

Porto Alegre, uma visão de futuro



Câmara Municipal
de Porto
Alegre



Porto Alegre, uma visão de futuro

**Ciclo de eventos sobre o futuro da cidade
realizado em 2008**

Organizadores

**João Carlos Brum Torres
Marcello Vernet de Beltrand**

Colaboradores

**Benamy Turkienicz
Jorge Guilherme Francisconi
Luís Antonio Lindau
Maria Alice Lahorgue**



**Câmara Municipal
de Porto
Alegre**

Executado por

Publicato Agência de Criação Editorial

www.publicato.com.br

Fotografias

Equipe fotográfica da CMPA

Impresso

Gráfica RJR

P853 Porto Alegre, uma visão de futuro: ciclo de eventos sobre o futuro da cidade, realizado no ano de 2008/realização, Câmara Municipal de Porto Alegre; coordenador-geral, João Carlos Brum Torres. – Porto Alegre : Câmara Municipal, 2009. 220 p. : 28 cm.

1. Urbanismo. 2. Mobilidade Urbana. 3. Desenvolvimento Econômico. 4. Segurança Pública. I. Câmara Municipal de Porto Alegre. II. Torres, João Carlos Brum.

CDU 711



**Ciclo de eventos sobre o futuro da cidade
realizado em 2008**

Organizadores

**João Carlos Brum Torres
Marcello Vernet de Beltrand**

Colaboradores

**Benamy Turkienicz
Jorge Guilherme Francisconi
Luis Antonio Lindau
Maria Alice Lahorgue**

Realização

Câmara Municipal de Porto Alegre

O ciclo de eventos teve o apoio dos servidores da Câmara Municipal que em 2008 estavam atuando nos setores de Relações Públicas, Imprensa, Presidência e Direção-geral e Memorial.

Empresa Organizadora dos Eventos

Capacitá Eventos

Promoção

AsBEA

Instituto dos Arquitetos do Brasil – RS
Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul
Confederação Nacional dos Municípios

Patrocinadores

Grupo CEEE
Banrisul
Ação Informática
Aracruz
ATP
Braskem
Caixa RS
LT Distribuidora
SIL Soluções Ambientais
Sinergy Novas Mídias
Trensurb
Ministério das Cidades
Unimed Porto Alegre

Apoiadores

Governo do Estado do Rio Grande do Sul
Assembleia Legislativa do Rio Grande do Sul
Prefeitura Municipal de Porto Alegre
UFRGS
UniRitter
PUCRS
Centro Universitário Metodista
FMP
DMAE
Procempa
FIERGS
Federasul
Sinduscon
SECOVI –RS
Agademi
SULGÁS
SULPETRO
SINDPOA

REALIZAÇÃO



**Câmara Municipal
de Porto
Alegre**

PROMOÇÃO



PATROCINADORES



sinergynovasmídias



APOIADORES



SUMÁRIO

	Apresentação
9	A consciência urbanística da cidade <i>Vereador Sebastião Melo</i>
	Introdução
13	Porto Alegre, uma visão de futuro: reflexão sobre a dinâmica urbana <i>João Carlos Brum Torres</i>
	I Mobilidade Urbana
43	Desafios da Mobilidade Urbana de Porto Alegre, <i>por Luis Antônio Lindau</i> Principais resultados da oficina
	II Desenvolvimento Econômico
69	Transformações econômicas: oportunidade e desafios <i>por Maria Alice Lahorgue</i> Principais resultados da oficina
	III Urbanismo Sustentável
89	Urbanismo sustentável, <i>por Jorge Guilherme Francisconi</i> Principais resultados da oficina
	IV Dinâmica e Estética Urbana
121	Estética Urbana e Dinâmica de Bairros <i>por Benamy Turkienicz</i>
	V Segurança Pública
137	Fatores preditivos da violência na região metropolitana de Porto Alegre – um estudo preliminar com sugestões de políticas públicas <i>por Júlio Brunet</i>
145	Segurança Pública: para além do medo e do mesmo <i>por Marcos Flávio Rolim</i>
	Fórum de encerramento
151	Experiências Contemporâneas de Renovação Urbana As visões de Jaime Lerner, Charles Duff e Jordi Borja, <i>por Marcello Vernet de Beltrand</i>
179	Carta Programática
185	Expediente
195	Imagens do Fórum

APRESENTAÇÃO

A consciência urbanística da cidade

É com grande satisfação que me dirijo aos leitores da obra que, por iniciativa e responsabilidade da Câmara Municipal de Porto Alegre, vai agora a lume. Satisfação, primeiramente, de caráter institucional, compartilhada com os vereadores desta Legislatura e da anterior, motivada pela certeza de que este livro será uma referência importante para quaisquer debates que venham a ser feitos sobre o futuro de nossa capital. No entanto, tenho satisfação também pelo sentimento do dever cumprido, da convicção de que com esta publicação e com a promoção do grande evento que está na origem – o Fórum Porto Alegre, uma visão de futuro –, esta Casa forneceu uma importante contribuição para o amadurecimento do que talvez deva ser chamado a consciência urbanística da cidade.

Para a compreensão adequada desse ponto, creio que não serão demasiadas algumas observações, destinadas a esclarecer as atividades ordinárias do Poder Legislativo no plano

municipal, assim como as circunstâncias especiais à luz da qual devam se visualizar os trabalhos que deram origem a este livro e a sua presente entrega ao público leitor.

Como se sabe, nas democracias modernas, a responsabilidade primária de toda Casa Legislativa reside na apreciação dos projetos de lei encaminhados pelo Poder Executivo, além daqueles elaborados a partir e dentro das competências do próprio Legislativo. Aliás, sem entrar em polêmicas estéreis sobre a importância relativa das competências dos Poderes de Estado, pode-se dizer que a responsabilidade de legislar é universalmente considerada como a mais alta expressão dentro da macro-organização e da distribuição das funções públicas dentre os Poderes do Estado. Apesar disso, convém notar que o exercício dessa função tende, em muitos casos, a rotinizar-se, até mesmo, em consequência da sucessão regular dos ciclos legislativos. Além disso, não é raro que os debates parla-

mentares se deixem atrair por assuntos de interesse transitório e menor. Assim, no caso das câmaras municipais, observa-se, com frequência, que, quando não ocupadas com suas responsabilidades mais nobres de apreciação e votação do orçamento, ou, de tempos em tempos, do Plano Diretor da cidade, desperdiçam o seu tempo com questões secundárias, quase sempre apreciadas de forma descontextualizada, raramente se ocupando de entender e promover uma visão de conjunto e de longo prazo da cidade, cuja representação política lhes compete. No entanto, no caso específico de nossa cidade, o debate urbano público, infelizmente, tem se caracterizado pelo acirramento de posições sobre questões pontuais, com pouca perspectiva de conjunto. Por isso, não é difícil entender por que o trabalho parlamentar em nossa capital, embora sempre responsável, seguidamente tenha se desenvolvido sem levar em conta uma visão urbanística mais abrangente.

Em vista disso, ter esta Casa tomado a iniciativa de promover um debate aprofundado sobre a problemática urbana atual foi excepcional e atestadora do desejo dos vereadores porto-alegrenses de não apenas buscarem subsídios para a qualificação de seu trabalho ordinário, mas também de promoverem na própria opinião pública da cidade um *aggiornamento* e um aprofundamento da consciência dos problemas urbanos. Ao fazer isso, é claro que a Casa foi além de suas responsabilidades ordinárias; contudo, demonstrou um notável compromisso com a obrigação de zelar para que as orientações e diretrizes de estado, relativas ao desenvolvimento da cidade, sejam feitas com base em uma compreensão lúcida do que é o mundo urbano em nossos dias.

Essa é a razão pela qual os legisladores de Porto Alegre - os vereadores desta Legislatura e da anterior - sentem-se particularmente orgulhosos de entregarem à opinião pública este livro, que marca a contribuição especial que procuramos fazer para a renovação do debate urbanístico em nossa capital.

Eu faltaria, porém, com um dever de sinceridade, se não dissesse que, pela primeira vez, no final de 2007, fui honrado pelos meus colegas vereadores com a indicação para a Presidência da Casa. Então, a partir disso, acalentei o projeto de promover um debate sério sobre o futuro de Porto Alegre. Na verdade, há muito tempo sentia que a falta de discussões mais aprofundadas era uma das razões pelas quais existiam tantos aspectos de nossa vida coletiva que ainda estão aquém do que todos os cidadãos porto-alegrenses legitimamente almejam. Por certo, poderia-se julgar que havia e há algo de paradoxal nesse nosso ponto de vista, pois, afinal, Porto Alegre tornou-se mundialmente conhecida por ter inventado o orçamento participativo. Todavia, todos sabemos que essa inovação institucional, em si, necessariamente concentra a atenção da cidade em questões pontuais, de equacionamento anual, além de passíveis de serem objeto imediato da ação do Poder Público. A consequência disso foi que, nos últimos tempos, a opinião pública da cidade tem dado muito pouca atenção às questões de fundo não apenas as relativas às infraestruturas de transporte, ao saneamento e à habitação, mas também à iniciativa privada - que decorrem dos desdobramentos urbanos das novas oportunidades e desafios econômicos trazidos pelo mundo globalizado.

Seja como for, assim que assumi a Presidência da Câmara de Porto Alegre, procurei

meus colegas e propus que realizássemos, ao longo do exercício de 2008, o projeto Porto Alegre, uma visão de futuro. Para isso, formamos uma comissão para tratar do assunto, integrada pelos vereadores Adeli Sell, Neuza Canabarro e Claudio Sebenelo, a qual coube coordenar a execução do projeto.

Em primeiro lugar, fomos em busca de parcerias relevantes, esforço que nos levou ao Instituto dos Arquitetos do Rio Grande do Sul, à Sociedade de Engenharia de Porto Alegre, à Associação dos Escritórios de Arquitetura do Estado, instituições que, ao aceitarem nosso convite, se tornaram copromotoras do evento. Do mesmo modo, procuramos as Universidades e, igualmente bem recebidos, passamos a contar com o apoio da Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), da Pontifícia Universidade Católica (PUCRS) e da Universidade Ritter dos Reis (UniRitter). Para coordenar tecnicamente o projeto, convidamos o Professor João Carlos Brum Torres, que por duas vezes foi Secretário de Planejamento do Estado. Depois disso, tendo em vista as limitações orçamentárias da Câmara e o caráter social e comunitário da ideia, cuja realização perseguíamos, fomos em busca de patrocínios e pudemos contar, então, com o apoio material de um amplo e respeitável espectro de apoiadores, que será detalhado mais adiante.

Montada, assim, essa base material, com o apoio de nosso Coordenador-geral, competentemente secundado pelo Coordenador-geral Adjunto, Sr. Marcello Beltrand, pelos quatro coordenadores temáticos - os professores doutores da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, a Economista Maria Alice Lahorgue, o Engenheiro Luis Antonio Lindau, o Arquiteto Benamy Turkienicz e o renomado Arquiteto e Ur-

banista Jorge Francisconi -contando ainda com o eficiente apoio operacional da Empresa Capacitá Eventos, foi executado o projeto, cujo desenho e resultado serão apresentados na sequência deste livro. Aliás, cabe mencionar, antecipadamente, que esta obra trouxe para a discussão de nossa cidade um grande e qualificadíssimo grupo de urbanistas - gaúchos, brasileiros e internacionais - que nos asseguraram e participaram do grande debate que agora publicamos. Orgulhosos desse empreendimento, desejando boa leitura aos que acessarem estas páginas, queremos reafirmar, mais uma vez, nosso compromisso com o futuro desta cidade e, muito especialmente, com os valores de um urbanismo humanista, que, antes de tudo, está preocupado com o bem-estar dos porto-alegrenses. Além disso, inclui, convém sublinhar, a par do dinamismo econômico e da consequente geração de empregos, um sistema viário eficiente, condições de moradia dignas para todos, infraestruturas de saneamento, drenagem, coleta e disposição final de lixo adequadas, logradouros públicos bem cuidados, segurança pública e, também, por último, mas não menos importante, uma valorização da dimensão estética da nossa, ainda linda, Porto Alegre.

