

HALL, Stephen; NEVIN, Brendan. Continuity and change: a review of english regeneration policy in the 1990s. *Regional Studies*, Journal of the Regional Studies Association, v. 33, n. 5, jul. 1999.

HART, Trevor; JOHNSTON, Ian. Employment, education and training. In: ROBERTS, Peter; SYKES, Hugh (Orgs.). *Urban Regeneration: a handbook*. SAGE-USA, 2008.

HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. *Espaços de esperança*. São Paulo: Loyola, 2004.

_____. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. *Espaço & Debates*, São Paulo, NERU, n. 39, p. 48-64, 1998.

_____. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 2008.

_____. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec, 1980.

HEINZ, W. (Org.). *Partenariats public-privé dans l'aménagement urbain*. Paris: L'Harmattan, 1994.

HELD, G. Partenariats public-privé dans le redevelopment urbain en Espagne. In: HEINZ, W. (Org.). *Partenariats public-privé dans l'aménagement urbain*. Paris: L'Harmattan, 1994.

HEMPHILL, Leslie; MCGREAL, Stanley; BERRY, Jim; WATSON, Siobhan. Leadership, power and multisector urban regenerations partnerships. *Urban Studies*, v. 43, n. 1, p. 59-80, jan. 2006.

HOUSTOUN JR., Lawrence O. *Business Improvement Districts*. Washington D.C.: Urban Land Institute, 2003.

IDEIA de acabar com as favelas foi uma ilusão modernista. Entrevista com Bernardo Secchi. *Folha de S. Paulo*, Cotidiano. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidian/ff1904201008.htm>. Acesso em: 19 abr. 2010.

INSTITUTO PÓLIS. *Estatuto da Cidade: Guia para Implementação pelos Municípios e Cidadãos*. Brasília, D.C.: Instituto Pólis, 2001.

IHS. Institute for Housing and Urban Development Studies. Capacity Building for the Urban Environment: a comparative research, training and experience exchange. *Paper No. 9, Sustainable Urban Development: A Case of New Bombay (Navi Mumbai)*. Rotterdam, 1997. Disponível em: http://www.ihs.nl/fileadmin/ASSETS/ihs/IHS_Publication/IHS_Project_Paper/IHS_PP_9_Sustainable_Urban_Development___A_Case_of_New_Bombay__Navi_Mumbai_.pdf. Acesso em: 20 mar. 2010.

IMRIE, Rob; LEES, Loretta; RACO, Mike (Eds.). *Regenerating London: Governance, Sustainability and Community in a Global City*. Oxon-New York: Routledge, 2009.

ICIC. Initiative for a Competitive Inner City. *City Growth Strategy. A New Agenda for Business-led Urban Regeneration*. Boston: ICIC, 2003. Disponível em: <http://www.icic.org/atf/cf/%7BC81898B2-76E9-4A18-B838-A3F65C9F06B9%7D/03-Jan-CityGrowthStrategiesUK-Jan03.pdf> Acesso em: 22 ago. 2010.

INTBAU. International Network for Traditional Building. Architecture & Urbanism. *Mumbai Mills*. Workshop. Disponível em: <http://www.intbau.org/Mumbai.htm>. Acesso em: 2 fev. 2010.

_____. *Mumbai Mills Project 2005: proposal and design for regeneration of Mumbai Mills*. 2005a. Disponível em: <http://www.intbau.org/archive/Downloads/MumbaiMillsProject2005.pdf>. Acesso em: 1º fev. 2010.

_____. *Mumbai Mills Report. Analysis & Conclusions of INTBAU India Workshop 2005*. 2005b. Disponível em: http://www.intbau.org/Downloads/Mumbai_Mills_Final_Report_2007.pdf. Acesso em: 1º fev. 2010.

IZAGUIRRE, Mônica. Projeto cria taxa para revitalização urbana. *Valor Econômico*, São Paulo. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/programas-urbanos/Imprensa/reabilitacao-de-areas-urbanas-centrais/noticias-2009/marco/projeto-cria-taxa-para-revitalizacao-urbana>. Acesso em: 7 mar. 2009.

JACKSON, John. *The Urban Future*. New York: Routledge-USA, 2007.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

_____. *A natureza das economias*. Rio de Janeiro: Beca, 2001.

_____. *Economy of cities*. New York: Random House, 1970.

JACOBS, Brian; DUTTON, Clive. Social and community issues. In: ROBERTS, Peter; SYKES, Hugh (Orgs.). *Urban Regeneration: a handbook*. SAGE-USA, 2008.

JAJAMOVICH, Guillermo. Buenos Aires, sus transformaciones urbanas y la perspectiva de los investigadores: aproximaciones, críticas y problemas en torno a su dimensión internacional. *Urbe*, Revista Brasileira de Gestão Urbana, Curitiba, v. 1, n. 2, p. 179-189, jul./dez. 2009.

JAMESON, Fredric. *Pós-modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio*. São Paulo: Ática, 2004.

JANNES, Jeff. *Collateral Damage: conseqüências não intencionais de renovação urbana*, em Baltimore, MD. 200-. Disponível em: http://www.wlu.edu/documents/shepherd/academics/cap_03_dannes.pdf. Acesso em: 17 jul. 2011.

JANUZZI, Denise de Cássia Rossetto; RAZENTE, Nestor. Intervenções urbanas em áreas deterioradas. *Semina*, Ciências Sociais e Humanas, Londrina, v. 28, n. 2, p. 147-154, jul./dez. 2007.

JEFFREY, Paul; POUNDER, John. Physical and environmental aspects. In: ROBERTS, Peter; SYKES, Hugh (Orgs.). *Urban Regeneration: a handbook*. SAGE-USA, 2008.

JONES, Phil; EVANS, James. Urban regeneration, governance and state: exploring notions of distance and proximity. *Urban Studies*, v. 43. n. 9, p. 1491-1509, 2006.

JUARISTI, Joseba. Urban renewal and the industrial past of Bilbao. In: GÓNZALES, Rubén Camilo Lois (Ed.). *Urban changes in different scales: systems and structures*. Commission on Monitoring Cities of Tomorrow, Santiago de Compostela, 31 jul. - 6 ago. 2006. Santiago de Compostela: Universidade, Servizo de Publicacións e Intercambio Científico, 2006.

KARA-JOSÉ, Beatriz. *Políticas culturais e negócios urbanos: a instrumentalização da cultura na revitalização do centro de São Paulo (1975-2000)*. São Paulo: Annablume, FAPESP, 2007.

KOBLIN, John. High Line Park Spurs Remaking Of Formerly Grotty Chelsea. *The New York Observer*. 2 abr. 2007. Disponível em: <http://www.observer.com/2007/04/high-line-park-spurs-remaking-of-formerly-grotty-chelsea/>. Acesso em: 11 out. 2011.

KUDELSKA, Anna Magda. A renovação urbana de frentes de água: infraestrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pos-industrial. In: *A evolução dos espaços públicos marginais à água: alguns casos de Portugal e da Polónia*. Dissertação

(Mestrado). Lisboa, 2004. Disponível em: http://www.tesisenxarxa.net/TEISIS_UPC/AVAILABLE/TDX-0322107-120012//21JPTac21de24.pdf. Acesso: 13 mar. 2009.

KUMAR, Krishan. *Da sociedade pós-industrial à pós-moderna: novas teorias sobre o mundo contemporâneo*. Rio de Janeiro: Zahar, 1997.

KURACHI, Nilton Kiyoshi. *A parceria público-privada como instrumento efetivo do desenvolvimento econômico e social*. Dissertação (Mestrado). Universidade de Marília (UNIMAR), Marília, 2007.

LAGE, Selena Duarte Lage e. *A pertinência das operações urbanas no paradigma do urbanismo democrático e incluyente: reflexões a partir da análise da regulamentação e aplicação do instrumento em Belo Horizonte*. Dissertação (Mestrado). Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2008.

LANDRY, Charles. *The Art of city making*. Overture. Disponível em: <http://www.charleslandry.com/downloads/The%20Art%20of%20City%20Making%20Overture.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2010.

_____. Rethinking the Creative City. The age of the city conference. Osaka, fev. 2004. Disponível em: <http://www.charleslandry.com/downloads/Rethinking%20the%20creative%20city.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2010.

_____. *Lineages of the Creative City*. Creativity and City. Netherlands Architecture Institute, 2005. Disponível em: <http://www.charleslandry.com/downloads/Lineages%20of%20the%20Creative%20City.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2010.

_____. *Imagination and regeneration: cultural policy and the future of cities*. 2004. Disponível em: <http://www.charleslandry.com/downloads/Imagination%20and%20regeneration%20Cultural%20Policy%20and%20the%20Future%20of%20Cities.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2010.

_____. *Creativity and the city: thinking through the steps*. 2005. Disponível em: <http://www.charleslandry.com/downloads/Age%20of%20the%20City%20-%20Creativity%20and%20the%20city.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2010.

_____. *Culture & urban regeneration*. Cultural activities & creative industries. A driving force for urban regeneration. 2006. Disponível em: <http://www.charleslandry.com/downloads/An%20integrated%20approach%20to%20culture%20&%20urban%20regeneration.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2010.

_____. *Risk consciousness and the creation of liveable cities*. Disponível em: <http://www.charleslandry.com/downloads/Risk%20consciousness%20and%20the%20creation%20of%20liveable%20cities.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2010.

