



Exacta

ISSN: 1678-5428

exacta@uninove.br

Universidade Nove de Julho

Brasil

Regina Meyer vislumbra a cidade do/no futuro

Exacta, núm. 2, novembro, 2004, pp. 9-20

Universidade Nove de Julho

São Paulo, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81000202>

- ▶ Como citar este artigo
- ▶ Número completo
- ▶ Mais artigos
- ▶ Home da revista no Redalyc

re&alyc.org

Sistema de Informação Científica

Rede de Revistas Científicas da América Latina, Caribe , Espanha e Portugal
Projeto acadêmico sem fins lucrativos desenvolvido no âmbito da iniciativa Acesso Aberto

Regina Meyer vislumbra a cidade do/no futuro

Regina Maria Prosperi Meyer

Doutora em Arquitetura e Urbanismo – USP;
Mestre em Arquitetura – University of London [Inglaterra];
Especialização em Design e Planejamento Urbano – Architectural Association School of
Architecture (AASA) [Inglaterra];
Arquiteta e Urbanista – UnB.
rmpmeyer@that.com.br

É consultora científica da Associação Viva o Centro, com especialização acadêmica em Planejamento e Design Urbano. Tem vasto conhecimento a respeito do processo de urbanização da cidade de São Paulo, tendo como título de seu mestrado *Metrópole e Urbanismo: São Paulo nos Anos 50*. Foi diretora do Departamento do Patrimônio Histórico da Secretaria de Cultura do Município de São Paulo (1982 a 1984) e, atualmente, por meio de convênio do Centro Brasileiro de Análise e Planejamento e da Universidade de São Paulo (CEBRAP/USP), desenvolve a pesquisa *São Paulo Metrópole Terciária: entre a modernização pós-industrial e a herança territorial da industrialização*.

Prêmios e Títulos

- 2001: Indicada pela Comissão de Seleção ao Prêmio Multicultural 2001, Jornal *O Estado de São Paulo*;
 - 2001: Menção Honrosa na Segunda Premiação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) na Construção Civil – pela orientação do aluno Jones Mattos com o trabalho *Estação Roosevelt* em agosto de 2001, Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) na Construção Civil;
 - 2000: Menção Honrosa na Primeira Premiação da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) na Construção Civil – pela orientação do aluno César Shundi com o trabalho *Anhangabaú, Projeto de Desenho Urbano* em agosto de 2000, Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) na Construção Civil;
 - 1996: Paraninfo da turma de formandos da turma de 1996, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (USP);
 - 1993: Professor homenageado pelos formandos de 1993, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (USP);
 - 1992: Paraninfo da turma de formandos de 1992, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (USP);
 - 1991: Destaque Cultural, Secretaria Municipal de Cultura;
 - 1991: Professora Homenageada pelos formandos de 1991, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (USP);
 - 1985: Destaque Cultural, Secretaria de Estado da Cultura.



Regina Meyer glimmers the city of future

Qual é o conceito de Cidade do Futuro? Seria uma metrópole, megalópole ou uma cidadezinha? Seria algo altamente tecnológico, ou que remetesse ao tradicional, ou ainda uma mistura de ambos? Seria um ambiente planejado ou não? Há distinção entre cidade NO futuro e DO futuro?

A última parte da pergunta de certa forma começa a responder aos questionamentos que a antecedem. Penso que a cidade DO futuro é, efetivamente, a cidade do presente projetada NO futuro. Considerando a cidade dessa perspectiva, o futuro das cidades está inscrito inteiramente no seu presente. Há uma leitura da cidade que a considera como um mero reflexo da sociedade.

Acredito que essa interpretação é equivocada, pois não deu no passado, não dá no presente e não dará no futuro conta das relações entre sociedade e cidade, seja ela tecnológica ou não. Estou convencida que a cidade é a própria sociedade no sentido defendido por Manuel Castells: ela é uma das dimensões atuantes da sociedade, cujo desenvolvimento conta com os atributos da própria cidade. A capacidade técnica e cultural de planejá-la me parece indiscutível. Nenhuma sociedade/cidade põe de lado sua possibilidade de planejamento do futuro devido a deficiências técnicas ou conceituais. Deixar de planejar é um ato tão determinado e consciente quanto planejar. As duas atitudes correspondem a decisões no âmbito das políticas públicas e estão sempre a

Estou convencida que a cidade é a própria sociedade no sentido defendido por Manuel Castells: ela é uma das dimensões atuantes da sociedade, cujo desenvolvimento conta com os atributos da própria cidade.

serviço de interesses econômicos. O ‘*laissez faire*’ urbano, isto é, a ausência de um plano ou de regras e normas conduzidas pelas diversas instâncias do Poder Público, marcou e ainda marca profundamente a organização das cidades. Correspondeu sempre a tentativas de afastar o Estado e abrir todas as possibilidades para o mercado.