SEBASTIÃO MELO

**Presidente da Câmara Municipal
de Porto Alegre no biênio 2008-2009**

INTRODUÇÃO

Porto Alegre uma visão de futuro: a consciência urbanística da cidade

por João Carlos Brum Torres

No dia 14 de maio de 2008, no teatro do Prédio 40 da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS), com a presença da governadora do estado, do prefeito de Porto Alegre e do presidente da Câmara Municipal, foi aberto oficialmente o ciclo de debates *Porto Alegre, uma visão de futuro*. A sessão de abertura foi imediatamente seguida pelo primeiro dos debates, dedicado ao tema da Mobilidade Urbana. No dia 22 de julho, o Fórum de encerramento concluiu o trabalho que, naqueles dois meses, fez da problemática urbana porto-alegrense um foco central de interesse da opinião pública local.

É para preservar os valiosos resultados desse debate inovador que, por iniciativa da Câmara Municipal de Porto Alegre, é agora publicado este livro, no qual está apresentada uma boa parte do que foram as apresentações, comunicações e os debates ocorridos naquele curto, mas, do ponto de vista urbanístico, memorável período.

Nessa introdução, são destacados os elementos que permitem compreender aspectos centrais do empreendimento, a saber: motivação e objetivos gerais, composição da base institucional e operacional, o desenho técnico que presidiu-lhe a realização, o espectro temático e, por fim, as lições que foram deixadas pelo *Porto Alegre, uma visão de futuro*.

Com relação ao primeiro desses pontos, o essencial é a reconstituição do contexto e das motivações que deram sustentação à iniciativa. Para isso é necessário apresentar as preocupações que levaram o Presidente da Câmara Municipal de Porto Alegre, o vereador Sebastião Melo, a propor a seus pares o *Porto Alegre, uma visão de futuro* e que também fizeram com que os vereadores porto-alegrenses aprovassem o projeto consensualmente. Além disso, requer trazer à luz o contexto em que brotaram e se desenvolveram essa iniciativa e essas decisões, o que permitirá também explicar as razões que

levaram a todos quantos se preocupam técnica, profissional e politicamente com a cidade a reconhecer o debate proposto pela Câmara Municipal como de alto interesse e uma oportunidade absoluta.

Com relação à segunda das tarefas assumidas nessa introdução, o que cabe fazer é oferecer uma breve ideia das complexas tratativas institucionais e operacionais que, mais do que permitir a realização de um ciclo de eventos, fizeram do *Porto Alegre, uma visão de futuro* um acontecimento de grande enraizamento comunitário de significativa força política.

O terceiro desses esclarecimentos introdutórios deverá constituir-se na explicação da lógica e ordem de reflexão que presidiram a modelagem da proposta de discussão aprofundada sobre o desenvolvimento porto-alegrense, incluindo-se aí a eleição dos temas, subtemas, assim como a escolha dos participantes. Isso significa que referências temático-conceituais orientaram a estruturação técnica do projeto, dando-se conta também dos elementos que explicam o caráter inovador de sua contribuição à discussão sobre Porto Alegre e sobre o seu futuro.

Em quarto lugar, para concluir essa exposição dos elementos contextualizadores, caberá ainda destacar algumas das principais conclusões do *Porto Alegre, uma visão de futuro*, assim como pôr em destaque os desdobramentos político-institucionais que decorrem do esforço feito em 2008 – notadamente o endosso firme e entusiasta à proposta de criação de um Instituto de Altos Estudos Urbanos em Porto Alegre – e que devem ser tomados como incorporados à melhor consciência urbanística da cidade.

1. PORTO ALEGRE, UMA VISÃO DE FUTURO: MOTIVAÇÃO E CONTEXTO

1.1 A Motivação e o Contexto Político

Como é de praxe em relação a iniciativas institucionais, as motivações que levaram a Câmara Municipal de Porto Alegre a propor a realização de um grande debate sobre o futuro da cidade foram múltiplas e podem ser analisadas em mais de um plano.

Contudo, nesse caso é preciso, desde logo, destacar que a iniciativa é indissociável do projeto de renovação da atividade parlamentar concebida e implementada pelo vereador Sebastião Melo, quando foi eleito para a presidência da Câmara de Vereadores do Município, ao final de 2007. Com efeito, tão logo assumiu a direção da Casa, tratou de pôr em marcha as linhas de renovação da atividade parlamentar municipal, que à luz de sua longa experiência de militante político e de parlamentar lhe pareciam necessárias e urgentes.

A primeira delas era a modernização administrativa da Câmara, organismo, que como tantos de seus congêneres no Brasil, acumulava problemas administrativos sérios, cuja superação integral não poderia ser feita do dia para noite, mas que precisavam ser enfrentados com decisão e renovação de métodos. O desdobramento prático dessa avaliação foi a celebração de um convênio com o Programa Gaúcho de Qualidade e Produtividade (PGQP), instituição prestigiada e reconhecida no Rio Grande do Sul como de grande experiência e competência na promoção de reformas de processos de produção e gestão tanto na área privada quanto na pública.

Em segundo lugar, a nova Mesa Diretora empreendeu uma iniciativa ordenada de incremento do diálogo da Câmara com os cidadãos porto-alegrenses, ação essa destinada a melhorar a imagem do Parlamento municipal com a opinião pú-

blica da cidade, a colocar em sintonia e a comprometer mais diretamente os vereadores com os interesses comunitários. Praticamente, essa diretriz traduziu-se em um plano de realização de audiências públicas descentralizadas, nas quais a representação parlamentar deslocava-se de sua sede para colocar-se em contato com os interesses vivos da sociedade, dispondo-se, assim, a ouvir as reivindicações e reclamações da comunidade e colhendo também a oportunidade para prestar contas de seu trabalho. Desse modo, em termos relativamente informais, a Câmara de Vereadores de Porto Alegre dava, em 2008, um belo exemplo de aumento da *accountability* do Parlamento local.

Em terceiro lugar, enfim, o programa de renovação da Câmara Municipal envolvia um inédito projeto de fazer da instituição à base de promoção de um grande debate sobre o futuro de Porto Alegre.

Para aperceber-se de quão inovadora era essa proposta do Presidente Melo, é necessário, porém, ter bem presente como é o funcionamento ordinário de uma Casa Legislativa. A propósito, o primeiro registro a fazer é que a essas instituições não faltam, em absoluto, oportunidades de debate, podendo-se dizer, na verdade, que este é o estado permanente do Poder Legislativo, pois sobre ele convergem não apenas todas as propostas de alteração do marco legal sob o qual se desdobra a vida social, mas também os interesses vivos que estão por trás de cada sugestão de alteração legislativa. Assim, ao ensejo dos projetos de lei encaminhados pelo Executivo ou das contestações que àqueles sejam opostas, ou das sugestões de alterações que lhes sejam endereçadas, ou de substitutivos que pareçam oportunos, o Legislativo é constantemente compelido a interagir

com o processo social real e a envolver-se com o futuro da comunidade que lhe compete representar. A situação de Porto Alegre e de sua Câmara não faz exceção a esse quadro, e é natural perguntar por que, afinal, uma instituição que está estrutural e constantemente no centro dos debates sobre a vida concreta da cidade haveria de querer promover debates externos, alheios ao exercício de sua já muito alta e solicitada responsabilidade ordinária.

A resposta a esse questionamento não é difícil, embora requeira atenção nas questões relativas à própria natureza do trabalho parlamentar e nas circunstâncias mais específicas, referentes ao modo como vem tendo lugar o desenvolvimento institucional de Porto Alegre.

Com relação à primeira dessas duas ordens de consideração, é preciso observar que, embora o Parlamento seja, como já dito, o espaço institucional no qual são discutidas e processadas as mudanças no marco regulador da vida social e, na esfera municipal, o enquadramento legislativo da vida da cidade, não é menos verdade que tais assuntos chegam à Câmara parcelada e pontualmente, na sequência dos projetos de leis, no essencial de iniciativa do Poder Executivo.

Ora, esse fracionamento do trabalho legislativo evidentemente não facilita a formação de uma visão de conjunto da dinâmica urbana. Além disso, a repetição do ciclo legislativo e as conhecidas restrições ao direito de emenda fazem com que mesmo o momento anualmente mais importante da atividade parlamentar ordinária – a aprovação da Lei de Orçamento – tenda a tornar-se uma atividade rotineira, em que o Poder Legislativo, no mais das vezes, intervém de maneira incidental e dispersa. No mesmo sentido, como fatores analogamente estimuladores da dispersão do trabalho parlamentar, há ainda o fato de os titulares do Poder

Legislativo Municipal encontrarem-se pessoalmente muito próximos de seus eleitores, o que naturalmente lhes desvia a atenção para assuntos menores, de natureza quase particular, os quais acabam ocupando uma parcela desproporcional do seu tempo.

Nessas circunstâncias, os mais lúcidos dentre esses se apercebiam de que falta a seu trabalho uma perspectiva mais ampla sobre os problemas de fundo de sua cidade. No entanto, para que o sentimento dessa carência viesse a ensejar a proposta de um grande debate urbano em Porto Alegre – a realização do *Porto Alegre, uma visão de futuro* –, foi necessário que a ele se agregassem outros fatores. Esses, aliás, de natureza mais específica, relacionados com a grande inovação institucional que marcou a vida político-administrativa de nossa capital no período recente e com a dinâmica real de desenvolvimento metropolitano. Referimo-nos, no primeiro caso, ao Orçamento Participativo (OP) e, no segundo, a um certo descompasso do desenvolvimento ocorrido na capital gaúcha, comparativamente ao que se pode observar em outras capitais brasileiras.

Quanto ao primeiro desses pontos, cabe ressaltar que a consagração do Orçamento Participativo não apenas como a principal bandeira política, durante o longo período de administração de Porto Alegre pelo PT, mas também como prática efetiva de concentração do debate político ordinário sobre questões orçamentárias, fez com que o debate sobre Porto Alegre tenha por um longo período de tempo se centrado, por um lado, nos méritos e deméritos desse instrumento de gestão dos fundos públicos e, por outro lado, na discussão das questões pontuais afetas à alocação dos fundos públicos passíveis de discriminação alocativa, isto é, os não comprometidos

com o pagamento da folha de pessoal, com o serviço da dívida e com o custeio básico.

Ora, embora não seja óbvio, na verdade não é muito difícil entender como e por que a concentração do debate político sobre essas duas questões teve um efeito perverso sobre a percepção e mesmo sobre o conhecimento técnico da dinâmica urbana de fundo que vem modelando o desenvolvimento de Porto Alegre.

Para tornar mais claro o que estamos querendo dizer, convém nos determos por um instante sobre esses dois pontos. Ou seja, estamos sugerindo que fazer – por 16 anos! – de um tema abstrato, referente ao modo mais conveniente de controle de participação no Poder Público por parte dos cidadãos, o elemento centralizador das atenções da opinião pública teve como consequência inevitável a absoluta subordinação e, mesmo, a subalternização das questões urbanas concretas a essa problemática institucional e de caráter eminentemente político. Assim, de maneira altamente paradoxal, o que ocorreu foi que essa espécie de hiperpolitização do debate público em Porto Alegre acabou por ter um efeito inequivocamente despolitizador, pois enquanto se polemizava sobre a importância ou a desimportância do Orçamento Participativo, a vida urbana seguia seu curso, espontânea e despercebidamente, em função dos investimentos privados, das opções de habitação, consumo e lazer dos cidadãos e do dia a dia administrativo. Nesse sentido, pode-se dizer que quanto mais politizada se fazia a discussão, menos politizada se tornava a agenda urbana real dos porto-alegrenses.