_____; BIANCHINI, Franco. *The Creative City. Working Paper 3: Indicators of a Creative City. A Methodology for Assessing Urban Viability and Vitality*. 1994. Disponível em: <http://>

www.charleslandry.com/downloads/Harnessing%20the%20power%20of%20culture%20for%20competitive%20advantage.pdf. Acesso em: 24 fev. 2010.

_____; GREENE, Lesley; MATARASSO, Francois; BIANCHINI, Franco. *The art of regeneration*. Urban renewal through cultural activity. Disponível em: <http://www.charleslandry.com/downloads/The%20Art%20of%20Regeneration.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2010.

_____; HALL, Peter. *Innovative and sustainable european cities*. European Foundation for the Improvement of Living and Working Conditions, Wayttville Road, Loughlinstown, Co. Dublin, Ireland. 1997. Disponível em: <http://www.charleslandry.com/downloads/Innovative%20and%20Sustainable%20European%20Cities.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2010.

_____; WOOD, Phil. *Harnessing and exploiting the power of culture for competitive advantage*. A report by COMEDIA For Liverpool City Council and the Core Cities Group. 2003. Disponível em: <http://www.charleslandry.com/downloads/Harnessing%20the%20power%20of%20culture%20for%20competitive%20advantage.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2010.

LAURELLI, Elsa; SCHWEITZER, Alejandro F. Infraestrutura o megaestruturas? Projetos propostos podriam transformar El cono de Sudamérica. *Land Lines Article*, maio 1995. Disponível em: http://66.223.94.76/pubs/947_Infraestrutura-o-Megaestruturas. Acesso em: 23 fev. 2009.

LONDON DEVELOPMENT AGENCY (LDA). *Transition and closure*. Disponível em: <http://www.lda.gov.uk/about-the-lda/transition-and-closure/index.aspx>. Acesso em: 5 out. 2010.

LEE, Peter. Where are the socially excluded? Continuing debates in the identification of poor neighbourhoods. *Regional Studies*, Journal of the Regional Studies Association, v. 33, n. 5, jul. 1999.

LEES, Loretta; SLATER, Tom; WYLY, Elvin (Eds.). *The Gentrification Reader*. London: Routledge, 2010.

LEITE, Carlos. Metrô x Retrô: Califórnia 2004. Cidades, diversidade, inovação, clusters e projetos urbanos. *Arquitextos*, n. 59, abr. 2005. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_00.asp. Acesso em: 23 set. 2009.

LEITE, Maria Angela Faggin Pereira. Uso do Território e Investimento Público. *GeoTextos*, v. 2, n. 2, 2006. Disponível em: <http://www.portalseer.ufba.br/index.php/geotextos/article/viewFile/3037/2144>. Acesso em: 23 fev. 2009.

LEITE, Rogério Proença. *Contra-usos da cidade: lugares e espaços públicos na experiência urbana contemporânea*. Campinas: Editora Unicamp; Aracaju: Editora UFS, 2007.

LEROUX, Rémi. Abus et dérives de la rénovation urbaine à Marseille: les grands projets de réhabilitation menés dans la ville forcent les populations les plus fragiles à quitter leurs

quartiers. *Rue 89*, 21 nov. 2008. Disponível em: <http://www.rue89.com/marseille/2008/11/21/abus-et-derives-de-la-renovation-urbaine-a-marseille>. Acesso em: 3 fev. 2010.

LEVY, Evelyn. *Democracia nas cidades globais: um estudo sobre Londres e São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

LI, Ling-Hin; LI, Xin. Land readjustment: an innovative urban experiment in China. *Regional Studies*, Journal of the Regional Studies Association, v. 44, n. 1, jan. 2007.

LICHTFIELD, Dalia. Organisation and management. In: ROBERTS, Peter; SYKES, Hugh (Orgs.). *Urban Regeneration: a handbook*. SAGE-USA, 2008.

LIERNUR, Jorge Francisco. *Case: Puerto Madero Waterfront*. Harvard: Prestel Publishing, 2007.

_____. Buenos Aires e seu rio: de porto de barro ao bairro globalizado. *Arquitextos*, n. 54, nov. 2004. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq054/arq054_03.asp. Acesso em: 31 jan. 2010.

LIMA JÚNIOR, Pedro Novais. *Uma estratégia chamada “planejamento estratégico”*. Deslocamentos espaciais e atribuições de sentido na teoria do planejamento urbano. Tese (Doutorado). Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional. Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

LIMA, Antonio Ernani Martins. *Financiamento para o Desenvolvimento*. Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Departamento de Economia. Texto Didático n. 3, 1994. Disponível em: <http://www.ufrgs.br/decon/publionline/textosdidaticos/Textodid03.pdf>. Acesso em: 2 abr. 2009.

LIN, George C. S. Reproducing spaces of Chinese urbanization: New city-based and land-centred urban transformation. *Urban Studies*, v. 44, n. 9, p. 1827-1855, 2007.

LIND, Diana. *Beijing Olympic Green*. Architectural Record. Disponível em: http://archrecord.construction.com/ar_china/bwar/0604-15_BeijingOlympic.asp. Acesso em: 5 jul. 2010.

LINS, João; MIRON, Paulo. *Gestão pública: melhores práticas*. São Paulo: Quartier Latin, 2009.

LISBOA. Ministério do Equipamento, do Planejamento e da Administração do Território. Secretaria de Estado do Desenvolvimento Regional. Departamento de Prospectiva e Planejamento. *Avaliação do impacto macroeconômico e sectorial da EXPO'98*. Disponível em: <http://www.dpp.pt/pages/files/Expo98.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2010.

LODOVICI, E.S.; BERNAREGGI, G.M (Orgs.). *Parceria público-privada: cooperação financeira e organizacional entre o setor privado e a administrações públicas locais*. Teoria e prática. v. 1. São Paulo: Sumus, 1993.

_____. *Parceria público-privada: cooperação financeira e organizacional entre o setor privado e a administrações públicas locais. Experiências em confronto*. v. 2. São Paulo: Sumus, 1993.

LOGAN, John R.; MOLOTCH, Harvey L. The City as a Growth Machine. In: FAINSTEIN, Susan; CAMPBELL, Scott (Org.). *Readings in Urban Theory*. John Wiley, 2002.

LOPES, Rodrigo. *A cidade intencional*. Rio de Janeiro: Mauad, 1998.

LORENTE, José Ignacio; ANTOLÍN, José Enrique; FERNANDEZ, José Manuel. The image of urban regeneration concerning Bilbao. The city as narrative and experience. *Zer English Edition*, Revista de Estudios de Comunicación, n. 1, 2007. Disponível em: http://www.ehu.es/zer/zere1/ZERE_lorente.pdf. Acesso em: 14 out. 2010.

LOURENÇO, Vanda. *A Expo 98 como destino de peregrinações contemporâneas*. IV Congresso Português de Sociologia. Disponível em: http://www.aps.pt/cms/docs/prv/docs/DPR462dfb80a1261_1.PDF. Acesso em: 24 fev. 2010.

LUCCHESI, Cecília. *Urbanismo: o projeto da High Line em Nova York*. The urban earth. Reflexões para um mundo urbanizado. Disponível em: <http://theurbaneearth.wordpress.com/2008/03/04/urbanismourbanism-o-projeto-da-high-line-em-nova-york-the-new-york-high-line-plan/>. Acesso em: 11 out. 2011.

MAGALHÃES, Sérgio Ferraz. Princípio da Contigüidade. *Caderno N° 2: Vazios Urbanos e o Planejamento das Cidades*. Secretaria Municipal de Urbanismo. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: http://www2.rio.rj.gov.br/iplan/web/smu/mostra_caderno.cfm?CodMateria=37&AnoCaderno=2000&NumCaderno=2. Acesso em: 20 ago. 2010.

MALERONKA, Camila. *Projeto e gestão na metrópole contemporânea: um estudo sobre as potencialidades do instrumento da 'operação urbana consorciada' à luz da experiência paulistana*. Tese (Doutorado), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias: planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A Cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.

_____; FERREIRA, João S. W. Operação Urbana consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade? In: OSÓRIO, Leticia M. (Org.). *Estatuto da Cidade e Reforma Urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras*. Porto Alegre: Sergio Antonio Fabris Editor, 2002.

MARINHO, Geraldo; LEITÃO, Lúcia; LACERDA, Norma. Transformações urbanísticas na região metropolitana do Recife: um estudo prospectivo. *Cadernos Metrópole*, n. 17, p. 193-217, 1º. sem. 2007. Disponível em: http://web.observatoriodasmetropoles.net/index.php?option=com_content&view=article&id=664&Itemid=84&qual=2&info=99. Acesso em: 3 jun. 2009.

MARSHALL, Richard. *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. London-New York: Taylor & Francis, 2001.

MARSHALL, Tim. *Transforming Barcelona*. London-New York: Routledge-USA, 2004.

MASSONETO, L. F. Operações urbanas Consorciadas: a nova regulação urbana em questão. *Revista da Procuradoria Geral do Município de Porto Alegre*, Porto Alegre, n. 17, p. 101-118, 2003. Disponível em: http://www2.portoalegre.rs.gov.br/pgm/default.php?reg=7&p_secao=72. Acesso em: 9 abr. 2008.

MAYOR OF LONDON. London Development Agency. *Corporate Plan 2011-2012: Transition and Closure*. 2011. Disponível em: http://www.lda.gov.uk/Documents/Corporate_Plan_2011-12_11670.pdf. Acesso em: 5 jul. 2010.