Buscando-se uma cidade que ofereça, ao mesmo tempo, qualidade de vida e convivência social, além dos serviços e vantagens do capitalismo moderno, como deveríamos proje-

tar hoje esse ambiente do futuro? Nessa perspectiva, existem modelos de desenvolvimento sustentável? Recentemente, ocorreu nos Estados Unidos da América (EUA) um crescimento acelerado das chamadas *garden cities* - essa será uma forte tendência?

Podemos imaginar, por hipótese, que haverá uma crescente pressão da sociedade para que as cidades ofereçam melhores condições de vida material e espiritual aos seus habitantes. O rol de demandas não nascerá de um modelo projeto de forma aleatória, isto é, de um modelo idealizado, teórico. Se o caminho de transformação for efetivamente a pressão construtiva da própria sociedade, o modelo a ser adotado será sempre o da intervenção baseada no quadro urbano presente. As transformações urbanas são sempre pautadas pelas questões apontadas no presente. Nesse sentido, a cidade do futuro é sempre uma realização a partir do presente. O futuro enquanto especulação, isolado em si mesmo, é ficção científica. A atuação dos profissionais nas cidades dependerá da capacitação técnica, social e econômica da sociedade para empreender as transformações que julgar essenciais. Não acredito que os modelos possam ser adotados indiscriminadamente. A história de cada uma das cidades é um fator decisivo para sua perspectiva de mudança. Não vejo como situações históricas muito distintas possam homogeneizar-se em modelos universais. Sustentabilidade é um conceito fluido, varia de sociedade para sociedade; melhor dizendo, varia de acordo com o jogo de interesses que regem o desenvolvimento urbano. Os critérios para a definição de ‘desenvolvimento sustentável’ variam de acordo com o desenvolvimento socioeconômico e cultural do país no qual a cidade está inserida. É preciso, inicialmente, definir metas de sustentabilidade. Penso sustentabilidade como um processo que, uma vez instalado, exige permanentes revisões de foco e de metas. As *garden cities* dos EUA fazem parte de um modismo do urbanismo norte-americano; elas têm poucas afinidades com os conceitos mais exigentes de sustentabilidade.

A vida moderna ainda deve continuar a se desenvolver a partir dos grandes centros urbanos? Como devem ocorrer as adaptações no que diz respeito às necessidades econômicas e humanas? Como se dará o processo de transformação em ambientes mais planejados, como Brasília, e de que

maneira se deve desenrolar noutras cidades que cresceram desordenadamente, como São Paulo? Atualmente, o que se entende por 'cidade planejada'?

Aqui são três questões que poderíamos resumir ao seguinte: qual o futuro do planejamento? Historicamente as cidades planejadas foram verdadeiros ícones de ordem e paz social. E a limitação do crescimento urbano sempre foi a principal pauta dos planos das cidades ditas ‘planejadas’. Hoje esse princípio desapareceu diante da evidência de sua inviabilidade. O crescimento populacional e a expansão dos tecidos urbanos foram tão indiscutíveis no século XX que o planejamento precisou rever seus pontos de doutrina. Uma cidade planejada não é hoje obrigatoriamente uma cidade cujo crescimento físico e populacional deva ser definido

precisamente. A cidade planejada desse início de século é aquela que apresenta clara capacidade de oferecer infra-estrutura adequada ao conjunto de sua população. Brasília já abdicou dos 500 mil habitantes estipulados pelo Plano Piloto desenhado pelo urbanista Lúcio Costa em 1956. Hoje é uma cidade que já está dentro do processo histórico, diria até uma cidade como qualquer outra, que precisa adequar-se para oferecer maior qualidade de vida a seus habitantes, incluindo, é claro, as cidades satélites que a rodeiam. As transformações no setor de transporte público talvez venham a ser o

Uma cidade planejada
não é hoje obrigatoria-
mente uma cidade cujo
crescimento físico e
populacional deva ser
definido precisamente.

grande destaque da adaptação da capital. Em Brasília, o planejamento enquanto processo permanente deve associar-se ao desenho inicial.