Entretanto, esses indesejáveis efeitos colaterais da disputa política sobre o Orçamento Participativo se agravavam ainda mais pelos efeitos concretos que prática desse instrumento ins-

titucional tem sobre o modo de tratar das questões da cidade. De fato, as discussões envolvidas na implementação do Orçamento Participativo, a par do efeito positivo de vincularem as decisões de investimentos às demandas efetivas das comunidades, têm, por outro lado, pelo menos, duas implicações indesejáveis e que, tal como no caso que tratamos anteriormente, acarretam um efeito de despolitização e de obscurecimento da agenda real da cidade. Ambos os pontos estão contidos já no próprio nome da instituição, já que o orçamento também é conhecido como “lei ânuia”, isto é, que o horizonte temporal das decisões que ele consagra é limitado a um exercício administrativo. Em segundo lugar, os debates do Orçamento Participativo estão focados, obviamente, sobre o uso de recursos públicos e, na verdade, sobre aquela parte de tais recursos que, como aludido antes, não se encontra comprometida com despesas compulsórias, como o pagamento da folha de pessoal, do serviço da dívida, do custeio básico. O mais importante é que tais discussões passam necessária e estruturalmente ao largo do que a vida da cidade deve à iniciativa privada, seja no que diz respeito ao ritmo e à especificação das edificações, da oferta de serviços, de localização de atividades produtivas, ou das opções residenciais particulares.

Concretamente, no caso de Porto Alegre, a prevalência absoluta na agenda política da cidade dos temas do Orçamento Participativo – nos dois planos que acabamos de distinguir – fez com que o debate sobre os rumos do desenvolvimento econômico e urbanístico ficasse inteiramente em segundo plano. Paradoxalmente, a cidade que se tornou referência mundial em função da criação de um inovador mecanismo de democracia direta, tornou-se cada vez mais cega a respeito do que estava acontecendo com ela mesma.

Esse foi, pois, o pano de fundo da proposta do vereador Sebastião Melo: o sentimento da falta de reflexão dos porto-alegrenses sobre os destinos de sua cidade, a percepção de que Porto Alegre precisava voltar a prestar atenção às grandes tendências de seu próprio desenvolvimento, à dinâmica urbana que, à revelia da consciência política ordinária, vinha compondo e transformando os referenciais mais básicos da vida urbana local.

1.2. O contexto estrutural do *Porto Alegre, uma visão de futuro: uma dinâmica de desenvolvimento e de desenvolvimento urbano ignorado*

Por certo, se ao longo dos últimos anos Porto Alegre não tivesse estado submetida a tensões e transformações de grande impacto sobre as condições econômicas, físicas e mesmo culturais da vida urbana, esta ausência do debate urbanístico talvez não fosse importante, uma vez que, sob uma tal hipotética situação de estabilidade urbana, se poderia imaginar que, afinal, os grandes problemas da cidade seriam conhecidos; seriam, como se costuma dizer, os de sempre, de sorte que nada mais seria necessário do que ir gerenciando a rotina de seu enfrentamento nas práticas regulares e anualizadas da discussão orçamentária, desenvolvidas primeiro nos órgãos técnicos do próprio Poder Executivo e, em seguida, nos foros distintos, mas em última análise complementares, das reuniões do OP e do debate legislativo na Câmara de Vereadores da capital.

É preciso reconhecer, no entanto, que essa hipótese de estabilidade da vida urbana porto-alegrense não corresponde em absoluto ao que foi a evolução histórica da cidade no último quartel do século passado e no início deste século XXI. Se é verdade que Porto Alegre não experimentou nas últimas décadas a mesma aceleração do cresci-

mento demográfico verificada em outras capitais brasileiras, não é menos verdade que o crescimento da região metropolitana de Porto Alegre continuou forte, assim como foram profundas as mudanças qualitativas ocorridas na vida da cidade nos últimos anos, como é o caso do crescimento muito acelerado da frota de veículos particulares, das alterações nos padrões dos serviços de comércio em decorrência da implantação dos *shoppings centers*, do surgimento de novos bairros, da tendência à decadência da área central e assim por diante.

Com relação ao crescimento demográfico, isso pode ser comprovado quando se considera que, embora o incremento populacional de Porto Alegre entre 1970 e 2007 tenha ficado em torno de 60,4% (a cidade passou de 885.445 habitantes na primeira dessas datas para 1.420.667 em 2007), o crescimento da Região Metropolitana em um período ligeiramente menor, entre 1970 e 2004, foi de 153% (a região metropolitana de Porto Alegre passou de 1.574.239 em 1970 para 3.983.905 habitantes em 2004). Assim, ainda que a cidade não tenha se expandido com a enorme aceleração verificada em outras capitais brasileiras – como Brasília, Manaus, Fortaleza, Salvador ou Curitiba, que entre 1970 e 2007 cresceram, respectivamente, 357%, 261%, 188%, 187% e 187% –, a verdade é que o alívio trazido pela expansão demográfica relativamente moderada foi, pelo menos, parcialmente anulado pela expansão do entorno metropolitano, o qual evidentemente pressionou a infraestrutura de transportes da capital e, desse modo, indiretamente, os demais serviços de infraestrutura.

No entanto, para evidenciar que os últimos anos afetaram Porto Alegre muito profundamente sob muitos aspectos e que tais alterações lhe

modificaram o panorama urbano global, é preciso acrescentar à consideração dos indicadores demográficos básicos a de vários outros elementos, tanto de caráter econômico-social quanto de natureza urbanística.

Assim, para não dar mais do que alguns exemplos, a renda *per capita* na cidade passou, em valores constantes (expressos a preços de 2000 – INPC), de 2.433 reais, em 1970, para 4.660 reais, em 1991, para 8.760 reais, em 2000 e para 11.875 reais, em 2007¹, o que representou um incremento de 488% entre os anos que extremam a série. Se for considerado um período menor, comparando a renda *per capita* de 1991 com a de 2007, tem-se que, nesses últimos 16 anos, houve igualmente um crescimento expressivo de 254,8%.

Já com relação ao aumento de número de domicílios, o incremento foi também muito significativo, de 175% entre 1970 e 2007, como se vê na série seguinte:

1970	▶	197.910
1980	▶	300.576
1991	▶	380.987
2000	▶	440.557
2007	▶	547.950 ²

Ainda mais importante foi o aumento da frota de veículos no período recente, que passou

¹ Agradecemos aqui às Economistas Maria Alice Lahorgue e Maria Domingues Benetti pela geração das tabelas de que foram extraídas estas informações.

² 1970, 1980, 1991, dados compilados por Oscar Fernando Osório Balarine, *Determinação do impacto de fatores socioeconômicos na formação do estoque habitacional em Porto Alegre*, tese de doutoramento apresentada no Curso de Pós-graduação em Engenharia da Produção da Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 1975, Tabela 1.1 (fonte: IBGE); 2000 dados do IBGE em <<http://www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1>>; 2007. Estimativa com base na distribuição dos domicílios dentre as cidades da região metropolitana de Porto Alegre em 2000, com a divisão política de 2001, sob a pressuposição de que a participação relativa de Porto Alegre na região metropolitana manteve-se constante com relação ao variável número de domicílios particulares permanentes.

de 321.284, em 1999, para 591.598, em 2007. É, porém, no plano urbanístico que as mudanças pelas quais passou Porto Alegre, nos últimos anos, foram mais profundos, pois, em ambos os extremos do espectro social, o perfil da cidade alterou-se de maneira muito profunda.

Com efeito, com relação aos zoneamentos preferidos pelos empreendimentos construtivos destinados às classes de renda mais alta, depois das grandes pressões que caracterizaram a revisão do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano em 1987, houve uma ampliação dos índices de aproveitamento por força da admissão de maior densificação e verticalização em áreas urbanas tradicionais. Com isso, alterou-se profundamente o perfil urbanístico dos Bairros Moinhos de Vento e Petrópolis, assim como se viabilizou uma transformação completa e radical dos Bairros Bela Vista e Mont'Serrat. Isso ocorreu devido, em grande medida, à demolição do estoque construído – na maioria dos casos constituído por residências unifamiliares – por edificações condominiais de alto padrão. Processo análogo ocorreu no Bairro Chácara das Pedras, onde depois da abertura da Avenida Nilo Peçanha, da construção, primeiro, do Shopping Iguatemi e, depois, do Shopping Bourbon Country, houve a formação de uma área urbana inteiramente nova e de grande expressão na vida da cidade em termos de expansão e qualificação do comércio, do lazer e mesmo da habitação. Como último dos capítulos dessa expansão da base de assentamento territorial da classe média alta na zona de polarização criada pelos Shoppings Iguatemi e Bourbon Country, cabe ainda mencionar a criação *ex nihilo*, pode-se dizer, do chamado Jardim Europa, área ainda em processo de ocupação, mas que já se constitui em um dos polos dinâmicos da cidade com relação ao

assentamento de famílias de classe média e classe média alta³.

Não foi, porém, unicamente nos bairros de classes altas que a cidade se alterou, e rapidamente, nos últimos anos. Na Cidade Baixa, por exemplo, um bairro tradicional e da classe média, houve uma alteração de grande escala, decorrente, não como nos casos anteriores, de grandes transformações morfológicas, mas de um novo padrão de edificação em consequência e em sinergia com a criação daquele que – do ponto de vista da harmonização com o perfil do bairro e, assim, do ponto de vista da qualidade urbana – é o mais perfeitamente ajustado dos novos grandes equipamentos da cidade, o centro comercial Olaria. Do mesmo modo, ainda com relação a zoneamentos típicos da classe média, pode-se apontar a criação do Bairro Humaitá, um bairro praticamente novo que, aliás, deverá entrar em um período de forte dinamização em função de inovações recentes, como a construção do Viaduto Leonel Brizola e da edificação da futura arena do Grêmio Foot-Ball Porto-Alegrense. Evidência também significativa de que a cidade vem se transformando rapidamente, com alterações significativas nas condições de vida de todas as faixas salariais – nesse caso, com relação à classe média – é o dinamismo que vem apresentando o Bairro Vila Ipiranga, de intenso crescimento demográfico nos últimos anos.

Já com relação à dinâmica dos bairros populares, pode-se citar a grande expansão da Lomba do Pinheiro, onde se contam mais de

³ Um bom estudo sobre os processos mencionados acima está na tese de mestrado de Luiz Merino de Freitas Xavier, especialmente no capítulo 4, intitulada *Estabilidade do tecido urbano e formas de propriedade do solo: interferências no processo de crescimento e segregação — o caso de Porto Alegre*, desenvolvida sob orientação do Prof. Rômulo Krafta e apresentada como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Planejamento Urbano e Regional, ao Programa de Pós-graduação em Desenvolvimento Urbano e Regional da Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2003.

30 vilas e subvilas, zona típica de aglomeração de baixa renda, onde multiplicam-se os problemas sociais, inclusive, e talvez, principalmente os relacionados à criminalidade. Ainda como evidência da evolução de zoneamentos com o mesmo perfil socioeconômico, também cabe indicar a emergência de bairros novos, dentre os quais pode-se mencionar o Jardim Itu-Sabará, o Jardim Carvalho, o Jardim do Salso, zonas todas de expansão recente e que demonstram o intenso processo de desenvolvimento urbano em áreas típicas de pobreza urbana. Também notáveis no desenvolvimento urbano de Porto Alegre desde o último quartel do século XX foram os processos de densificação do Rubem Berta e o grande crescimento da Restinga, zonas de grande concentração urbana nos últimos anos e nas quais persistem, e se agravam, os problemas típicos dos bairros de periferia, como unidades habitacionais inadequadas, carência de serviços de infraestrutura, notadamente saneamento básico, e índices de criminalidade elevada.

Os elementos aqui apresentados ou, ainda, a sucessão sempre malograda de propostas de aproveitamento do Cais Mauá como área de renovação urbana, por mais esquemáticos e incompletos que sejam, são suficientes para evidenciar o ponto que colocávamos anteriormente, a saber e repetindo, que nos últimos 30 anos Porto Alegre experimentou um intenso processo de reconfiguração urbana sem ter, na verdade, se dado conta disso, encontrando-se antes sujeita a uma dinâmica cuja *rationale* vem sendo descoberta apenas parcialmente e somente depois das coisas acontecidas, sob condições de regulação muito precárias.