MCKINSEY & COMPANY; INC. FOR BOMBAY FIRST. Vision Mumbai. *Transforming Mumbai into a world-class city: summary of recommendations*. New Delhi, 2003. Disponível em: <http://www.bombayfirst.org/pdf/McKinseyReport.pdf>. Acesso em: 8 fev. 2010.

MEGA, Voula P. *Sustainable Cities for the Third Millennium: The Odyssey of Urban Excellence*. New York: Springer, 2010.

MEIRELLES, Hely Lopes. *Direito Municipal Brasileiro*. São Paulo: Malheiros, 2003.

MELO, Marcus André B. C. de. Entre Estado e mercado: mudanças estruturais na esfera pública e a questão urbana. *Espaço & Debates*, São Paulo, NERU, n. 32, p. 73-79, 1992.

MILLSPAUGH, Martin L. The Inner Harbor Story. In: *Issue of Urban Land magazine*, abr. 2003. Disponível em: http://www.globalharbors.org/inner_harbor_story.html. Acesso em: 28 out. 2010.

_____. Waterfronts as catalysts for city renewal. In: MARSHALL, Richard. *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. London-New York: Taylor & Francis, 2001.

MOLOTCH, Harvey L. The City as a Growth Machine. In: *The American Journal of Sociology*, v. 82, n. 2, set. 1976, p. 309-332. Disponível: http://phobos.ramapo.edu/~vasishth/Readings/Molotch-City_As_Growth_Machine.pdf. Acesso em: 9 abr. 2009.

MONTANDON, Daniel Todtmann; SOUZA, Felipe Francisco de. *Land readjustment e operações urbanas consorciadas*. São Paulo: Romano Guerra, 2007.

MONTANDON, Daniel Todtmann. *Estudo da Operação Urbana Faria Lima: avaliação crítica e novos rumos*. XII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – XII ENANPUR. Disponível em <http://www.ufpa.br/xiienanpur/CD/ARQUIVOS/GT3-221-224-20061219232533.pdf>. Acesso em: 29 jan. 2009.

MOORE, Barry; SPIRES, Rod. Monitoring and evaluation. In: ROBERTS, Peter; SYKES, Hugh (Orgs.). *Urban Regeneration: a handbook*. SAGE-USA, 2008.

MORA, Miguel. *Entrevista a Frank Gbery*. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/fsp/mais/fs3101201012.htm>. Acesso em: 2 fev. 2010.

MORENO, Júlio. *O futuro das cidades*. Série Ponto Futuro. v. 11. São Paulo: SENAC, 2002.

MOTTA, Diana Meirelles da; MUELLER, Charles Curt; TORRES, Marcelo de Oliveira. *A Dimensão Urbana do Desenvolvimento Econômico-Espacial Brasileiro*. Brasília: IPEA, 1997. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/pub/td/td_530.pdf. Acesso em: 2 abr. 2009.

MUGNANO, Silvia; TORNAGHI, Chiara; HADDOCK, Serena Vicari. Nuove visioni del territorio: il rinnovo urbano e i nuovi spazi pubblici. In: DELL'AGNESE, Elena. *La Bicocca e il suo territorio: memoria e progetto*. Milano: Skira, 2005.

MUMFORD, Lewis. *A cultura da cidade*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1961.

_____. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

MUNIZ, Maria Águeda. *O Plano Diretor como Instrumento de Gestão da Cidade: O Caso da Cidade de Fortaleza/CE*. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo – PPGAU. Universidade Federal do Rio Grande do Norte, Natal, 2006.

MUÑOZ, Francesc. *Urbanización*. Barcelona: Gustavo Gili, 2008.

MUSTERD, Sako. Segregation, urban space and the resurgent City. *Urban Studies*, v. 43. n. 8, p. 1325-1340, jul. 2006.

NAPPI-CHOULET, Ingrid. The and Behaviour of commercial property investors and developers in French urban regeneration: the experience of the Paris Region. *Urban Studies*, v. 43. n. 9, p. 1511-1535, ago. 2008.

NALLATHIGA. R. Redevelopment of industrial land in urban areas: opportunities and constraints. A case study of textile mill land redevelopment in Mumbai. *Theoretical and Empirical Researches in Urban Management*, n. 5, fev. 2010. Disponível em: <http://um.ase.ro/No14/3.pdf>. Acesso em: 27 set. 2011.

NATIONAL AUDIT OFFICE (NAO). Great Britain. Parliament. House of Commons. Committee of Public Accounts. *The Budget for the London 2012 Olympic and Paralympic Games (HC)*. 2007. Disponível em: http://www.nao.org.uk/publications/0607/olympics_2012_budget.aspx. Acesso em: 31 jan. 2010.

_____. *How European cities achieve renaissance*. 2007. Disponível em: http://www.nao.org.uk/sectors/communities,_regions/european_cities.aspx. Acesso em: 31 jan. 2010.

_____. *Preparations for the London 2012 Olympic and Paralympic Games: Progress Report*. Disponível em: http://www.nao.org.uk/publications/0708/preparations_for_london_2012.aspx. Acesso em: 31 jan. 2010.

_____. *Preparing for Sporting Success at the London 2012 Olympic and Paralympic Games and Beyond (HC)*. Disponível em: http://www.nao.org.uk/publications/0708/preparing_for_sporting_success.aspx Acesso em: 31 jan. 2010.

_____. *Preparations for the London 2012 Olympic and Paralympic Games: risk assessment and management*. Disponível em: http://www.nao.org.uk/publications/0607/preparations_for_the_olympics.aspx. Acesso em: 31 jan. 2010.

NEVES, Margarita Maria Lara. *Luzes e sombras da requalificação urbana orientada para as novas tecnologias: o caso do Porto Digital*. Tese (Doutorado). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano – MDU. Universidade Federal de Pernambuco – UFPE. Recife, 2006.

_____; LEAL, Suely Maria Ribeiro. *Luzes e sombras da requalificação urbana orientada para as novas tecnologias: o caso do Porto Digital*. Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – XII ENANPUR. Disponível em: <http://www.ufpa.br/xiienanpur/CD/ARQUIVOS/GT3-398-156-20070104154818.pdf>. Acesso em: 20 jan. 2009.

NEWMAN, Kathe; WYLY, Elvin K. The right to stay put, revisited: gentrification and resistance to displacement in New York City. *Urban Studies*, v. 43. n. 1, p. 23-57, jan. 2006.

NEWMAN, Peter; VERPRAET, Gilles. The impacts of partnership on urban governance: conclusions from recente european research. *Regional Studies*, Journal of the Regional Studies Association, v. 33, n. 5, jul. 1999.

NOBRE, Eduardo. A. C. *Renovação urbana em Battery Park City*. Disponível em: www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/e_nobre/battery_park.pdf. Acesso em: 24 set. 2009.

_____. *O projeto das London Docklands*. Disponível em: http://www.usp.br/fau/docentes/deprojeto/e_nobre/docklands.pdf. Acesso em: 4 fev. 2010.

NOON, David; SMITH-CANHAM, James; EAGLAND, Martin. Economic regeneration in funding. In: ROBERTS, Peter; SYKES, Hugh (Orgs.). *Urban Regeneration: a handbook*. SAGE-USA, 2008.

NUEVO MADERO [internet]. *Reportaje al Arq. Alfredo Garay, director de la Corporación Puerto Madero*. 2009. Disponível em: <http://www.nuevopuertomadero.com/?Reportaje+al+Arq.+Alfredo+Garay%2C+director+de+la+Corporaci%F3n+Puerto+Madero&page=ampliada&id=142>. Acesso em: 5 jul. 2010.

O'SULLIVAN, Arthur. *Urban economics*. Los Angeles: McGraw Hill, 2006.

OLIVEIRA, Fabrício Leal de. Sustentabilidade e competitividade: a agenda hegemônica para as cidades do século XXI. In: ASCERALD, Henry (Org.). *A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

_____. Discutindo a operação urbana a partir do Rio de Janeiro: o caso da Área Central de Madureira. *Caderno N° 3: operações urbanas*. Secretaria Municipal de Urbanismo. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: http://www2.rio.rj.gov.br/iplan/web/smu/mostra_caderno.cfm?CodMateria=43&AnoCaderno=2000&NumCaderno=3. Acesso em: 20 ago. 2010.

_____; JORGENSEN JÚNIOR, Pedro. Vazios urbanos no Rio de Janeiro. *Caderno N° 2: Vazios Urbanos e o Planejamento das Cidades*. Secretaria Municipal de Urbanismo. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: http://www2.rio.rj.gov.br/iplan/web/smu/mostra_caderno.cfm?CodMateria=32&AnoCaderno=2000&NumCaderno=2. Acesso em: 20 ago. 2010.

PADDISON, Ronan; MILES, Steven. *Culture-led urban regeneration*. Oxon-New York: Routledge, 2007.

PARQUE EXPO S.A. *Complexo Turístico Cultural Recife-Olinda*. 2005.

_____. *Parque das Nações*. Disponível em: <http://www.parqueexpo.pt/vPT/Projectos/Pages/ParquedasNa%C3%A7%C3%B5es.aspx>. Acesso em: 10 out. 2008.

_____. *Parque das Nações*. Disponível em: <http://www.parqueexpo.pt/vPT/Empresa/Historia/ParqueNacoes/Pages/ParquedasNacoes.aspx>. Acesso em: 1 fev. 2010.