Futuramente, ainda devem existir cidades que sejam organizadas em razão da industrialização? Qual será a estrutura dessas cidades, uma vez que o processo industrial vem-se modificando profundamente pela automatização, pela chamada 'tecnologia limpa' e pelo sistema *on demand*? Também sobre centros industrializados, parte deles tem-se transformado em cidades de serviço. Futuramente, no que isso deve resultar?

Não acredito que a industrialização possa produzir cidades nos moldes do que ocorreu nos séculos XIX e XX. Estamos diante de formas muito distintas de produção industrial. Essa transformação tem levado alguns estudiosos a preconizar o fim das cidades, o que me parece equivocado. A organização dessa ‘nova ordem industrial’ assumiria o modelo de uma urbanização generalizada, as cidades perderiam suas limitações precisas. Desde os anos 60, fala-se nessa possibilidade. A conurbação das cidades do leste dos EUA foi um primeiro testemunho dessa tese. Mais uma vez, no entanto, surgirão modelos e propostas muito distintas que dependerão do grau de desenvolvimento socioeconômico e cultural dos países.

Hoje se aponta um modelo mais complexo de segregação que substitui o modelo centro X periferia. É o modelo que leva populações desiguais a viverem segregadamente muito próximas e se traduz em distância social e proximidade física.

Partindo-se do pressuposto de que há uma divisão razoavelmente nítida em bairros e regiões de ricos e de pobres, como se pode lidar com problemas advindos dessa segregação de classes sociais, cultural e economicamente distintas, promovendo sua interação? Como cuidar do surgimento de guetos ou da ‘privatização de espaços públicos’, por exemplo?

Essa é uma tendência evidente. Pesquisas muito interessantes têm apontado a existência de novos modelos de segregação. Até o fim do século XIX tínhamos o modelo clássico de segregação que separava as populações por faixa de renda e etnia, que ficou conhecido como Escola de Chicago. Mais tarde foi substituído por aquele que opunha o centro à periferia. Hoje se aponta um modelo mais

complexo de segregação que substitui o modelo centro X periferia. É o modelo que leva populações desiguais a viverem segregadamente muito próximas e se traduz em distância social e proximidade física. São as favelas incrustadas em áreas de alta renda. Esse modelo não é novo no Brasil, sobretudo no Rio de Janeiro, mas em São Paulo é um fenômeno mais recente. O exemplo mais claro é a favela de Paraisópolis, no Morumbi¹.

1 Morumbi é um bairro paulistano comumente relacionado à habitantes de classe média alta.

É comum encontrarmos nas cidades aglomerações de serviços, como ruas especializadas em vendas de móveis, bairros voltados ao comércio de roupas etc. Qual é a viabilidade dessas aglomerações à luz dos conceitos de logística? Como isso deve refletir futuramente?

Acredito que ainda viveremos um longo período com esse tipo de organização do setor de serviços e de comércio especializado. Existe alguma ‘racionalidade’ econômica nesse modelo que deverá preservá-lo.

O fluxo ou trânsito de pessoas, veículos, mercadorias e serviços é algo relevante nas cidades, especialmente nos grandes centros. E há diversos modelos para controle de problemas decorrentes: em Singapura, restringe-se o trânsito de bicicletas no centro, enquanto carros têm acesso irrestrito, mediante pagamento de taxa extra; em Paris, ocorre o oposto, carros não rodam pelo centro; já em São Paulo, adotou-se o rodízio por placas, limitando o número de veículos em circulação no centro. Que outras propostas seriam viáveis para resolver ou diminuir o tráfego? Qual é a extensão dessas propostas na ótica daqueles que optaram por transportes coletivos nos grandes centros? No Brasil, por que o 'metrô' é pouquíssimo adotado?

A ‘negociação’ entre veículo individual e população será cada vez mais desafiadora. Embora estejamos diante de muitas experiências, há um consenso de que só o transporte público coletivo é capaz de reverter a situação. Em Paris, é possível impor limitações porque a cidade é coberta por um sistema metroviário dez vezes maior que o de São Paulo, de enorme eficiência: o Metrô, o RER (metrô expresso regional) e o Meteor, em processo de instalação, que deverá articular a rede ferroviária que corta a Região Parisiense. Esse conjunto forma um dos mais eficientes sistemas de transporte urbano contemporâneo e, o mais importante, ensejou uma profunda transformação no uso e ocupação do solo da metrópole, tornando-a mais adequada ao novo papel que a capital assumiu.

Ainda a respeito de fluxos, São Paulo vem implantando o Rodoanel. De que maneira esse tipo de projeto resolve problemas de trânsito nos centros urbanos? Diz-se, por exemplo, que a função de uma obra desse tipo tem mais relação com o fluxo de bens de consumo, enquanto o esvaziamento do tráfego no centro é mero 'efeito colateral'. A circulação desses bens deve ser tratada apenas como responsabilidade da infra-estrutura viária?