É manifesto, assim, que não se sustenta a hipótese de que, estagnada Porto Alegre, não era necessário preocupar-se com as tendências de

desenvolvimento da capital em prazo mais longo. Em vista disso, tampouco é difícil compreender que essa situação indesejável acabasse por ser reconhecida e ensejasse um esforço para retomar uma discussão mais de fundo sobre os processos de transformação e de reconfiguração urbana de nossa capital.

Na verdade, não há como deixar de reconhecer que foi justamente para dar início à superação dessa espécie de estado de inconsciência da cidade com relação aos determinantes de fundo de sua evolução e transformação que a Câmara de Porto Alegre concebeu e implementou o *Porto Alegre, uma visão de futuro*. Efetivamente, embora a proposta do vereador Sebastião Melo não explicitasse todos os elementos mencionados, ela manifestamente deitava raízes nesse sentimento difuso de que a cidade estava esquecida de si mesma. Por isso, era mais do que oportuno voltar a provocá-la, conclamando os urbanistas porto-alegrenses e a cidadania esclarecida a retomar uma discussão mais aprofundada sobre o que estava ocorrendo conosco – nós, os que vivemos às margens do Guaíba, e que nos vemos a meio de uma situação urbana paradoxal, em que se combinam avanços e melhoras indiscutíveis com a persistência de problemas antigos e com o aparecimento inesperado e indesejável de novos desafios.

2. PORTO ALEGRE, UMA VISÃO DE FUTURO: A ESTRUTURAÇÃO DAS BASES INSTITUCIONAL E OPERACIONAL DO PROJETO

2.1. A estruturação da base institucional e operacional do projeto

Para dar início à implementação de seu projeto de renovação da agenda da Câmara de Vereadores de Porto Alegre, o vereador Melo to-

mou a iniciativa de convocar uma ampla reunião com entidades representativas da opinião pública porto-alegrense, que teve lugar no dia 14 de janeiro de 2008, no auditório do Teatro Glênio Peres, nas dependências da Câmara Municipal, da qual participaram mais de 150 pessoas, representando um amplo espectro de entidades, dentre as quais cabe mencionar as Universidades da região metropolitana, o Instituto do Arquitetos do Rio Grande do Sul, o Conselho Regional de Engenharia, Arquitetura e Agronomia do Rio Grande do Sul (CREA-RS), a Sociedade de Engenharia, os representantes do Orçamento Participativo, os representantes das regionais do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental (PDDUA) e um amplo rol de entidades comunitárias.

Nessa reunião, o vereador Sebastião Melo expressou sua convicção de que Porto Alegre precisava retomar um debate aprofundado sobre os rumos de seu desenvolvimento, compreendendo-se sob esse rótulo, não apenas as transformações econômicas experimentadas pela cidade, mas também as demais dimensões da vida urbana, como as relativas ao transporte, às infraestruturas, principalmente a viária e o saneamento básico, ou a aspectos sociais dessa mesma realidade, como são todos os problemas afetos às condições de moradia, em especial os envolvidos nos loteamentos irregulares e nos aglomerados de sub-habitação. Na ocasião, o vereador Melo enfatizou sua tese de que essas discussões mais de fundo vinham ocupando um papel muito secundário no debate político local e que era urgente o enfrentamento dessas questões essenciais. Acrescentou ainda que, em seu entender, a maneira mais consistente de manter a consciência da cidade permanentemente atenta para essa problemá-

tica abrangente envolveria a criação, em momento oportuno, de um instituto voltado ao estudo da problemática urbana metropolitana. O curso dos debates na reunião só fez confirmar o posicionamento geral do vereador Melo, pois o seu diagnóstico de que faltava em Porto Alegre um debate mais aprofundado sobre os rumos que vinham sendo impressos ao desenvolvimento da cidade, assim como aqueles que seria desejável trilhar em uma perspectiva de mais longo prazo, foi espontaneamente compartilhado e referendado por um grande número de participantes e também ficou claro que a proposta de retomada de uma discussão estratégica sobre o futuro de Porto Alegre havia sido endossada por um contingente muito expressivo de lideranças comunitárias.

A partir da confirmação obtida nessa expressiva e representativa reunião, o vereador Sebastião Melo passou a tomar as providências necessárias para levar a cabo o projeto de suscitar a retomada de um grande debate público sobre o futuro de Porto Alegre. Para isso, organizou um pequeno grupo de trabalho, do qual participaram os vereadores Adeli Sell e Neuza Canabarro e personalidades como os Arquitetos Jorge Debiagi e Jorge Francisconi, os Senhores Fernando Matos e Marcello Bertrand e ainda o Professor João Carlos Brum Torres. Depois de várias rodadas de discussões, foi definido um plano de trabalho compreendendo providências em vários planos.

No plano político-institucional, o primeiro encaminhamento foi a oficialização da iniciativa, a qual, segundo entendeu o Presidente Melo, deveria ser objeto de uma aprovação em reunião formal da Mesa Diretora da Câmara, o que veio a ocorrer posteriormente, com a presença das Lideranças das Bancadas.

No entanto, as providências nesse plano tinham que ser muito mais amplas, tendo em vista que a iniciativa pretendia justamente ir muito além da esfera estritamente oficial, devendo caracterizar-se antes como um projeto provido de ampla representatividade social, capaz de ser verdadeira e legitimamente considerado como um movimento da própria comunidade porto-alegrense, devendo ter, por conseguinte, uma base institucional ampliada, especialmente no que diz respeito à problemática urbana. Por essa razão, a preparação do que viria a ser conhecido como o projeto *Porto Alegre, uma visão de futuro*, precisava passar por um esforço de diálogo com entidades diretamente envolvidas com o desenvolvimento da cidade, às quais competiria o papel de agentes copromotores do projeto. Para assumirem esse papel, foram procurados o Instituto dos Arquitetos – Departamento do Rio Grande do Sul, a Associação Brasileira dos Escritórios de Arquitetura – RS, a Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul e a Confederação Nacional dos Municípios, entidades cujos representantes receberam a proposta com entusiasmo, e, em seguida, ouvidas as instâncias internas respectivamente pertinentes, vieram a oficial e entusiasmadamente integrar-se ao projeto.

Ademais, na mesma oportunidade e no curso dessas mesmas tratativas, foi estabelecido que a essas entidades copromotoras deveria ser associado um grupo de apoiadores institucionais, capazes de assegurar à iniciativa uma cobertura institucional, política e socioprofissional de grande envergadura.

Com o propósito de realizar esse objetivo, o vereador Sebastião Melo, representando a Mesa Diretora da Câmara e, nesta medida, a própria Casa, buscou entendimentos que viriam a ser plenamente exitosos, com um grupo

maior de instituições de alta representatividade na comunidade local, de que fizeram parte a Prefeitura de Porto Alegre, o Governo do Estado do Rio Grande do Sul, a Assembleia Legislativa Estadual, a Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), a Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUCRS), a Universidade Luterana do Brasil (ULBRA), o Centro Universitário Ritter dos Reis (UniRitter), a Fundação Escola Superior do Ministério Público, a Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Sul (FIERGS), a Federação das Associações Comerciais e de Serviços do Rio Grande do Sul (Federasul), o Sindicato da Indústria da Construção Civil no Estado do Rio Grande do Sul (Sinduscon-RS), a Fundação Estadual de Planejamento Metropolitano e Regional (Metroplan), o Departamento Municipal de Água e Esgotos (DMAE), a Companhia de Processamento de Dados do Município de Porto Alegre (Procempa), o Sindicato de Habitação (SECOVI-RS), a Associação Gaúcha de Empresas do Mercado Imobiliário (AGADEMI-RS), o Sindicato da Hotelaria e Gastronomia de Porto Alegre (SINDPOA), a Companhia de Gás do Estado do Rio Grande do Sul (Sulgás), o Sindicato do Comércio Varejista de Combustíveis e Lubrificantes (Sulpetro).

No entanto, para a plena viabilização do projeto, o esquema de articulação interinstitucional concebido pela Câmara de Vereadores deveria ainda ser complementado por um segundo anel de parcerias, do qual, além do reforço da base de apoio político e comunitário, esperava-se uma contribuição material para a realização do evento. Concretamente, esse segundo movimento de articulação de parcerias envolveu a composição de um grupo de instituições patrocinadoras do *Porto Alegre, uma*

visão de futuro. Dele fizeram parte, como entidades principais, o Banco do Estado do Rio Grande do Sul (Banrisul), o Grupo CEEE, a Ara-cruz Celulose, a Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. (Trensurb), a Associação dos Transportadores de Passageiros de *Porto Alegre (ATP)*, a BRASKEM S.A., a Federação das Cooperativas Médicas do Rio Grande do Sul (Unimed/RS), a LT Distribuidora Atacadista Ltda., a Sil Soluções Ambientais Ltda., a Ação Informática e também a Petrobras.

2.2.A composição do núcleo de gerenciamento operacional

Organizada, assim, a base institucional do projeto, o passo subsequente era montar uma equipe de gerenciamento técnico e operacional que, sob a coordenação-geral do Presidente da Câmara e com os indispensáveis apoios administrativos da Casa, se encarregasse de planejar e implementar executivamente o projeto. Para esse fim, foi estruturado um núcleo de coordenação composto de uma coordenação técnica para a liderança da qual foi convidado o Professor João Carlos Brum Torres, por duas vezes Secretário de Coordenação e Planejamento do Estado, e por uma coordenação operacional confiada à empresa Capacitá Eventos, representada por sua Presidente, a Sra. Eliana Azeredo, a qual foram atribuídos todos os encargos de gerenciamento operacional e logístico do conjunto de eventos em que viria a materializar-se o projeto *Porto Alegre, uma visão de futuro*. A esse pequeno grupo, esteve sempre integrado o Sr. Marcello Beltrand, a quem competiu as tarefas absolutamente críticas de articulação de todas as partes envolvidas na organização do projeto, assim como a de *controller* geral da execução do cronograma de trabalho.

3. PORTO ALEGRE, UMA VISÃO DE FUTURO: A ESTRUTURAÇÃO TÉCNICO-TEMÁTICA

3.1. *Porto Alegre, uma visão de futuro:* as diretrizes de princípio para a organização do evento

Uma vez montada a base institucional e operacional do projeto, a tarefa central e o primeiro dos desafios passou a ser o de compor uma pauta de discussões que fosse capaz de identificar estruturalmente os principais desafios a serem enfrentados pela cidade, sem, contudo, cair em um tecnicismo excessivo, uma vez que se assumia como uma diretriz básica de todo o empreendimento que a retomada de vigor e rigor na discussão da problemática urbana da cidade não se deveria fazer ao preço de confinar o debate aos grandes especialistas.

Para cumprir o seu propósito, o processo deveria necessariamente romper com a rotinização, o particularismo e o encurtamento de horizontes típico do debate urbano corrente em Porto Alegre. Em consonância com essa ideia, foi naturalmente assumido que o *Porto Alegre, uma visão de futuro* deveria ser estruturado a partir de quatro grandes princípios:

- ▶ Qualificação técnica
- ▶ Interdisciplinaridade
- ▶ Desprovincialização
- ▶ Profundidade temporal

O primeiro desses princípios – a *qualificação técnica* – é a mais corriqueira e autoexplicativa das diretrizes com as quais se comprometeram os promotores do projeto, pois não faria sentido fazer um esforço de proporções para relançar o debate sobre o desenvolvimento de Porto Alegre admitindo que ele se reduzisse à manifestação de palpites e opiniões ou mesmo

à simples experiência vivida de pessoas e comunidades. Isso seria equivocado, porque a sociedade contemporânea – e, obviamente, as cidades que dela fazem parte – caracteriza-se justamente pela grande complexidade e por ter seu curso determinado por condicionantes e fatores cuja compreensão adequada exige estudos aprofundados e cujas explicações frequentemente estão longe do impressionismo das opiniões e sentires que formamos no dia a dia. Assim tomou-se a decisão de procurar envolver nos debates a melhor representação possível do saber universitário sobre as questões urbanas. Isso não implicou, porém, nem desprezo à *expertise* técnica dos gestores públicos e privados, nem esquecimento de que, como dizia Aristóteles, sobre o sapato fala primeiro o sapateiro. Por isso, desde o princípio tivemos claro que era indispensável criar mecanismos que permitissem fazer com que a fala dos especialistas entrasse em diálogo direto com o público participante e, assim, com os representantes da opinião viva e imediata do meio urbano porto-alegrense.