_____. *Exposição Mundial de Lisboa de 1998*. Relatório. Lisboa, 1999.

PESSOA, Laura C. R.; BÓGUS, Lucia M. M. *Valorização imobiliária e renovação urbana: o caso das Operações Urbanas Consorciadas Faria Lima e Água Espraiada*. Disponível em: http://www.observatoriodasmetroles.ufrj.br/laura_final.pdf. Acesso em: 15 abr. 2009.

_____. Operações urbanas – nova forma de incorporação imobiliária: o caso das Operações Urbanas Consorciadas Faria Lima e Água Espraiada. *Cadernos Metrópole*, n. 20, p. 125-139, 2º sem. 2008. Disponível em: http://web.observatoriodasmetroles.net/download/cm_artigos/cm20_138.pdf. Acesso em: 15 abr. 2009.

PIEROTTI, Paola. Gara a due per il Centro di Bicocca. *Ilsole24ore.com*, Notizie Economia e Lavoro, 7 ago. 2008. Disponível em <http://www.ilsole24ore.com/art/SoleOnLine4/Economia%20e%20Lavoro/2008/08/gara-centro-Bicocca.shtml>. Acesso em: 15 out. 2010.

PIKE, Denise. *The Inner Harbor Book*. Baltimore: Department of Planning, 1984. Disponível em: <http://cityhallcommons.com/topiclist/d370.innerharbor.html>. Acesso em: 24 jun. 2010.

PLAZA, Beatriz; TIRONI, Manuel; HAARICH, Silke N. Bilbao's Art Scene and the "Guggenheim effect" Revisited. *European Planning Studies*, n. 17, p. 1711-1729, 2009. Disponível em: <http://www.informaworld.com/smpp/title~content=t713417253>. Acesso em: 15 out. 2010.

PLÖGER, Jörg. *Bilbao City Report*. Centre for Analysis of Social Exclusion (CASE), report 43, 2007.

PONTE, Juliano Pamplona Ximenes. *A orla de Belém: intervenções e apropriação*. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004. Disponível em: <http://www.ippur.ufrj.br/download/pub/JulianoXimenesPonte.pdf>. Acesso em: 16 nov. 2010.

PORDEUS, Marta Santa Cruz. *Requalificação urbana, desenvolvimento e liberdade: o conjunto habitacional da Torre*. Dissertação (Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano da Universidade Federal de Pernambuco – MDU/UFPE, Recife, 2006.

PORTAS, Nuno. *Do vazio ao cheio. Caderno N° 2: Vazios Urbanos e o Planejamento das Cidades*. Secretaria Municipal de Urbanismo. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: http://www2.rio.rj.gov.br/iplan/web/smu/mostra_caderno.cfm?CodMateria=34&AnoCaderno=2000&NumCaderno=2. Acesso em: 20 ago. 2010.

PORTER, Libby; SHAW, Kate (Ed.). *Whose Urban renaissance? An international comparison of urban regeneration strategies*. Oxon-New York: Routledge, 2009.

PORTER, Libby. *Whose Urban renaissance?* In: PORTER, Libby; SHAW, Kate (Ed.). *Whose Urban renaissance? An international comparison of urban regeneration strategies*. Oxon-New York: Routledge, 2009.

PORTER, Michael. *A vantagem competitiva das Nações*. São Paulo: Campus, 1989.

_____. *The competitive advantage of the inner city*. Boston: Harvard School Publishing Corporation, 1995.

PORTO e Gaia Lideram movimento de reabilitação urbana em Portugal. Cidades a Norte revelam elevado dinamismo das iniciativas pública e privada. Lisboa: autarquia quer dar novo fôlego a projectos marcantes de reabilitação. *Vida imobiliária*, n. 122, mar.2008.

PORTUGAL. Decreto-Lei nº 87, de 23 de março de 1993. Designa o espaço urbano destinado a Zona de Intervenção da EXPO 98. *Diário da República*, n. 69, 23 mar. 1993, ISÉRIE A.

_____. Decreto-Lei nº 88, de 23 de março de 1993. Cria a Sociedade Parque EXPO 98, S.A. *Diário da República*, n. 69, 23 mar. 1993, ISÉRIE A.

_____. Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional. Gabinete do Secretário de Estado do Ordenamento do Território e das Cidades. *Política de Cidades POLIS XXI (2007-2013)*. Disponível em: http://territorioportugal.pt/filedownload.aspx?schema=ec7b8803-b0f2-4404-b003-8fb407da00ca&channel=12B7BB12-96F0-4679-8EAF-C52ADCFA6722&content_id=7BDCBF6B-6D66-42A3-92FD-2022A1A1B220&field=file_src&lang=pt&ver=1. Acesso em: 2 fev. 2010.

_____. *Convite público a apresentação de candidaturas para o desenvolvimento de 'ações Preparatórias' de cooperação entre cidades organizadas em rede.* Disponível em: http://www.cm-peniche.pt/uploads/PDF_Noticias/JornalNoticias_1.pdf. Acesso em: 2 fev. 2010.

POSTIGLIONE, Venanzio. Bicocca, una rivoluzione in periferia. *Corriere della Sera*, 17 set. 1999, p. 48. Disponível em: http://archivistorico.corriere.it/1999/settembre/17/Bicocca_una_rivoluzione_periferia_co_7_9909177201.shtml. Acesso em: 31 jan. 2010.

POYNTER, Gavin. Preparing for 2012. In: POYNTER, Gavin; MACRURY, Iain. *Olympic Cities: 2012 and the Remaking of London.* Design and the Built Environment Series. Great Britain: Ashgate, 2009.

_____; MACRURY, Iain. *Olympic Cities: 2012 and the Remaking of London.* Design and the Built Environment Series. Great Britain: Ashgate, 2009.

PROGETTO GRANDE BICOCCA – MILANO. Disponível em: http://archivistorico.corriere.it/1999/settembre/17/Bicocca_una_rivoluzione_periferia_co_7_9909177201.shtml. Acesso em: 31 jan. 2010.

PROJETO de revitalização do Porto do Rio é lançado oficialmente. *O Globo*, 23 jun. 2009. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/mat/2009/06/23/projeto-de-revitalizacao-do-porto-do-rio-lancado-oficialmente-756470537.asp>. Acesso em: 3 fev. 2010.

PRONI, Marcelo Weishaupt; ARAÚJO, Lucas Speranza; AMORIM Ricardo L. C. *Leitura econômica dos jogos olímpicos: financiamento, organização e resultados.* Texto para discussão nº 1356 – IPEA. Rio de Janeiro, ago. 2008. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/sites/000/2/publicacoes/tds/td_1356.pdf. Acesso em: 27 set. 2011.

REGO, Helena de Almeida. Buenos Aires e Puerto Madero. In: ANDREATTA, Verena (Org.). *Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária.* Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.

REVITALIZAÇÃO: Zona Portuária do Rio vai sediar Fórum Urbano Mundial. *O Globo*, 25 maio 2009. Disponível em: <http://oglobo.globo.com/rio/mat/2009/05/25/zona-portuaria-do-rio-vai-sediar-forum-urbano-mundial-756019345.asp>. Acesso em: 3 fev. 2010.

REZENDE, Fernando. Descentralização fiscal. *Caderno N° 1: A Globalização da Economia.* Secretaria Municipal de Urbanismo. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 1999. Disponível em: http://www2.rio.rj.gov.br/iplan/web/smu/mostra_caderno.cfm?CodMateria=28&AnoCaderno=1999&NumCaderno=1. Acesso em: 20 ago. 2010.

RIO DE JANEIRO. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro 2009-2012. *Pós-2016: O Rio mais integrado e competitivo.* Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/planoestrategico/>. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Secretaria Municipal de Urbanismo. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos. Recuperação e revitalização da Região Portuária. *Coleção Estudos Cariocas*, n. 20030401,