Efeito colateral ou não, a verdade é que os dados divulgados pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) apontam que, por conta da entrada em cena de um pequeno trecho do Rodoanel, está ocorrendo uma queda de até 20% do tráfego de veículos de carga nas marginais. De acordo com esses dados, sem ele, na última semana de abril, quando tivemos lentidão no trânsito da ordem de 160 quilômetros (km), poderíamos ter chegado a 190 km. Na verdade, dentro do modelo econômico no qual estamos inseridos, a circulação de bens está diretamente relacionada com a produção e o consumo desses bens; está em linha direta com a atividade e o crescimento econômico. Se tivermos uma melhor distribuição da riqueza, isto é, se houver, em algum grau, uma diminuição da desigualdade, a melhoria da infra-estrutura viária poderá ser vista até mesmo como uma decisiva política social.

Que competência e papel terão, no futuro das cidades, os (velhos) centros urbanos? Quais os princípios que devem reger as políticas de 'revitalização' dessas áreas?

Os centros das cidades e metrópoles têm sido objeto de muito discurso e de alguns projetos. Nesse caso, vale a pena recuperar algumas discussões. A mais importante é aquela que vê o centro das metrópoles como um espaço obsoleto e passível de revitalização. Acho a palavra 'revitalização' quase sempre inadequada para designar a intervenção a ser projetada, dada a enorme presença de vida que essas áreas possuem. Na verdade, aquilo a que se assiste nessas áreas é uma transformação de uso, ditada pelas novas áreas de expansão das atividades que estiveram ali concentradas, e de uma reocupação por funções de menor valor econômico e por população de menor poder aquisitivo. As cidades crescem e se transformam de acordo com padrões de distribuição das funções e populações,

ditados por oportunidades novas que se oferecem e, muitas vezes, por um pernicioso movimento que atende aos interesses do capital imobiliário. Esses interesses, não exclusivamente especulativos, conduzem o processo. Para que a análise seja justa e as políticas propostas para as áreas centrais mais acertadas, é preciso reconhecer e distinguir dois fatores intrínsecos ao ciclo de ‘decadência e ascensão’ dos centros: há um processo de descentralização que é, digamos, intrínseco ao ciclo de desenvolvimento das cidades, e uma descentralização ‘forçada’, voltada para a concentração do capital imobiliário especulativo em áreas mais rentáveis, devido o baixo custo da terra urbana. O esvaziamento e a promoção de áreas urbanas tem sido um modelo de atuação do setor imobiliário. Esse modelo vem

se revelando decisivo para a degradação dos centros urbanos. Para reverter essas ações é crucial entender o potencial permanente dos centros urbanos de abrigar atividades novas e de receber funções compatíveis com a vida cotidiana da sociedade – os centros suportam mal o caráter de lugares de exceção.

O esvaziamento e a promoção de áreas urbanas tem sido um modelo de atuação do setor imobiliário. Esse modelo vem se revelando decisivo para a degradação dos centros urbanos.

Com relação aos planos diretores e normas de zoneamento urbano, sabe-se que vários deles, senão todos, adotam medidas que limitam e administram a utilização do espaço urbano. Na prática, quais são os eventuais benefícios e prejuízos desse zoneamento? Em São Paulo, por exemplo, o plano diretor contempla/orienta-se por qual visão de futuro? Há indicações de criar uma cidade mais humana, ou de se privilegiar

uma ordenação em função da atividade econômica?

Os planos diretores perderam muito de sua eficiência pela falta de capacidade dos governos municipais de implementar as ações propostas. No entanto, é importante sublinhar também o papel nocivo da flexibilização aleatória das regras existentes. Os planos diretores tornam-se, nesse sentido, um conjunto de proposições sem respaldo na realidade econômica do município e uma fonte inesgotável de regras propiciadoras de negociações espúrias. O zoneamento foi estabelecido em 1972 e desde então, apesar das enormes discussões, tem permanecido inalterado. Tanto



o que permanece inalterado quanto as ‘flexibilizações’ de zonas, quase sempre casuísticas e facilitadas pelos governos municipais, criam um clima de pouca credibilidade para o zoneamento. É também muito importante chamar a atenção para as críticas que apontam o caráter elitista que o zoneamento acabou assumindo. A concentração de investimentos em zonas de baixa densidade habitacional, sobretudo nas denominadas Z1 e Z2, cujo caráter privilegiado é indiscutível, é um dado facilmente observável.