Também o segundo de nossos princípios – o compromisso com a *interdisciplinaridade* – é de justificação quase óbvia, tendo em vista o caráter altamente complexo da realidade urbana, cuja estrutura e dinâmica envolve múltiplas dimensões da vida social.

Na verdade, nesse caso, a orientação dada ao debate teve como desafio identificar e selecionar quais dos muitos aspectos da vida urbana deveriam se constituir em eixos maiores da discussão. Essa não foi uma tarefa fácil, pois o caráter multifacetado e extraordinariamente complexo da vida urbana – em cuja rica experiência se pode dizer que estão presentes todas as dimensões da vida civilizada contemporânea – convidava insistentemente a uma grande aber-

tura do foco temático das discussões e, portanto, impulsionava na mobilização de especialistas de muitas áreas. Assim, para exemplificar, a par da contribuição dos urbanistas – já que as questões de caráter urbanístico, desde o princípio, foram entendidas como constituintes do núcleo temático principal do *Porto Alegre, uma visão de futuro* –, de se dever-se-ia chamar para o centro do debate especialistas e gestores envolvidos com a problemática dos grandes setores sociais, como a educação e a saúde. Do mesmo modo, parecia complicado evitar que a questão da pobreza no meio urbano viesse a se constituir em um foco temático principal. Igualmente, com relação às questões econômicas, foi difícil resistir ao impulso na direção das especializações e evitar que se abrisse em demasia o espectro de discussões convertendo temas particularizados, por exemplo, o processo de concentração das atividades de comércio ou a significativa redução das atividades industriais na cidade, em focos principais da agenda que estávamos a organizar.

Nesse sentido, como será visto mais adiante, o compromisso geral com a interdisciplinaridade precisou ser ajustado ao que viriam a ser as opções temáticas centrais do *Porto Alegre, uma visão de futuro* para garantir que se teria um debate tecnicamente arejado e informado a partir de diferentes óticas, ao mesmo tempo em que se procurava evitar a dispersão e a falta de foco.

Já o princípio de *desprovincialização* era bem uma outra história. Nesse caso, a preocupação dos organizadores era de fazer com que a discussão sobre Porto Alegre fosse descentralizada e deixasse de ser feita no regime de obsessiva autorreferência, tão comum entre nós, os gaúchos, e também marca dos porto-alegrenses. A premissa era a de que embora fosse fun-

damental partir da valorização do patrimônio, do reconhecimento dos admiráveis ativos que esta cidade possui, não era menos importante abrir os olhos e ver o que acontecia em outras metrópoles brasileiras e mesmo em outras partes do mundo. A avaliação implícita na adoção desse princípio era a de que o debate sobre Porto Alegre, além de escasso e focado nos temas institucionais e fracionados do Orçamento Participativo, estava também excessivamente marcado por idiossincrasias locais e pela atitude reativa de fechar os olhos para o que ocorre em outros centros urbanos, sob a alegação da inevitável particularidade das experiências.

Bem consideradas as coisas, o que se vê, porém, é que a evocação do fato inquestionável da singularidade local, no mais das vezes, serviu apenas como um alibi para atitudes conformistas com os aspectos negativos do desenvolvimento da cidade, ou para o temor do confronto com o dinamismo e com as conquistas de outros centros urbanos do país e do mundo, inclusive com os mais próximos, como é o caso notório de Curitiba. O ponto de vista representado por esse princípio na economia geral do *Porto Alegre, uma visão de futuro* foi, pois, o de apontar a necessidade de que o debate sobre a cidade passasse a se desenvolver de maneira mais aberta, livre de preconceitos, disposta ao descortino de novos horizontes, permitindo-nos, assim, iluminar a visão que temos de nossa cena urbana com as fontes de esclarecimento que o conhecimento de outras experiências pode proporcionar.

Profundidade histórica, enfim, era uma diretriz análoga à anterior, no sentido de que também chamava atenção para a necessidade do alargamento de horizontes, mas, nesse caso, não no plano da geografia urbano-institucio-

nal, mas com relação à profundidade de campo com que precisamos visualizar nossa própria ação, o esforço de compreensão e de intervenção na dinâmica da cidade.

O ponto crítico, nesse caso, era o imediatismo e a fragmentação das decisões que caracteriza a ação administrativa ordinária e que a concentração da atenção política e pública na problemática orçamentária não podia deixar de acarretar. Positivamente, a ideia era de que, como diz o título geral da iniciativa, precisávamos construir uma visão de futuro, pensar na dinâmica urbana e em nossa intervenção sobre ela, tomando como referência horizontes temporais mais ampliados, dentro dos quais se pudessem enquadrar as decisões do dia a dia. Em outras palavras, deveríamos mostrar como formar uma ideia de médio e de longo prazo da cidade que queremos. Isso é uma condição indispensável de inteligência nas práticas urbanas e um fator de estabilização de critérios com relação às decisões que tanto no setor público quanto no privado, a cidade toma como processo cotidiano e contínuo de automodelagem. Expressa já no título dado ao projeto, a diretriz aqui era para que tratássemos de chamar atenção para a necessidade de Porto Alegre formar uma ideia mais clara e consensualizada do tipo de metrópole que almeja ser, que identidade é razoável querer construir, em vez de deixar-se simplesmente levar, como tem acontecido nos últimos anos, com resultados notoriamente muito piores do que o desejável.

3.2. A estruturação do ciclo de debates

3.2.1 Os objetivos

Orientados por esses princípios, os documentos preparatórios de estruturação do *Porto Alegre, uma visão de futuro* especificavam os ob-

jetivos a serem perseguidos pelo projeto nos termos seguintes:

Foco do projeto

- ▶ Investigar, mapear e recomendar um conjunto de macroalternativas para o desenvolvimento da cidade para os próximos 20 anos.
- ▶ Canalizar essas grandes recomendações para transformarem-se na base programática do Instituto de Altos Estudos para o Desenvolvimento da Cidade, de caráter permanente, criada em 2008, por proposição da Mesa Diretora da Câmara Municipal de Porto Alegre.

Objetivos específicos

- ▶ Dar início a um amplo e aprofundado debate público sobre o futuro de Porto Alegre, identificando os desafios e as opções com que se defronta a cidade em quatro grandes áreas: mobilidade urbana, desenvolvimento econômico, urbanismo sustentável e desenvolvimento urbano e estética urbana.
- ▶ Favorecer a participação nesse debate não apenas das instituições públicas e privadas profissionalmente envolvidas com a vida da cidade, mas também dos órgãos de formação da opinião pública e, principalmente, dos principais afetados pelas decisões a serem tomadas com relação ao futuro da cidade: os cidadãos de Porto Alegre.
- ▶ Fazer da Câmara Municipal a base institucional e a entidade líder desse processo, credenciando-a como um agente estratégico para a construção do futuro da metrópole.

3.2.2.O espectro temático e a coordenação

Desse conjunto de pontos, vários dos quais, aliás, já foram objeto de esclarecimento nas considerações feitas anteriormente, importa agora destacar as escolhas temáticas que vieram a estruturar o conteúdo dos debates e, assim, o alcance material do *Porto Alegre, uma visão de futuro*.

Não se trata propriamente de justificá-las, pois, afinal, a inclusão dos temas da *mobilidade urbana*, do *desenvolvimento econômico*, do *urbanismo sustentável* e da *estética urbana* e da *segurança pública* em um ciclo de debates dedicado a compor uma agenda para o futuro da cidade parece constituir um roteiro natural e quase forçoso. Por isso, antes que uma explicação das razões que levaram à estruturação da pauta do projeto nesses termos, o que mais importa aqui é precisar sob que angulação nos pareceu mais conveniente tratar cada um desses diferentes aspectos da problemática porto-alegrense. Antes de fazê-lo, convém ainda esclarecer que o ciclo de debates que constituiu o *Porto Alegre, uma visão de futuro* foi dividido em duas grandes partes: a primeira, constituída pelos painéis temáticos e a segunda, pelo fórum de encerramento, cuja gênese e cujos critérios de constituição explicaremos na sequência.

3.2.3.Os painéis temáticos e a coordenação

O primeiro item da agenda temática do *Porto Alegre, uma visão de futuro*, o grande tema da *mobilidade urbana*, é hoje – universalmente, pode-se dizer – um tema crítico não só das megametrópoles, mas também de todos os grandes centros urbanos do mundo, Porto Alegre não se constituindo em exceção a esse respeito. Pode-se dizer que a origem desse problema universal está no cruzamento de dois

processos típicos do mundo contemporâneo: a aceleração do assentamento das populações em grandes centros urbanos, fazendo com que, praticamente por toda a parte, a vida rural tenha se reduzido drasticamente e o processo paralelo de motorização intensiva dos deslocamentos, em função da extraordinária expansão do estoque de carros particulares, bem como do uso irrestrito que se tende a fazer deles em meio urbano para deslocamentos com qualquer finalidade.

Porto Alegre, como sabemos, ainda que não enfrente hoje problemas com a gravidade dos que ocorrem em São Paulo, ou mesmo que não tenha tido uma taxa de motorização incrementada a taxas tão extraordinariamente agressivas como as verificadas em Curitiba, teve sua frota quase dobrada entre 1999 e 2007, eis que, entre 1999 e 2007, o crescimento foi de 84%, índice que certamente não encontra correspondência na evolução da malha viária da cidade e que é responsável por engarrafamentos em horas de pico e também por situações inusitadas, como é o caso verificado em vários trechos da nova e moderna III Perimetral, que nos horários de maior afluência registra quase que diariamente tráfego muito lento e mesmo engarrafamentos de vulto. Considerando, ademais, a estrutura radial da cidade, assim como o fato de que as subcentralidades formadas nos últimos anos não conseguiram descentralizar integralmente a base de serviços, compreende-se sem dificuldade porque os problemas de circulação são percebidos pela população como graves e, em perspectiva de médio prazo, como verdadeiramente assustadores, pois o incremento do índice de motorização é tido como uma tendência insuscetível de qualquer controle efetivo e historicamente irreversível. Levando ainda em conta,

de outra parte, que a infraestrutura de transporte público em Porto Alegre não tem sido objeto de intervenções de maior escala, como teria ocorrido caso tivesse havido a criação de um sistema metroviário, de corredores exclusivos complementados com os investimentos físicos e institucionais que em outros lugares – como em Curitiba especialmente – os transformaram em sistemas avançados, os chamados VLPs⁴. Com esses sistemas dotados de características (como as estações de embarque, em vez dos pontos de parada típicos da organização tradicional do transporte por ônibus, a bilhetagem externa, a regularidade das frequências, o conforto oferecido aos usuários nos veículos especiais que neles são empregados, a integração com outras linhas) que os assemelham aos metrô, tem-se delineado o conjunto de fatores que conduziu a coordenação do evento a definir o tema da mobilidade urbana como devendo se constituir no primeiro grande eixo de discussões do *Porto Alegre, uma visão de futuro*.