abr. 2003. Disponível em: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2345_Revitalização%20da%20Zona%20Portuária.pdf. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Aproveitamento imobiliário da região do Porto do Rio. *Coleção Estudos Cariocas*, n. 20030102, jan. 2003. Disponível em: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2341_Relatório%20final%20sobre%20o%20aproveitamento%20imobiliário%20da%20Região%20do%20Porto%20do%20Rio.pdf. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. A retomada do Centro da cidade. *Coleção Estudos Cariocas*, n. 20030601, jun. 2003. Disponível em: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2347_A%20retomada%20do%20Centro%20da%20cidade%20-%20Macrofunção%20Habitar%20o%20Centro.pdf. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. A política econômica na cidade do Rio de Janeiro. *Coleção Estudos Cariocas*, n. 20031101, nov. 2003. Disponível em: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2351_A%20política%20econômica%20na%20Cidade.pdf. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Planejamento ausente, resignação presente: diferenciais negativos do desenvolvimento carioca entre 1991 e 2000. *Coleção Estudos Cariocas*, n. 20091202, dez. 2009. Disponível em: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2419_Planejamento%20ausente.pdf. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Como andam as taxas de homicídios no Rio e em outros lugares. *Coleção Estudos Cariocas*, n. 20020602, jun. 2002. Disponível em: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2404_Como%20andam%20as%20taxas%20de%20homicídios%20no%20Rio%20e%20em%20outros%20lugares.pdf. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Economia do turismo da cidade do Rio de Janeiro – 2003. *Coleção Estudos Cariocas*, n. 20051201, dez. 2005. Disponível em: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2368_Economia%20do%20turismo%20da%20cidade%20do%20Rio%20de%20Janeiro-2003.pdf. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Mapa social da cidade do Rio de Janeiro. *Coleção Estudos Cariocas*, n. 20010801, ago. 2001. Disponível em: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2325_Mapas%20social%20da%20cidade%20do%20Rio%20de%20Janeiro.pdf. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. O Rio de Janeiro e a sua orla: história, projetos e identidade carioca. *Coleção Estudos Cariocas*, n. 20091201, dez. 2009. Disponível em: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2418_O%20Rio%20de%20Janeiro%20e%20sua%20orla.pdf. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Políticas públicas urbanas na Prefeitura do Rio de Janeiro. *Coleção Estudos Cariocas*, n. 20081101, nov. 2008. Disponível em: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2406_Políticas%20públicas%20urbanas%20na%20Prefeitura%20do%20Rio%20de%20Janeiro.pdf. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Praia de Botafogo - um novo centro de negócios? *Coleção Estudos Cariocas*, n. 20010507, maio 2001. Disponível em: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2323_Praia%20de%20Botafogo%20-%20um%20novo%20centro%20de%20neg%C3%B3cios.pdf. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Preservar, conservar e modernizar: um novo paradigma para a reabilitação do Centro do Rio. *Coleção Estudos Cariocas*, n. 20020501, maio 2002. Disponível em: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2332_Preservar,%20Conservar%20e%20Modernizar.pdf. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. *Projeto Porto Maravilha*. Audiência pública. Disponível em: http://spl.camara.rj.gov.br/planodiretor/pd2009/porto2009/aud_public_porto_maravilha.pdf. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Decreto “P” nº 022, de 8 de janeiro de 2010. Designa os membros, abaixo relacionados, para exercerem a função de Conselheiros do Conselho Fiscal, da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro S/A - CDURP, criada através da Lei Complementar nº 102, de 23 de novembro de 2009. Disponível em: http://ademi.webtexto.com.br/article.php3?id_article=35014. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Decreto “P” nº 020, de 8 de janeiro de 2010. Altera a composição do Conselho de Administração, da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro S/A - CDURP, criada através da Lei Complementar nº 102, de 23 de novembro de 2009, com validade a partir do dia 7 de janeiro de 2010. Disponível em: http://ademi.webtexto.com.br/article.php3?id_article=35013. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Decreto nº 31865, de 7 de janeiro de 2010. Dispõe sobre a Estrutura Organizacional da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro - CDURP. Disponível em: http://ademi.webtexto.com.br/article.php3?id_article=34980. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Decreto nº 31864, de 6 de janeiro de 2010. Cria os empregos na Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro - CDURP, na forma que menciona. Disponível em: http://ademi.webtexto.com.br/article.php3?id_article=34960. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Decreto “P” nº 014, de 6 de janeiro de 2010. Designa os membros, abaixo relacionados, para exercerem a função de Conselheiros do Conselho Fiscal, da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro S/A - CDURP, criada através da Lei Complementar nº 102, de 23 de novembro de 2009. Disponível em http://ademi.webtexto.com.br/article.php3?id_article=34962. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Decreto “P” nº 013, de 6 de janeiro de 2010. Designa os membros, abaixo relacionados, para exercerem a função de Conselheiros do Conselho de Administração, da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro S/A - CDURP, criada através da Lei Complementar nº 102, de 23 de novembro de 2009. Disponível em: http://ademi.webtexto.com.br/article.php3?id_article=34961. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Lei Complementar nº 102, de 23 de novembro de 2009. Cria a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro-CDURP e dá outras providências. Disponível em: <http://ademi.webtexto.com.br/IMG/pdf/doc-884.pdf>. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Lei Complementar nº 101, de 23 de novembro de 2009. Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências. Disponível em: <http://ademi.webtexto.com.br/IMG/pdf/doc-885.pdf>. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Lei Complementar nº 5128, de 16 de novembro de 2009. Concede benefícios fiscais relacionados com a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio, na forma que menciona. Disponível em: http://ademi.webtexto.com.br/article.php3?id_article=34692&recalcul=oui. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Decreto nº 31620, de 21 de dezembro de 2009. Institui a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro s/a - CDURP e aprova o seu estatuto social. Disponível em http://ademi.webtexto.com.br/article.php3?id_article=34768&recalcul=oui. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Lei Complementar nº 16, de 4 de junho de 1992. Dispõe sobre a política urbana do município, institui o Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, e dá outras providências. Disponível em: <http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/bff0b82192929c2303256bc30052cb1c/758414dfec085d47032577220075c7e4?OpenDocument>. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Lei Complementar nº 111, de 1º de fevereiro de 2011. Dispõe sobre a Política Contrato de Parceria Público-Privada – PPP na modalidade concessão administrativa contratação, em regime de parceria público privada, modalidade concessão administrativa, dos serviços de revitalização e operação da AEIU da Região Portuária do Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/cdurContratos.aspx>. Acesso em: 22 maio 2011.

_____. *Prospecto de registro (“prospecto”) da operação urbana consorciada da região do Porto do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/web/sup/cInvProspect.aspx>. Acesso em: 12 set. 2011.

_____. *Estudo de Impacto de Vizinhança*. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/estudosImpactoVizinhanca.aspx>. Acesso em: 12 set. 2011.

ROBERTS, Peter. The evolution, definition and purpose of urban regeneration. In: ROBERTS, Peter; SYKES, Hugh (Orgs.). *Urban Regeneration: a handbook*. SAGE-USA, 2008.

_____; SYKES, Hugh (Orgs.). *Urban Regeneration: a handbook*. SAGE-USA, 2008.

_____. Current Challenges and future prospects. In: ROBERTS, Peter; SYKES, Hugh (Orgs.). *Urban Regeneration: a handbook*. SAGE-USA, 2008.

ROBINSON, Jenny. Inventions and interventions: transforming cities – an introduction. *Urban Studies*, v. 43. n. 2, p. 251-258, fev. 2006.

ROCA, Josep. Avaliação de Projetos Urbanos e imobiliários. *Caderno N° 3: operações urbanas*. Secretaria Municipal de Urbanismo. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 2000. Disponível em: http://www2.rio.rj.gov.br/iplan/web/smu/mostra_caderno.cfm?CodMateria=41&AnoCaderno=2000&NumCaderno=3. Acesso em: 20 ago. 2010.

ROCA, Luis Javier Domínguez. Urban reconversion and port uses. In: LIERNUR, Jorge Francisco. *Case: Puerto Madero Waterfront*. Harvard: Prestel Publishing, 2007.

ROCHE, Maurice. *Megaevents and Modernity: Olympics and Expos in the Growth of Global Culture*. London-New York: Routledge, 2000.

ROJAS, Eduardo; CUADRADO-ROURA, Juan R.; GUELL, José Miguel Fernandez. *Governing the metropolis: principles and cases*. Washington, DC.: INTER-AMERICAN DEVELOPMENT BANK; HARVARD II, 2008.

ROLNIK, Raquel. Planejamento e gestão: um diálogo de surdos. In: FUNDAÇÃO PREFEITO FARIA LIMA – CEPAM. *Estatuto da cidade*. São Paulo, 2001. p. 113-11.

_____. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel: Fapesp, 1999.

ROSA, Luiz Vassalos. *Os projectos expo'98/ Parque das Nações e Recife/ Olinda*. 2007. Disponível em: http://revlae.ulusofona.pt/pdf02/tema1_4.pdf. Acesso em: 4 fev. 2010.

ROUANET, Barbara Freitag. O Pelourinho: Centro Histórico de Salvador. *Correio Brasileiro*, 18 dez. 2005. Disponível em <http://vsites.unb.br/ics/sol/itinerancias/grupo/barbara/Artigos/pelourinho.htm>. Acesso em: 18 out. 2011.

SABBAG, Haifa Y. A cidade cruza o dique. *Revista AU, Arquitetura e Urbanismo*, n. 98, set. 2001. Disponível em: <http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/98/imprime23757.asp>. Acesso em: 11 out. 2010.

SALES, Pedro Manuel Rivaben de. Operações Urbanas em São Paulo: crítica, plano e projeto. Parte 1: Introdução. *Arquitextos*, n. 59, texto especial n° 295. São Paulo: Portal Vitruvius, 2005. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp295.asp>. Acesso em: 6 out. 2008.

_____. Operações Urbanas em São Paulo: crítica, plano e projeto. Parte 2 – Operação Urbana Faria Lima: relatório de avaliação crítica. *Arquitextos*, n. 59, texto especial n° 300. São Paulo: Portal Vitruvius, 2005. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/esp300.asp>. Acesso em: 6 out. 2008.

SALGADO, Manuel. Lisboa. *O rio e a renovação urbana*. Expo 98. O seu papel como catalizador do rejuvenescimento de Lisboa. *Ciudades*, Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid, n. 5, p. 103-114, 1999.

SALÓMON, Monica; CANO, Javier Sánchez. *The United Nations and the process of political articulation of local authorities as a global actor*. Disponível em: [BPSR_v2_n1_jun2008_06 www.bpsr.org.br/english/arquivos/BPSR_v2_n1_jun2008_06.pdf](http://www.bpsr.org.br/english/arquivos/BPSR_v2_n1_jun2008_06.pdf)>. Acesso em: 2 abr. 2009.