A chamada Agenda 21 estipula que há quatro pontos para o desenvolvimento da área urbana: cidades sustentáveis; infraestrutura e integração regional; redução das desigualdades sociais, e ciência e tecnologia para o desenvolvimento sustentável. Embora o programa tenha seus méritos, apenas cidades pequenas e médias, como Santo André e Rio Claro, adotaram a Agenda. Por quê?

O planejamento participativo deve ser uma meta permanente de todo profissional que queira afastar-se do indesejável viés tecnocrático da ação de planejar.

Justamente porque a Agenda tem uma pauta que simplifica a realidade. Os quatro pontos são, sem dúvida, o essencial, mas, nas grandes cidades e nas áreas metropolitanas, os problemas tornaram-se complexos do ponto de vista da gestão. Penso que a Agenda tenha um papel central nas questões relacionadas ao uso do solo e ao meio ambiente urbano.

Futuramente, que participação se espera das instituições governamentais e da sociedade civil no planejamento urbano? Que papel deve ser permitido ou conquistado por elas?

O planejamento participativo deve ser uma meta permanente de todo profissional que queira afastar-se do indesejável viés tecnocrático da ação de planejar. Por outro lado, é preciso ter clareza de que a participação comunitária em torno de questões urbanas implica a presença de uma vida comunitária bem organizada e viva. Todo urbanista e todo planejador consciente de seu papel social buscam informações para alimentar o seu projeto por meio da participação das comunidades diretamente

envolvidas com a ação que se pretende implantar. Entretanto, houve um abuso da prática que carregava o nome de ‘participativa’ que acabou por esvaziar o conceito e, como desdobramento lógico, a própria prática do planejamento participativo. Para recuperar os aspectos mais importantes da participação, é preciso recuperar as formas de discussão e encaminhamento dos problemas comuns que afetam o conjunto dos usuários e moradores de um determinado setor urbano.

Como compreender as contribuições que resultaram dos debates ocorridos a partir da aprovação do Estatuto da Cidade - 1ª Conferência Nacional das Cidades, 2003 -, e em seminários internacionais? Como o Estatuto pode contribuir para a ordenação e crescimento urbanos? Há mudanças gerenciais com essa aplicação?

O Estatuto da Cidade é o resultado de uma longa luta de grupos militantes muito empenhados e informados. Há uma clara qualidade no texto da lei que o instituiu em 2001. Por outro lado, poucos frutos foram colhidos na ordenação urbana que poderiam ser debitados na aprovação do Estatuto. É uma lei que foi aprovada no apagar das luzes do governo Fernando Henrique Cardoso, depois de tramitar durante 12 anos pelo Congresso Nacional e que, desde de então, permaneceu sem os ajustes e complementações necessárias para sua aplicação.

Especialmente nas potências asiáticas, discute-se o desenvolvimento das 'Cidades Digitais' que, superficialmente definindo, são cidades virtuais, com praças, *shoppings*, ruas, restaurantes e tudo o que existe no ambiente real. As pessoas podem usar todos os serviços sem sair de casa, porém perdem o contato físico. Na prática, funciona como uma fuga a problemas atuais como o da violência e do trânsito. Em contrapartida, as pessoas se tornam enclausuradas, têm menos contato. Que contribuições o avanço tecnológico pode proporcionar à qualidade de vida dos urbanitas?



Não tenho elementos para responder a essa questão. Ainda não conheço suficientemente a realidade asiática e li poucos trabalhos sobre o tema especificamente urbano físico-espacial. Há uma visão um pouco ficcional a respeito das novas ‘cidades asiáticas’.

Em cidades que cresceram de forma desordenada e rápida, de que modo distintas áreas de conhecimento, principalmente a Arquitetura, as Engenharias, o Urbanismo e as chamadas áreas tecnológicas poderiam auxiliar? Exemplarmente, como poderiam tratar de problemas como o do abastecimento de água ou da violência?

Penso que diante de tal cenário o papel central do urbanismo será o de mantê-las em funcionamento, estabelecendo a coesão das partes que tenderão, constantemente, à dispersão e desorganização.

sobre trilhos. Será uma cidade em rede. Serão mais parecidas com Los Angeles do que com Paris! A engenharia, o urbanismo, a arquitetura terão tarefas articuladas para organizar essas extensões urbanizadas. Penso que diante de tal cenário o papel central do urbanismo será o de mantê-las em funcionamento, estabelecendo a coesão das partes que tenderão, constantemente, à dispersão e desorganização.