Assim, delimitado, em termos muito gerais, o tema, foi convidado para coordenar e organizar os debates sobre esta problemática, o professor Luis Antonio Lindau, renomado especialista em questões de transporte, cuja qualificação se pode esquematicamente resumir lembrando os dados básicos de sua formação e atuação profissional, a saber: graduado em Engenharia Civil pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (1978), PhD em Transportes – *University of Southampton* (UK, 1983), pós-doutorado pela *University College* (UK, Londres 1988), atualmente Professor Associado II da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, consultor *ad-hoc* da Coordenação de Aperfeiçoa-

⁴ Veículos Leves sobre Pneus.

mento de Pessoal de Nível Superior (CAPES), Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq) e Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio Grande do Sul (FAPERGS), Bolsista de Produtividade em Pesquisa do CNPq na categoria IA, sócio-fundador e ex-presidente da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes (ANPET).

Basicamente, a proposta de trabalho do Professor Lindau para o *Porto Alegre, uma visão de futuro*, consistiu em dividir a temática geral da *mobilidade urbana* nos três subtemas seguintes: *Planejamento e Mobilidade Sustentável*, *Circulação Viária*, *Transporte Coletivo*, esquema de trabalho que ensejou um rico painel para o qual foram convidados renomados especialistas, cujo teor e resultados são apresentados mais adiante em outro capítulo da presente publicação.

O segundo dos eixos temáticos do *Porto Alegre, uma visão de futuro* foi o do *desenvolvimento econômico*.

Também nesse caso, as razões que levaram a priorizar esta problemática são quase evidentes, pois não se pode sequer pensar em propor um debate sobre o futuro de uma grande cidade sem incluir a questão do desenvolvimento econômico como uma questão central da discussão. Não há como deixar de ver que a dinâmica urbana global depende criticamente do ritmo e da forma em que evoluem as atividades econômicas, porque os encadeamentos e as externalidades, inerentes às atividades produtivas, definem as oportunidades e o perfil do emprego, condicionam os movimentos migratórios, determinam fluxos de insumos, mercadorias e pessoas, criam demandas de infraestrutura, colocam problemas ambientais e assim por diante.

Em termos mais específicos, a inclusão da problemática econômica na programação do

Porto Alegre, uma visão de futuro baseou-se também na percepção, mas talvez seja mais exato dizer, no *sentimento* compartilhado por um grande número de porto-alegrenses de que tem faltado à economia da capital maior dinamismo. As razões que sustentam essa impressão não são de fácil determinação, assim como não é simples retratar a situação efetiva da capital com relação ao desenvolvimento econômico. Considerando a evolução da renda, não parece que se possa falar em qualquer tendência de declínio econômico em Porto Alegre, pois a cidade se mantém entre as capitais com maior renda *per capita* do país, tendo em 2005 superado o Rio de Janeiro e ocupado a 4ª posição, sendo superada somente por Vitória, Brasília e São Paulo, posição essa que foi mantida em 2006. Se for considerada a renda *per capita* da região metropolitana, a situação da capital gaúcha é ainda mais favorável, já que ela tem a primeira posição entre as regiões metropolitanas brasileiras. No entanto, em termos absolutos, o Produto Interno Bruto (PIB) de Porto Alegre é o sétimo entre as capitais brasileiras, sendo inferior ao de Manaus e ao de Curitiba, embora a cidade mantenha uma participação praticamente constante no PIB nacional, que varia entre 1,2% e 1,3%. Entretanto, é inegável que durante os anos de 1980 e 1990 houve um processo de desindustrialização na cidade, assim como alguma perda da participação relativa da economia metropolitana no conjunto da economia estadual. Além disso, as baixas taxas de crescimento demográfico também contribuíram para passar a ideia de um desenvolvimento econômico insatisfatório.

Seja como for, e independentemente dos indicadores de desenvolvimento fornecidos pelas variações dos grandes agregados econômi-

cos, da ótica que presidiu a organização do *Porto Alegre, uma visão de futuro*, tinha-se como altamente relevante avaliar as potencialidades de crescimento da cidade com relação a indústrias limpas, à modernização dos serviços produtivos e das grandes redes de serviços públicos da área social, assim como ao turismo e desenvolvimento das atividades e dos serviços da área da cultura.

Para organizar os debates referentes a essa problemática, foi convidada a Professora Doutora Maria Alice Lahorgue, Economista (UFRGS, 1972), ex-Pró-Reitora de Planejamento da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, renomada especialista em desenvolvimento regional e urbano do Rio Grande do Sul, com mestrado (*Panthéon-Sorbonne*, 1986) e doutorado (*Panthéon-Sorbonne*, 1992) na França, atualmente exercendo o cargo de Professor Associado no Departamento de Ciências Econômicas da Faculdade de Ciências Econômicas da UFRGS. A proposta de trabalho da Professora Lahorgue para a temática do desenvolvimento econômico no âmbito do *Porto Alegre, uma visão de futuro* foi a de dividir o debate em três subtemas: *Indústria e Serviços Tradicionais; Setores emergentes: Saúde e Tecnologia; Atividades Culturais, Turismo e Lazer*. A visão da Professora Lahorgue sobre essa problemática complexa, as contribuições dos especialistas por ela convidados para exporem suas respectivas visões desses assuntos no painel que estruturou a discussão sobre a economia da cidade, bem como os resultados principais do debate havido quando da realização do painel e das oficinas sobre o desenvolvimento econômico de Porto Alegre, serão apresentados adiante.

O terceiro grande tema do *Porto Alegre, uma visão de futuro* foi o que denominamos de *Urbanismo Sustentável*. Nesse caso, as motiva-

ções subjacentes à priorização do tema foram de dupla ordem: por um lado, a constatação de aspectos obviamente críticos da vida urbana em Porto Alegre, como o elevado número de conjuntos de sub-habitações, também denominados de *áreas faveladas*, ou de *vilas*, ou o baixo índice de tratamento de esgotos, ou a inadequação, para não dizer a precariedade, dos sistemas de coleta, disposição e reciclagem do lixo urbano; por outro lado, a preocupação atualmente universal com a preservação do meio ambiente, que no caso de Porto Alegre apresenta como questão emblemática a poluição do Guaíba, a qual tem como o mais visível de seus parafiteiros o de tornar não balneáveis as muitas praias da cidade.

Assinale-se ainda que, com relação à questão da sub-habitação, um documento recente do Departamento Municipal de Habitação (DEM HAB) – o *Plano Municipal de Interesse Social* – estima em 300 mil pessoas o contingente populacional assentado em áreas invadidas e vivendo em condições habitacionais precárias⁵. Esse mesmo documento estima em 2 bilhões e 400 milhões de reais o volume de recursos necessários para equacionar satisfatoriamente o que pode ser considerado como o maior problema urbano da cidade. Já com relação aos problemas de saneamento, mesmo que estejam em curso importantes investimentos, notadamente o Programa Integrado Socioambiental, que deverá produzir grandes melhorias com relação a essa importante questão, a verdade é que, hoje, somente 27% do esgoto gerado em Porto Alegre é tratado.

⁵ Outro documento produzido pelo DEM HAB, datado de em 2001, o Diagnóstico da Situação Habitacional de Porto Alegre – informa a existência de 469 núcleos e vilas irregulares, que totalizavam 73.631 domicílios.

Levando em conta essas evidências decidimos fazer do que denominamos de *urbanismo sustentável* um dos eixos do *Porto Alegre, uma visão de futuro*. Nesse caso, o pressuposto evidente é que a construção de uma visão de futuro para a cidade passa, necessariamente, por uma perspectiva de equacionamento satisfatório dessas questões difíceis. Por certo, dada a natureza do projeto – o de atualizar, aprofundar e ampliar a discussão sobre o assunto –, o enfoque a ser dado ao tema no âmbito do ciclo de debates era menos o de produzir soluções técnicas para os problemas de infraestrutura urbana de Porto Alegre do que o de reavivar o debate e de colocá-lo dentro de coordenadas teóricas mais recentes, notadamente as visões atuais sobre o *urbanismo sustentável*.

Para organização e coordenação do painel dedicado a esse assunto, foi convidado o Arquiteto (UFRGS, 1996) Jorge Guilherme Francisconi, Mestre (1969) e Doutor (1972) pela *Maxwell School of Public Administration and Citizenship*, da *Syracuse University*, ex-Secretário Executivo da Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana (SE/CNPU), ex-Presidente da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos, consultor do Banco Mundial, do BID e do PNUD, homem de vastíssima experiência docente (UFRGS, Universidade de Brasília, Fundação Getúlio Vargas), administrativa e de consultoria privada, o qual propôs-nos organizar o painel sobre Urbanismo Sustentável dividindo-o nos seguintes subtemas: *Habitação e Saneamento Básico, Regularização Fundiária e Meio Ambiente*. A visão do Arquiteto Francisco-ni sobre essa problemática complexa e sobre os resultados da sessão de trabalho por ele coordenada serão apresentados detalhadamente mais adiante.

Ao quarto eixo de organização do *Porto Alegre, uma visão de futuro* intitulamos de *Dinâmica e Estética Urbana*. Nesse caso, a prioridade conferida ao tema tem como explicação fundamental uma espécie de desconhecimento, de negligência da opinião pública da cidade com relação ao que é uma dimensão absolutamente central da vida urbana. Com efeito, desde quando Hipódamo desenhou a urbanização do Pireu, nos tempos áureos da Atenas clássica, passando pelas reformas que Hausmann impôs a Paris no século XIX e chegando até, muito mais perto de nós, ao projeto e a construção de Brasília por Niemeyer e Lúcio Costa, entende-se não só que há uma racionalidade a alcançar na organização do espaço urbano, mas também que – circunstância verdadeiramente extraordinária –, nesse caso, a racionalidade é inseparável da estética! Ora, muito pouca atenção tem sido dada a esse ponto essencial nas discussões recentes sobre Porto Alegre. Na verdade tudo se passa como se a dinâmica de configuração espacial da cidade, o traçado de suas vias, o mobiliário urbano, os padrões de edificação não fossem elementos constituintes de sua própria identidade. O intenso movimento de criação de novos bairros e de remodelação profunda da paisagem urbana em bairros tradicionais tem ocorrido sem que haja uma avaliação qualificada e pública dessas transformações, cabendo, mais uma vez, repetir que Porto Alegre tem estado cega para as mudanças de grande profundidade por que está a passar. Mesmo a discussão sobre o patrimônio arquitetônico, que, felizmente, tem sido feita com razoável pertinência e intensidade, tem estado focada quase que exclusivamente na conservação do patrimônio existente, olhando-se a questão, portanto, da ótica do passado, muito pouca atenção tendo sido dada à

dinâmica de renovação e criação arquitetônica da cidade e à necessidade de pensar na valorização do que será patrimônio urbanístico e arquitetônico futuro.

A proposta de inclusão do tema *Dinâmica e Estética Urbana* na programação do *Porto Alegre, uma visão de futuro* derivou, portanto, da convicção dos organizadores de que uma discussão verdadeiramente séria sobre o futuro da cidade tem que incluir não apenas uma avaliação permanente da dinâmica do espaço urbano, mas também uma visão normativa com relação a que transformações são desejáveis e recomendáveis e quais outras são, ao contrário, inconvenientes e inoportunas. É claro que a discussão sobre esses assuntos precisa ser feita a partir de pressupostos pluralistas e não exclui, antes exige, diferenças de opiniões que precisam ser expostas e discutidas publicamente em um processo contínuo de formação e amadurecimento da autoconsciência da cidade sobre que perfil e identidade urbana deseja ter.

Para organizar e coordenar o debate sobre essa problemática no âmbito do *Porto Alegre, uma visão de futuro* foi convidado o Professor Benamy Turkienicz, arquiteto (UFRGS, 1976), Mestre em Desenho Urbano (MA, Joint Center for Urban Design - Oxford Polytechnic, 1979) e em Estudos Avançados de Arquitetura (MSc, Bartlett School of Architecture / University College London - 1981), Doutor em Urbanismo (PhD, Arkitektur S. da Chalmers University of Technology 1982), Professor convidado do Mestrado em Urbanismo do Programa Master Erasmus Mundus (Comunidade Europeia), Coordenador do Curso de Mestrado em Ordenamento e Desenho do Território da Universidade de Cabo Verde (acordo de cooperação CAPES/UniCV), autor e coautor de diversos artigos, livros e capítulos de

livros sobre arquitetura e urbanismo, com larga experiência profissional, especialmente em temas como projeto de arquitetura, planejamento urbano, desenho urbano, análise do espaço urbano e plano diretor.