SALVADOR. Lei nº 7.400/2008. Dispõe sobre o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano do Município do Salvador – PDDU 2007 e dá outras providências. Disponível em: <http://www.desenvolvimentourbano.salvador.ba.gov.br/images/PDF/PDDU/lei7400-08.pdf>. Acesso em: 22 maio 2011.

SÁNCHEZ, Fernanda. *A reinvenção das cidades para um mercado mundial*. Chapecó: Argos, 2003.

_____. A (in)sustentabilidade das cidades-vitrine. In: ASCERALD, Henry (Org). *A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*. Rio de Janeiro: DP&A, 2001.

_____. Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 1, p. 115-132, 1999.

SANTAMARÍA, Gerardo del Cerro. *Bilbao: Basque Pathways to Globalization*. v. 1. Current Research in Urban and Regional Studies, 2007.

SANTOS JÚNIOR, Wilson Ribeiro dos; BRAGA, Paula Marques. O Programa de Recuperação do Centro Histórico de Salvador e as lições das Cartas Patrimoniais. *Arquitextos*, n. 107, abr. 2009. Disponível em: <http://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/09.107/59>. Acesso em: 11 out. 2009.

SÃO PAULO. Fundação Prefeito Faria Lima – CEPAM. *O município no século XXI: cenários e perspectivas*. São Paulo: PRO editores, 1999.

_____. Fundação Prefeito Faria Lima – CEPAM. *Estatuto da cidade*. São Paulo, 2001.

SÃO PAULO. Empresa Municipal de Urbanização – EMURB. *Operação Urbana Água Espiraiada*: Prospecto da operação. São Paulo, 2004. Disponível em http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/desenvolvimento_urbano/sp_urbanismo/arquivos/cepac/oucae_prospecto.pdf. Acesso em: 3 fev. 2010.

_____. Secretaria de Desenvolvimento Urbano. *Termo de referência para contratação de empresa ou consórcio para a elaboração de projeto urbanístico específico e estudos complementares para fins de realização de concessão urbanística na área delimitada pelo perímetro da Nova Luz, definido pelas avenidas Casper Líbero, Ipiranga, São João, Duque de Caxias e Rua Mauá, no distrito da república, no município de São Paulo*. 2009. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/Termo_de_Referencia_1256766551.pdf. Acesso em: 16 nov. 2010.

_____. Projeto Nova Luz. São Paulo, Brasil. *Resumo*. Julho de 2011a. Disponível em: http://www.novaluzsp.com.br/files/20110811_folhetoA4.pdf. Acesso em: 12 set. 2011.

_____. Projeto Nova Luz. São Paulo, Brasil. *Estudo de Impacto Ambiental-Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA)*. v. 1-v. 7. Julho de 2011b. Disponível em: http://www.novaluzsp.com.br/files/20110811_folhetoA4.pdf. Acesso em: 12 set. 2011.

_____. Projeto Nova Luz. São Paulo, Brasil. *Projeto Urbanístico Específico (PUE)*. Julho de 2011c. Disponível em: http://www.novaluzsp.com.br/files/201108_PUE.pdf. Acesso em: 12 set. 2011.

_____. Projeto Nova Luz. São Paulo, Brasil. *Projeto Urbanístico Consolidado*. Julho de 2011d. Disponível em: http://www.novaluzsp.com.br/files/NL_Consolidado_11_08_2011.pdf. Acesso em: 12 set. 2011.

_____. Projeto Nova Luz. São Paulo, Brasil. *Estudo de Viabilidade Econômica Mercadológica e de Situação Fundiária Consolidado*. Julho de 2011e. Disponível em: http://www.novaluzsp.com.br/files/201108_EVEMSF.pdf. Acesso em: 12 set. 2011.

_____. Projeto Nova Luz. São Paulo, Brasil. *Plano de Urbanização de ZEIS (PUZEIS)*. Julho de 2011f. Disponível em: http://www.novaluzsp.com.br/files/201108_PUZEIS.pdf. Acesso em: 12 set. 2011.

_____. Lei nº 14.917, de 7 de maio de 2009. Dispõe sobre a Concessão Urbanística no Município de São Paulo. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/legislacao/index.php?p=821. Acesso em: 12 set. 2011.

_____. Lei nº 14.918, de 7 de maio de 2009. Autoriza o Executivo a aplicar a Concessão Urbanística na área da Nova Luz. Disponível em: http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/desenvolvimento_urbano/legislacao/index.php?p=821. Acesso em: 12 set. 2011.

SASSEN, Saskia. *The global city*: New York, London, Tokyo. Princeton: Princeton University, 1991.

_____. *As cidades na economia mundial*. São Paulo: Nobel, 1998.

_____. As Cidades na Economia Global. *Caderno N° 1: A Globalização da Economia*. Secretaria Municipal de Urbanismo. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 1999. Disponível em: http://www2.rio.rj.gov.br/iplan/web/smu/mostra_caderno.cfm?CodMateria=24&AnoCaderno=1999&NumCaderno=1. Acesso em: 20 ago. 2010.

SAVELLI, Alfredo Mário. *Subsídios para a implementação de parceria público-privada (PPP): Operações urbanas em São Paulo*. Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

SCHERER, Fabiano de Vargas. Aspectos urbanísticos da exposição internacional de Lisboa 1998. *Arquitextos*, n. 38, jun. 2000. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq038/arq038_02.asp. Acesso em: 4 fev. 2010.

SCHIFFERES, Steve. Master plan for Beijing Olympics. *BBC News Online in Washington*. Disponível em: http://news.bbc.co.uk/sport2/hi/front_page/2890191.stm. Acesso em: 3 fev. 2010.

SCHNIDMAN, Frank. Land Readjustment. *Urban Land*. Disponível em: <http://seflorida.uli.org/events09/Frank%20Schnidman%20Program%20Materials2.pdf>. Acesso em: 3 fev. 2010.

SENE, Eustáquio de. *Globalização e espaço geográfico*. São Paulo: Contexto, 2004.

SENNETT, Richard. *O declínio do homem público*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

SHASBERG, Benny. Instrumentos Tributários de Indução de Desenvolvimento. In: BRASIL. Ministério das Cidades. *Plano Diretor Participativo. Guia para Elaboração para o Município e Cidadãos*. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br>. Acesso em: 6 ago. 2004.

SHAW, Kate. Rising to a challenge. In: PORTER, Libby; SHAW, Kate. *Whose Urban renaissance? An international comparison of urban regeneration strategies*. Oxon-New York: Routledge, 2009.

SHAW, Kate; PORTER, Libby. Introduction. In: PORTER, Libby; SHAW, Kate. *Whose Urban renaissance? An international comparison of urban regeneration strategies*. Oxon-New York: Routledge, 2009.

SCHERER, Fabiano de Vargas. Aspectos Urbanísticos da Exposição Internacional de Lisboa 1998. *Arquitextos*, n. 38, jul. 2000. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq038/arq038_02.asp. Acesso em: 4 mar. 2010.

SHINOHARA, Daniel Yoshio; SAVOIA, José Roberto Ferreira. *Parcerias público-privadas no Brasil*. Barueri: Manole, 2008.

SHUKLA, Vibhooti. *Mumbai Vision 2015*. Preface, analysis and conclusion. Disponível em: http://www.mu.ac.in/arts/social_science/economics/pdf/vibhuti/wp20.pdf. Acesso em: 24 fev. 2010.

SILVA, Rachel Coutinho Marques da. Urbanismo para uma Cidade Mundial. *Caderno N° 1: A Globalização da Economia*. Secretaria Municipal de Urbanismo. Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. 1999. Disponível em: http://www2.rio.rj.gov.br/iplan/web/smu/mostra_caderno.cfm?CodMateria=30&AnoCaderno=1999&NumCaderno=1. Acesso em: 20 ago. 2010.

SILVESTRI, Graciela. The theater of the Plata. In: LIERNUR, Jorge Francisco. *Case: Puerto Madero Waterfront*. Harvard: Prestel Publishing, 2007.

SMITH, Neil. A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à regeneração urbana como estratégia urbana global. In: ZACHARIASSEN, Catherine Bidou. *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos*. São Paulo: Annablume, 2006.

SMOLKA, M. O.; SAMBORSKI, D. *Captura de plusvalías para el desarrollo urbano: una comparación interamericana*. Lincoln Institute, 2000. Disponível em: <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v29n88/art03.pdf>. Acesso em: 24 fev. 2010.

_____; MULLAHY, L. *Perspectivas urbanas: temas críticos en políticas de suelo en América Latina*. Lincoln Institute, 2007.

SOARES, José Arlindo; CACCIA-BAVA, Sílvio (Org.). *Os desafios da gestão municipal brasileira*. São Paulo: Cortez, 1998.

SOMEKH, Nadia. Função Social da propriedade e da cidade. In: FUNDAÇÃO PREFEITO FARIA LIMA – CEPAM. *Estatuto da cidade*. São Paulo, 2001. p. 81-88.

_____. *Urbanos e Estatuto da Cidade: limites e possibilidades*. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq097/arq097_00.asp. Acesso em: 4 fev. 2008.

_____; CAMPOS, Malta Cândido. *Projetos Desenvolvimento local e projetos urbanos*. Disponível em: http://64.233.169.132/search?q=cache:0cnT0rL8goMJ:www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_01.asp+Nadia+SOMEKH+CEPAM&hl=pt-BR&ct=clnk&cd=2&gl=br. Acesso em: 4 dez. 2008.

SORJ, Bernardo. *A nova sociedade brasileira*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2001.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

SOUZA, Roberto Pereira de. *Londres “dá lição” ao Rio e finaliza obras olímpicas com um ano de antecedência*. Disponível em: <http://olimpiadas.uol.com.br/noticias/redacao/2011/10/11/operacao-de-guerra-garante-a-londres-sucesso-na-construcao-e-entrega-dos-predios-olimpicos.htm>. Acesso em: 11 out. 2011.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *Capitalismo e urbanização*. São Paulo: Contexto, 2000.

SQUIRES, Gregory D. Partnership and the pursuit of the private city. In: FAINSTEIN, Susan; CAMPBELL, Scott (Org.). *Readings in Urban Theory*. John Wiley, 2002.

STERNBERGH, Adam. The High Line: It Brings Good Things to Life. The abandoned railroad that made a park... That made a neighborhood... That made a brand. *The New York Magazine*, 29 abr. 2007. Disponível em: <http://nymag.com/news/features/31273/>. Acesso em: 11 out. 2011.

STORPER, Michael; MANVILLE, Michael. Behaviour, preferences and cities: urban theory and urban resurgence. *Urban Studies*, v. 43. n. 8, p. 1247-1274, jul. 2006.

TEIXEIRA, Luiz Miguel de Oliveira Branco. Reconversão de áreas urbanas em frentes de água. In: IDOVINA, Francesco (Org.). *A cidade da Expo'98*. Lisboa: Bizâncio, 1999.

_____. *Reconversão de áreas urbanas obsoletas localizadas em frentes de água*. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto, 1998.

THE URBAN TASK FORCE. *Towards an Urban Renaissance*. Routledge: London, 1999.

TOYNE, Paul. Winning the Olympic 'Green' Medal. In: POYNTER, Gavin; MACRURY, Iain. *Olympic Cities: 2012 and the Remaking of London*. Design and the Built Environment Series. Great Britain: Ashgate, 2009.

TRANSIÇÃO: revitalização da Zona Portuária começa em 2009. *O Globo*, 14 nov. 2008. Disponível em: http://oglobo.globo.com/rio/mat/2008/11/14/revitalizacao_da_zona_portuaria_comeca_em_2009-586405653.asp. Acesso em: 3 fev. 2010.

TRIGUEIROS, Luiz; SAT, Claudio; OLIVEIRA, Cristina (Ed.). *Lisboa Expo'98: arquitectura*. Lisboa: Blau, 1998.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da; AMARAL Márcio Douglas Brito. Reabilitação urbana na área central de Belém-Pará: concepções e tendências de políticas urbanas emergentes. *Revista Paranaense de Desenvolvimento*, Curitiba, n. 111, p. 73-103, jul./dez. 2006. Disponível em: http://www.ipardes.gov.br/webasis.docs/rev_pr_111_saint_clair.pdf. Acesso em: 16 nov. 2010.

ULTRAMARI, Clovis. Grandes Projetos Urbanos no Brasil: conceitos, contextualização e discussão de três casos. *URBANA*, Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, ano 1, n. 1, set./dez. 2006. Disponível em: <http://www.ifch.unicamp.br/ciec/revista/artigos/artigo3.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2011.

ULTRAMARI, Clovis; REZENDE, Denis Alcides. Grandes Projetos Urbanos: conceitos e referenciais. *Ambiente Construído*, v. 7, n. 2, 2007. Disponível em: <http://www.seer.ufrgs.br/index.php/ambienteconstruido/article/viewArticle/3733>. Acesso em: 14 fev. 2011.

UNITED NATIONS. *Department of Economic and Social Affairs, Population Division*. World Population Prospects: The 2008 Revision, CD-ROM Edition. 2009.

_____. *Department of Economic and Social Affairs/Population Division*. *World Urbanization Prospects: The 2007 Revision*. 2008. Disponível em: http://www.un.org/esa/population/publications/wup2007/2007WUP_ExecSum_web.pdf. Acesso em: 17 maio 2010.

_____. United Nations Environment Programme. Environment for development. *Beijing 2008 Olympic Games: an environmental review*. Disponível em: <http://www.unep.org/Publications/ebooks/beijing-report/pdfs/BeijingReport.pdf>. Acesso em: 4 fev. 2010.

UN-HABITAT. Working with the private sector for better cities. *Habitat Debate*, v. 14, n. 12, jun. 2008. Disponível em: www.unhabitat.org/pmss/getElectronicVersion.asp?nr=2618&alt=1. Acesso em: 2 abr. 2009.

_____. Business Partnership for Sustainable Urbanisation. *Challenges and Opportunities. Making cities better places to live, work and do business*. First Stakeholders Meeting of the Business Partnership for Sustainable Urbanization (BPSU). Nairobi, 2007.

_____; UNEP. *Sustainable cities Programme: a decade of United Nations Support for Broad-based participatory management of Urban Development*. 2006.

_____; IPEA. *Cidades do mundo 2010/2011: unindo o urbano dividido*. Resumo e principais constatações.

_____. *Venda para o West Ham é anulada e futuro do Estádio Olímpico de Londres é incerto*. Disponível em: <http://olimpiadas.uol.com.br/noticias/redacao/2011/10/11/venda-para-o-west-ham-e-anulada-e-futuro-do-estadio-olimpico-de-londres-e-incerto.htm>. Acesso em: 11 out. 2011.

URSTADT, Charles J. *Battery Park City: The Early Years*. New York: Replica Books, 2005.

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento 'estratégico urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A Cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos*. Petrópolis: Vozes, 2000.

VALENÇA, Márcio Moraes; GOMES, Rita de Cássia da Conceição. *Globalização e desigualdade*. Natal: AS, 2002.

VARGAS, Heliana C.; CASTILHO, Ana Luisa H. (Orgs). *Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri, SP: Manole, 2006.

VASCONCELLOS, Lélia Mendes de.; MELLO, Maria Cristina Fernandes de. Re: atrás de, depois de... In: VARGAS, Heliana C.; CASTILHO, Ana Luisa H. (Orgs). *Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri, SP: Manole, 2009.

VASQUES, A. Ramalho. Considerações de estudos de casos sobre brownfields: Exemplos no Brasil e no Mundo. *Biblio 3W*, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Universidad de Barcelona, v. XI, n. 648, 30 abr. 2006. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-648.htm>. [ISSN 1138-9796]. Acesso em: 27 set. 2011.

VAZ, José Carlos. *Vida Nova para o Centro da Cidade*. Disponível em: http://www.pt-pr.org.br/documentos/pt_pag/P%C3%B3lis/Desenvolvimento%20Urbano/Nr.%200031%20-%20Vida%20Nova%20para%20o%20Centro%20da%20Cidade.pdf. Acesso em: 24 fev. 2010.

VAZ, L. F.; VASCONCELLOS, L. M. A reabilitação de edifícios de escritórios: uma opção no cruzamento da questão da habitação com a questão das áreas centrais. In: ENCONTRO SOBRE CONSERVAÇÃO E REABILITAÇÃO DE EDIFÍCIOS, 3, 2003, Lisboa. *Actas...* Lisboa: Laboratório Nacional de Engenharia Civil, 2003.

_____; SILVEIRA, C. B. Áreas Centrais, Projetos Urbanísticos e Vazios Urbanos. *Revista Território*, ano IV, n. 7, jul./dez., LAGET / UFRJ, 1999.

VEGARA, Alfonso. New millennium Bilbao. In: MARSHALL, Richard. *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. London-NewYork: Taylor & Francis, 2001.

VELEZ, João Paulo. *Expo'98: história de um território reinventado*. Lisboa: Parque Expo'98, 2008.

VENANZIO, Postiglione. Bicocca, una rivoluzione in periferia. Sull' area della Pirelli pronta in anticipo la cittadella con universita' e abitazioni Albertini: pronto il progetto del nuovo teatro Tronchetti Provera: un segnale per la ripresa Gregotti: finita la citta' monocentrica. *Corriere della Sera*, 17 set. 1999, p. 48. Disponível em: http://archivistorico.corriere.it/1999/settembre/17/Bicocca_una_rivoluzione_periferia_co_7_9909177201.shtml. Acesso em: 31 jan. 2010.

VENKATESAN J. *SC allows development of Mumbai mill lands*. Disponível em: <http://www.thehindubusinessline.in/2006/03/08/stories/2006030803760100.htm>. Acesso em: 18 maio 2010.

WANG, Chunsong. *Waterfront Regeneration*. 2008. Disponível em: <http://www.scribd.com/doc/7222338/Waterfront-Regeneration>. Acesso em: 23 set. 2010.

WARD, Stephen V. *Selling places: the marketing and promotion of towns and cities 1850-2000*. New York: Spon, 1998.

WCED. World Commission on Environment and Development. *Brundtland Report: Our Common Future*. New York: Oxford University Press, 1987.

WEBSTER, Douglas. *Formulating City Development Strategies in China: Methodological Steps*. Stanford University. Presentation Beijing: July 6 & 7, 2002. Disponível em: www.citiesalliance.org/ca/sites/citiesalliance.org/files/cds-china.pdf. Acesso em: 11 fev. 2010.

WERNA, Edmundo. As políticas urbanas das agências multilaterais de cooperação internacional para países em desenvolvimento. . *Espaço & Debates*, São Paulo, NERU, n. 39 p. 10-22, 1996.