Como plataforma básica de discussão do grande tema *Dinâmica e Estética Urbana*, o Professor Benamy propôs os seguintes subtemas: *Identidade urbana e dinâmica de bairros; Perfis arquitetônicos: criação e preservação; Paisagens, praças e parques e monumentos*. Tal como nos outros casos, a estratégia de abordagem dessa temática pelo Professor Benamy, os resultados do debate organizado por ele, e a apresentação das posições dos painelistas convidados serão apresentados adiante, em capítulo próprio da presente publicação.

O quinto dos eixos temáticos do *Porto Alegre, uma visão de futuro* foi o da segurança pública. Nesse caso, a motivação deveu-se a um fator de ordem estritamente conjuntural: a enorme deterioração das condições de segurança dos cidadãos no espaço urbano porto-alegrense. Por certo, em todas as cidades do mundo, as questões de segurança estão presentes e constituem um elemento importante na organização dos serviços públicos que disciplinam e sustentam a vida urbana. Normalmente, no entanto, a discussão específica sobre os problemas de segurança é feita em eventos especializados, de natureza, por assim dizer, intrasetorial. Por essa razão, a inclusão do tema da segurança em um evento voltado às questões mais gerais da vida urbana — com forte ênfase nas dimensões arquitetônica e urbanística, no sentido estrito da palavra — tem algo de inesperado, sobretudo quando se considera que outros grandes serviços públicos de grande importância na vida da cidade, como os relativos à edu-

cação e à saúde, não tiveram um destaque equivalente. A justificativa para essa opção tem a ver, porém, com o fato de que a situação de insegurança crescente na cidade, além de extraordinariamente grave, tem provocado mudanças profundas não apenas nos hábitos urbanos mas também na própria configuração física de Porto Alegre. No primeiro caso, pode ser incluída a utilização, cada vez mais intensiva, dos automóveis particulares, inclusive para trajetos curtos, como medida acautelatória contra os constrangimentos frequentes a que estão expostos os transeuntes, importunados por assaltos ou por demandas de pedintes que se colocam no limiar da intimidação. O mesmo fenômeno reflete-se também nas opções arquitetônicas, pois há uma notória disseminação de uma subarquitectura de segurança na cidade, cujas manifestações mais evidentes são a generalização de cercamento dos prédios por cercas e muros cada vez mais altos, quase sempre eletrificados, assim como pela proliferação de guaritas e portarias que funcionam como miniagências de segurança. A esses fenômenos, que se verificam com maior intensidade nos bairros de classe média e médio-alta, se acrescentam os condomínios horizontais fechados, verdadeiras minicidades dentro do espaço urbano, que vêm se tornando uma opção preferencial das classes mais altas.

Esse conjunto de fatos, muito embora seja objeto de atenção e discussão permanente, ainda não foi adequadamente avaliado do ponto de vista de seus impactos agregados sobre as próprias condições da vida urbana e foi considerando esse aspecto que nos decidimos por incluir o tema na programação do *Porto Alegre, uma visão de futuro*. Nesse caso, porém, foi alterado o modelo geral de organização dos eventos, pois a coordenação-geral do ciclo de deba-

tes entendeu que podia se encarregar diretamente da organização do painel sobre a questão da segurança no meio urbano, sem delegação da tarefa a um especialista. Organizou-se, assim, um debate para o qual convidamos o Sr. Marcos Rolim (graduado em Comunicação Social pela Universidade Federal de Santa Maria — UFSM, Mestre em Sociologia pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), especializado em questões de Segurança Pública pela Universidade de Oxford (UK), titular da Cátedra de Direitos Humanos do Centro Universitário Metodista (IPA), em Porto Alegre, ex-vereador, ex-deputado Estadual por dois mandatos, ex-deputado Federal, reconhecido consultor para políticas públicas em Segurança e Direitos Humanos e autor de “A Síndrome da Rainha Vermelha: policiamento e segurança pública no século XXI” — Zahar, 2006), o Sr. Júlio Brunet (economista e engenheiro eletricitista, Auditor de Finanças da Secretaria da Fazenda do Rio Grande do Sul, Chefe da assessoria técnica da Secretaria de Planejamento do Estado do Rio Grande do Sul, coautor de *Contra a Corrente – Evolução recente e desafios da criminalidade no Rio Grande do Sul* — Editora AGE, 2007) e o jornalista Cláudio Brito (bacharel em Direito, UFRGS, 1978, Promotor Público aposentado). Tal como nos demais casos, os resultados da discussão serão apresentados mais adiante.

3.2.4.O Fórum de Encerramento

A segunda grande parte da estruturação temática do *Porto Alegre, uma visão de futuro* foi constituída pelo Fórum de Encerramento. Tendo em vista que seus resultados serão apresentados na competente editoração que lhes deu o Sr. Marcello Beltrand, não cabe aqui antecipar-lhe resultados e conclusões. Contudo, não será demais des-

tacar, esclarecer e enfatizar a posição particular e estratégica que o Fórum de Encerramento teve dentro da estruturação geral do projeto, e isso com relação à dimensão técnica da iniciativa e à sua importantíssima dimensão política.

Do ponto de vista técnico, o principal a ser assinalado é que o Fórum de Encerramento foi pensado como seu momento culminante, como o evento que deveria ser destacado não apenas pela importância ímpar dos painelistas convidados, mas também pela consagração dos grandes princípios estruturadores do projeto, os já referidos princípios de *qualificação técnica, interdisciplinaridade, desprovincialização, profundidade temporal*.

Com efeito, foram convidados para integram o Fórum de Encerramento o Governador Jaime Lerner, um dos maiores urbanistas brasileiros, responsável principal pelo celebrado modelo de desenvolvimento urbano de Curitiba, homem de vasta experiência internacional; o Sr. Jordi Borja, urbanista catalão, parceiro de Manuel Castells em estudos sobre a cidade contemporânea, um dos principais responsáveis pelas reformas urbanas de Barcelona, junto com o Prefeito Maragall, e o Sr. Charles Duff, *urban developer* de Baltimore, estudioso e operador de projetos de revitalização urbana nos Estados Unidos.

Com essas referências, provocou-se o que era um dos objetivos fundamentais do *Porto Alegre, uma visão de futuro*: uma interpelação direta do “inercialismo”, da falta de imaginação e ousadia que vêm caracterizando o desenvolvimento urbano da capital gaúcha a partir das mais qualificadas e reconhecidas experiências de renovação urbana ocorridas contemporaneamente. Ao ensejo das exposições sobre o que foi feito em Curitiba, Barcelona, Baltimore e nas demais cidades em que os painelistas do Fó-

rum tiveram ocasião de intervir profissionalmente, foi possível ter uma comprovação muito concreta de que o desenvolvimento de uma cidade não é um processo natural e inadministrável, como é o nascer e o pôr-do-sol, mas antes o resultado de escolhas dos cidadãos e dos administradores públicos e privados, os quais podem agir com maior ou menor consciência das consequências de suas ações sobre a conformação do espaço urbano, com maior ou menor ousadia e criatividade na modelagem dinâmica das metrópoles em que vivemos.

A partir da interpelação desse cotejo do que foi empreendido alhures em projetos de grande êxito, resultaram várias lições sobre as quais se falará adiante, mas das quais pelo menos uma pode ser desde logo antecipada: estamos subaproveitando potencialidades, desperdiçando oportunidades, a mais clara evidência disso sendo o quase escandaloso *sub* ou mesmo *desaproveitamento* da confrontação da cidade com o Guaíba.

Já do ponto de vista político, pode-se dizer que o Fórum de Encerramento consagrou a importância do evento, uma vez que a ele compareceram, na condição de candidatos, as personalidades que então se encontravam no auge da campanha eleitoral, em disputa da primeira magistratura da cidade, a começar pelo Prefeito José Fogaça, ao qual se juntaram a candidata do PT, Deputada Maria do Rosário; a candidata da coligação PC do B/PPS, Deputada Manuela d’Ávila; o candidato dos Democratas, Deputado Onyx Lorenzoni; a candidata do PSOL, Deputada Luciana Genro; e o representante do PSDB, Deputado Nelson Marchezan Jr.

Nessa ocasião, foi publicamente apresentada aos candidatos a *Carta Programática do Projeto Porto Alegre, uma visão de futuro*, na

qual, a par de uma avaliação do desenvolvimento recente da cidade, é proposta a criação de uma instituição devotada precipuamente ao estudo e ao planejamento urbano da capital gaúcha e da qual se espera que possa vir a cumprir aqui um papel assemelhado ao desempenhado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) no desenvolvimento da capital paranaense.

É preciso ressaltar, porém, que tão importante quanto essa manifestação formal, foi a sensibilização dos candidatos para a necessidade de renovar a visão sobre Porto Alegre, induzida pela simples presença coletiva deles em um evento do qual participavam alguns dos grandes urbanistas do mundo, como é o caso dos já referidos Srs. Lerner, Borja e Duff, assim como a mais distinguida representação dos arquitetos e urbanistas porto-alegrenses, integrantes de uma plateia de mais de 400 pessoas.

4. PORTO ALEGRE, UMA VISÃO DE FUTURO: CONCLUSÕES, RECOMENDAÇÕES E DESDOBRAMENTOS

É muito possível que o subtítulo acima seja demasiado ambicioso. De fato, a propósito de um evento coletivo, no qual falaram autonomamente dezenas de participantes, cujas sessões não tinham caráter deliberativo e que tampouco estavam enquadradas em mecanismos de redução de diferenças e de busca institucionalizada de consensos, falar de conclusões e recomendações parece forçado. No entanto, de nosso ponto de vista e dos organizadores do evento, parece-nos inequívoco que, a despeito de que o *Porto Alegre, uma visão de futuro* não tenha aprovado formalmente um rol de conclusões e recomendações, a competência de nossos painelistas, sua vasta experiência individual e cole-

tiva nos deixaram lições importantes, que foram, pelo menos, em parte, acolhidas pelos participantes do evento e é, portanto, ao destaque de algumas delas que será dedicada a parte final desta introdução.

Com relação ao primeiro de nossos eixos temáticos, o relativo à mobilidade urbana, cabe destacar que duas conclusões de caráter estrutural parecem seguir-se naturalmente às avaliações feitas durante o ciclo de debates. A primeira é que o caráter radial e monocêntrico da rede viária de Porto Alegre e, especialmente, do sistema de transporte urbano teria um desafogo evidente, caso as tendências já existentes de constituição de subcentralidades nas diferentes zonas da cidade se consolidassem e envolvessem uma maior descentralização dos serviços, sobretudo os de caráter público. Como é evidente, um desenvolvimento nessa direção envolveria uma alteração dos sistemas de transporte público e um reforço às linhas transversais, eventualmente envolvendo a criação de um *Bus Rapid Transit* (BRT) fora do sistema radial e em um traçado interbairros. Além disso, decorre naturalmente das discussões sobre o sistema de transporte coletivo existente em Porto Alegre que deveria haver uma reforma profunda dos corredores de ônibus com vistas a transformá-los, como diz o Governador Lerner, em autênticos sistemas *metronizados*, ou seja, que funcionem como um metrô de superfície, com estações, bilhetagem externa, alta frequência e veículos de grande capacidade, acessibilidade e conforto.⁶ É evidente que transformações como essas não podem ser feitas em rompantes e exigem um conhecimento detalhado não ape-

⁶ Ao que se sabe, o projeto da atual administração municipal conhecido pelo nome de Portais da Cidade será um passo muito importante nessa direção.

nas da situação presente da cidade, mas também das tendências de adensamento populacional, de distribuição e concentração da oferta de empregos e assim por diante. No entanto, é preciso igualmente reconhecer que a criação de sistemas de transportes tem também um efeito sistêmico sobre as tendências de urbanização, o que permite empregá-los, justamente, como vetores de realização de um urbanismo desejável como, aliás, se viu em Curitiba. Nesse sentido, ter uma visão clara com relação a que padrão de urbanismo futuro se quer para Porto Alegre pode ser também um determinante para as opções a serem feitas com relação ao sistema de transporte público da cidade. Tendo isso bem entendido, nenhuma das observações anteriores diminui a importância da criação de sistemas alternativos de deslocamento nem a necessidade de que se formulem e se amadureçam opções de desestímulo ao emprego sistêmico do automóvel como meio de transporte individual preferencial em meio urbano, tais como os que se veem em cidades nas quais os problemas de circulação já alcançaram pontos críticos extremos, como é o caso, no Brasil, de São Paulo, ou, por exemplo, na Europa, em Londres ou em Paris.