WILLIAMS, Gwyndaf. *The Enterprising City Centre: Manchester's Development Challenge*. Routledge: London-New York, 2003.

WILLIS, Katie. *Theories and practices of development: Routledge perspectives on development*. New York: ROUTLEDGE-USA, 2005.

WORLD BANK. *Cities in transition: a strategic view of urban and local government issues*. Washington: The World Bank Infrastructure Group Urban Development. 2000.

_____. *Systems of Cities*. Disponível em: http://siteresources.worldbank.org/INTURBANDEVELOPMENT/Resources/336387-1256765033399/strategy_exec_summary.pdf. Acesso em: 11 fev. 2010.

YOUNG, Joseph. Olimpíadas de 2012. Uma longa trajetória de sete anos, percorrida com pontualidade britânica. *Revista O Empreiteiro*, ano XLIX, n. 496, abr. 2011. Disponível em: http://www.sinduscon-rio.com.br/sindusletter/sindusletter_250511/n34.htm. Acesso em: 5 jul. 2011.

ZACHARIASSEN, Catherine Bidou. *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos*. São Paulo: Annablume, 2006.

ZAITTER, Bruno Augusto Hasenauer; ULTRAMARI, Clovis. Grandes projetos urbanos e sua compreensão pela academia brasileira. *Biblio 3W*, Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales, Barcelona, Universidad de Barcelona, v. XV, n. 883, 5 ago. 2010. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-883.htm> [ISSN 1138-9796]. Acesso em: 14 fev. 2011.

ZANCHETTI, Sílvio Mendes. *O financiamento da revitalização urbana na América Latina: uma revisão da teoria e da prática pós 1990*. Textos para discussão – Série Gestão da Conservação urbana. Olinda: Centro de Estudos Avançados da Conservação Integrada, 2007.

_____. *Conservação integrada e novas estratégias de gestão*. <http://www2.archi.fr/SIRCHAL/seminair/sirchal4/ZanchetiVPT.htm>. Acesso em: 12 set. 2010.

_____; GABRIEL, Jordelan. *The Sustainability of Urban Heritage Preservation: o caso do centro histórico de Salvador (Bahia, Brasil)*. Inter-American Development Bank, 2010. Disponível em <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=35575425>. Acesso em: 16 nov. 2010.

ZULAIKA, Joseba. Postindustrial Bilbao: The Reinvention of a New City. In: *Basque Studies Program Newsletter*, n. 57, 1998. Center for Basque Studies, University of Nevada, Reno, 2000.

Referências eletrônicas

<http://aguaespraiada.blogspot.com/>

<http://baltimore.org/about-baltimore>

<http://cinovacao.blogspot.com/>

<http://citiwire.net/>

<http://ec.europa.eu/>

http://ec.europa.eu/index_en.htm

<http://en.beijing2008.cn/>
<http://en.beijing2008.cn/venues/>
<http://en.expo2010.cn/>
http://esa.un.org/unpd/wpp2008/peps_documents.htm
http://esa.un.org/unpd/wpp2008/peps_stock-indicators.htm
http://i.ville.gouv.fr/Data/terr_anru.php
<http://pt.fifa.com/>
http://pt.wikipedia.org/wiki/La_D%C3%A9fense
<http://theory.tifr.res.in/bombay/history/cotton.html>
<http://theurbanearth.wordpress.com/>
<http://www.anru.fr>
<http://www.aviewoncities.com/>
<http://www.baltimorecity.gov/Government/AgenciesDepartments/Planning/MasterPlansMapsPublications/UrbanRenewalPlans.aspx>
<http://www.baltimorecity.gov/Home.aspx>
<http://www.baltimorecountymd.gov>
<http://www.baltimorecountymd.gov/Agencies/planning/index.html>
http://www.batteryparkcity.org/page/index_battery.html
<http://www.batteryparkcity.org/page/page13.html>
<http://www.bie-paris.org/>
<http://www.bilbaointernational.com/en/empresas-bilbao-international/>
<http://www.bilbaoria2000.org>
<http://www.bilbaoria2000.org/ria2000/cas/zonas/zonas.aspx?idZona=1>
<http://www.bjinvest.gov.cn/english/Zone/200511/t69847.htm>
<http://www.bm30.es/>
<http://www.cafedelasciudades.com.ar/>
<http://www.canarywharf.com/mainfrm1.asp>
<http://www.capetown.gov.za/en/FIFA2010/Pages/defaultNew.aspx>
<http://www.capetown.gov.za/en/Pages/CitytostudyIntersitesproposalforR20billionfacelift.aspx>
<http://www.cecodhas.org/index.php>
<http://www.centroantigo.ba.gov.br/>
<http://www.cideu.org>
<http://www.citidep.pt/eindex.html>

<http://www.citiesalliance.org/ca/>
<http://www.citiesalliance.org/ca/node/1841>
<http://www.cooperrobertson.com/work/urban/baltimore.php>
<http://www.copa2014.org.br/noticias/1092/PLANO+COPA+VERDE+SER+LANCADO+NESTA+QUINTA+EM+SALVADOR.html>
<http://www.corporacionpuertomadero.com/ind.htm>
<http://www.defense-92.com/lesprojets.html>
<http://www.devb.gov.hk/>
<http://www.ebropolis.es/files/File/Encuentros/2007/lisboa.pdf>
<http://www.economist.com/node/16647677>
<http://www.englishpartnerships.co.uk/urcs.htm>
<http://www.euromediterranee.fr>
<http://www.euromediterranee.fr/fileadmin/downloads/32pagesanglais.pdf>
http://www.expo2000.de/expo2000/geschichte/index.php?wa_id=1&lang=1
<http://www.expomuseum.com/>
<http://www.fundacion-christlieb.org.mx/>
<http://www.gamesmonitor.org.uk/>
<http://www.gie-adefrance.fr>
<http://www.globalharbors.org/>
<http://www.icic.org/site/c.fjNKPnhFiG/b.5346131/k.BD02/Home/apps/lk/content2.aspx>
<http://www.iclei.org/index.php?id=iclei-home>
http://www.idrc.ca/en/ev-1-201-1-DO_TOPIC.html
<http://www.ihs.nl/>
<http://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>
<http://www.inetworks.com/revest/>
http://www.it.pirelli.com/web/group/history/architettura/bicocca_torre/default.page
http://www.it.pirelli.com/web/group/history/architettura/bicocca_mensa/default.page
http://www.it.pirelli.com/web/group/history/architettura/bicocca_milano/default.page
<http://www.it.pirelli.com/web/group/history/architettura/fabbrica/default.page>
http://www.it.pirelli.com/web/group/history/architettura/progetto_bicocca/default.page
<http://www.joinricsineurope.eu/>
<http://www.ladefense.fr/>
<http://www.latidobuenosaires.com/puertomaderobuenosairesbairroargentinafotos.html>

<http://www.lda.gov.uk/>
<http://www.librospdf.net/>
<http://www.londonmet.ac.uk/depts/dass/research/cser/>
http://www.magazineusa.com/us/cityguide/show.aspx?state=md&unit=baltimore&dsc=Baltimore_Cityguide
<http://www.marseille.fr/sitevdm/jsp/site/Portal.jsp>
<http://www.novaluzsp.com.br/home.asp>
<http://www.olympic.org/en/>
<http://www.parqueexpo.pt/vPT/Pages/Homepage.aspx>
<http://www.pirellire.com>
<http://www.portaldasnacoes.pt>
<http://www.portalsaofrancisco.com.br/alfa/franca/la-defense.php>
<http://www.portomaravilhario.com.br/>
<http://www.prelios.com/homepage/index.asp>
<http://www.puertomadero.com/index.cfm>
<http://www.sapi.org.za/default.aspx>
<http://www.saplanners.org.za/>
<http://www.sfredevelopment.org/>
http://www.sinaenco.com.br/copa_2014.asp?id_area=25
<http://www.thehighline.org/>
<http://www.un.org/popin/index.html>
http://www.unfpa.org/swp/2007/presskit/pdf/sowp2007_eng.pdf
<http://www.urbanismo-portugal.net/>
<http://www.visionmumbai.org/>
<http://www.waterfrontpartnership.org/faq.aspx>
http://www.weburbandesign.com/pages/bluerings_s09.html
<http://www.wessex.ac.uk/>
<http://www.witpress.com/>
<http://www.wsws.org/pt/2007/may2007/por1-m02.shtml>
<http://www.zhongguancun.com.cn/>
<http://www1.folha.uol.com.br/turismo/833122-londres-espera-1-mi-de-visitantes-nos-jogos-e-mais-12-de-oferta-hoteleira.shtml>
www.anpur.org.br

www.bcn.es/urbanisme/
www.bndes.gov.br
www.cidades.gov.br
www.dgotdu.pt/
www.eurocities.eu
www.eurocities2009.eu
www.fhwa.dot.gov/ppp/iex.htm
www.fortaleza.ce.gov.br
www.lincolnst.edu/
www.london2012.com
www.managementtoday.co.uk
www.mundourbano.unq.edu.ar
www.polis.org.br
www.ppp.gov.ie
www.ppp.gov.za
www.ppp.mg.gov.br
www.ppp.seplan.pe.gov.br
www.prefeitura.sp.gov.br
www.projectfinancemagazine.com/
www.regeneration-uk.com
www.sagepub.com/journals.nav
www.ufpe.br/mdu/?pg=paginas|producaocientifica-html