Se considerarmos agora a área do *desenvolvimento econômico*, as recomendações de caráter estratégico são as de que, admitida a irreversibilidade da desindustrialização porto-alegrense em setores tradicionais, o caminho natural de promoção das atividades produtivas na cidade deve dirigir-se ao fomento de atividades intensivas em tecnologia, convindo, acima de tudo, gerar sinergia entre os núcleos de atividades de alta tecnologia já existentes em Porto Alegre — como a produção de equipamentos para telecomunicações, de equipamentos hos-

pitalares e odontológicos, de microeletrônica, de informática em geral — e o importante estoque de capital humano existente na cidade, em função da alta concentração de pesquisa e ensino universitário que nela se verifica.

Ademais, como destaca a Professora Lahorgue, Porto Alegre tem subaproveitado um expressivo potencial para o maior desenvolvimento das chamadas atividades criativas, como são as artes cênicas, as artes visuais, a música, o cinema e o vídeo, a TV e o rádio, os mercados editorial, de *software*, assim como as atividades ligadas à computação, à arquitetura, ao *design*, à moda e à publicidade, cujas potencialidades econômicas só recentemente vêm sendo objeto de maior atenção, mas que são aptas para uma expressiva agregação de valor, tendo em vista não apenas seus produtos típicos, mas também o largo espectro de suas interações com os demais setores econômicos. A margem de crescimento que há para essas atividades fica evidente, como será mostrado em detalhe adiante, em capítulo específico, quando se observa que, enquanto no Rio de Janeiro as atividades criativas tomadas em sentido amplo representam 4% do PIB, no Rio Grande do Sul, ficam em 1,8%.

Em qualquer caso, com relação à questão do desenvolvimento de Porto Alegre, importa destacar que a posição privilegiada que a cidade tem no contexto das capitais brasileiras, quando se as compara às respectivas rendas *per capita* — indicador ao qual Porto Alegre ocupa, como vimos, a quarta posição —, não nos deve fazer esquecer o fato de que, com relação ao PIB total, a comparação nos é muito mais desfavorável, constituindo-se em motivo óbvio de preocupação. Com efeito, enquanto em 1975 tínhamos o terceiro maior PIB entre as capitais brasileiras, inferior somente ao de São Paulo e

do Rio de Janeiro, em 2006, nos encontrávamos na sétima posição, superados também por Brasília, Belo Horizonte, Curitiba e Manaus. Nesse sentido, parece indiscutível a importância de firmar uma concepção e uma estratégia de desenvolvimento da cidade que tenham foco nas atividades industriais de ponta⁷, atividades criativas e nos serviços modernos, dentre os quais não se pode deixar de destacar o turismo, uma vez que Porto Alegre é provida de importante infraestrutura de turismo e lazer, ocupando, nacionalmente, a muito respeitável posição de quarto mais importante destino turístico!

Se considerarmos agora as questões de infraestrutura, um primeiro destaque com relação às discussões feitas sob esse título foi a do registro crítico da *dispersão do contínuo urbano*, dispersão que estressa, por assim dizer, a oferta dos grandes serviços de infraestrutura, como os relativos à infraestrutura viária, de saneamento básico ou mesmo de comunicações. Considerando, ademais, que dentre as 10 capitais de maior população do país (levando em conta os dados populacionais de 2006), Porto Alegre é a sétima em termos de densidade populacional⁸, com 2.899 habitantes por km² (contra 7.250 de Belo Horizonte, 7.233 de São Paulo, 7.228 de Fortaleza, 5.191 do Rio de Janeiro, 4.111 de Curitiba, 3.843 de Salvador), percebe-se que esse é um problema sério na capital gaúcha e deve ser considerado como um elemento estratégico em uma visão de longo prazo do desenvolvimento da cidade. Isso não quer dizer, por certo, que se deva promover a densificação à *outrance* das áreas residenciais

tradicionais, mas, sim, que é recomendável recuperar população do Centro, assim como promover a reurbanização residencial de áreas de ocupação e povoamento antigos, hoje em estado de decadência, como é o caso do chamado *4º distrito*, formado por bairros localizados próximos do rio, cujo uso presente se caracteriza por atividades de atacado comercial, por unidades industriais, para não falar das zonas de substituição, cuja densidade habitacional é aceleradamente cadente.⁹

Entretanto, resultou também muito claro dos debates do *Porto Alegre, uma visão de futuro* que, no caso de Porto Alegre, muitas das áreas de sub-habitação não estão em situação de consolidação definitiva, sendo viáveis, especialmente com relação àquelas situadas ou dentro da malha urbana tradicional, ou em áreas de risco, iniciativas de realocização, em muitos casos com base não em projetos de remoção para áreas distantes, mas em projetos de estímulo ao aumento da densidade da ocupação em áreas urbanas já consolidadas e em situação de perda populacional.

Também tiveram grande relevo nas discussões sobre a infraestrutura urbana de Porto Alegre as questões relativas à sustentabilidade ambiental, temática com a qual se enfatizou, particularmente, a importância de que os projetos atuais de incremento do tratamento de esgoto na cidade sejam implementados com a maior celeridade possível para tornar mais próxima a grande ambição do Projeto Pró-Guaíba, que era a de devolver balneabilidade a todas as praias

⁷ Esta tese — expressa na pergunta *Como consolidar Porto Alegre como polo de inovação?* — foi, aliás, o mote de uma das oficinas coordenadas pela Professora Maria Alica Lahorgue.

⁸ Calculada pela divisão da população residente pela área municipal total.

⁹ O bairro Navegantes teve sua densidade habitacional reduzida de 55,26 habitantes por hectare, em 1980, para 23,46, de acordo com os dados do Censo de 2000; no caso do bairro Floresta, a redução no mesmo período foi de 133,58 para 86,98; no Centro, a densidade baixou de 228,69, em 1980, para 171,82, em 2000; no bairro São Geraldo, a redução entre essas duas datas foi de 88,93 para 55,75. Informações fornecidas por Vaneska Henriques.

da cidade e, assim, oferecer uma base sólida para uma operação de urbanismo estratégico destinada a permitir um aproveitamento otimizado da localização de Porto Alegre junto ao lago Guaíba. Oportuna foi também a ênfase colocada não apenas sobre a necessidade de modernizar os processos de reciclagem do lixo urbano, mas também de melhorar rápida e drasticamente o sistema de coleta, uma vez que a situação atual de disposição de pequenos sacos plásticos ao longo das vias, sem hora certa para passagem dos caminhões coletores, ensejou e enseja um processo de triagem manual diária de dezenas de milhares desses dejetos, o qual, feito ao vivo e a cores, na frente das unidades residenciais, é responsável pela grande imundície que, com frequência, se vê nas ruas da cidade e que faz dos serviços de varrição uma tarefa sisifista e quase invencível. Com relação a essa problemática, a adoção de sistemas de coleta seletiva certamente é um importante passo, mas é evidente que ela precisa ser acompanhada por um processo mais moderno de disposição do lixo doméstico nas vias, de modo que este seja colocado em *containers* especiais — um para lixo seco, outro para o lixo orgânico —, distribuídos ao longo das quadras, e que caminhões coletores manejem automaticamente, como aliás se vê não em Paris ou Tóquio, ou Washington, mas no Brasil e bem perto de nós: na cidade de Caxias do Sul.

Também recebeu destaque especial nas discussões sobre sustentabilidade urbana a necessidade de ter uma visão mais clara das repercussões urbanísticas das novas formas de divisão social do trabalho que vêm sendo viabilizadas pelo progresso tecnológico, especialmente as novas e crescentes possibilidades de atividades laborais executáveis em escritórios domés-

ticos ou de localização próxima a áreas residenciais tradicionais. Essas inovações são evidentemente positivas e de alto interesse, porque reduzem os custos de deslocamento e possibilitam jornadas de trabalho mais flexíveis, assim como reduzem a pressão sobre a infraestrutura de transporte. No entanto, consideradas do ponto de vista do urbanismo sustentável, elas colocam exigências novas sobre a infraestrutura de comunicação — especialmente a conveniência de que disseminem os dispositivos de conexão *wireless* e, por conseguinte, a tão necessária infraestrutura —, bem como sobre uma melhor organização dos serviços de tele-entrega, que se desenvolvem aceleradamente com o incremento concomitante dos grandes riscos a que estão expostos os mensageiros motorizados, os chamados *motoboys*.

Já com relação à estética urbana e na interface que esta necessariamente tem com o urbanismo sustentável, talvez a mais importante das conclusões e das recomendações do *Porto Alegre, uma visão de futuro* seja a de que esse tema precisa tornar-se uma referência permanente para abordagem dos problemas da cidade, qualquer que seja a intervenção urbana considerada. Isso significa que, da definição da roupa dos garis à edificação dos mais importantes prédios públicos, passando por todos os itens do mobiliário urbano ou da disposição paisagística de parques e praças e também com relação à avaliação das partes visíveis dos serviços de infraestrutura e dos próprios padrões de edificação privada, a preocupação estética deve se fazer presente e tornar-se tema de discussão pela opinião pública, assim como dimensão a ser avaliada pelas ações de licenciamento público pertinentes.

No enfrentamento dessa problemática, muitos outros aspectos mais específicos foram ob-

jeto de atenção—, por exemplo, a necessidade de preservar a identidade urbanística histórica de bairros tradicionais, como o Moinhos de Vento, Menino Deus, Petrópolis, a Vila do IAPI, cuja paisagem urbana compõe uma parte nobre do capital urbano da cidade e cuja preservação é vital para que Porto Alegre não se empobreça do ponto de vista da estética urbana.

Também se fez notar nas discussões do *Porto Alegre, uma visão de futuro* a consciência de que a valorização do patrimônio existente não se pode fazer às custas do congelamento da cidade no desenho e nas funcionalidades conquistadas em certos momentos do tempo, até mesmo porque essas atitudes radicalmente defensivas têm pouca chance de permanecer efetivas por períodos longos. No entanto, quaisquer flexibilidades que se admitam têm que estar controladas pela preservação do capital urbanístico instalado. Exemplo conspícuo do que está em questão aqui é o do bairro Moinhos de Vento, zoneamento pública e universalmente reconhecido como de grande valor urbanístico e estético, que está gravemente ameaçado de dilapidação e progressiva liquidação tanto pela renovação descontrolada do estoque de edificações existente quanto em razão — e, neste caso, ainda mais gravemente — da proliferação excessiva de serviços e das más externalidades que os acompanham, como problemas de estacionamento, flanelinhas, tráfico de drogas e assaltos.

Outro tema de grande realce nas discussões sobre a estética da cidade foi o relativo ao centro, sendo de registrar-se a posição praticamente consensual sobre a importância de preservação da parte historicamente valiosa do patrimônio urbanístico ali instalado — público e privado — com a necessidade de renovação das áreas decadentes, combinando-se as políticas preser-

vacionistas com intervenções urbanísticas renovadoras e de maior fôlego, no âmbito das quais uma estratégia de reocupação residencial assuma um papel central.

Por certo, esse é um ponto de vista já presente na opinião pública da cidade, mas é evidente que o consenso sobre a tese esconde diferenças muito importantes quanto aos meios e ao que caiba fazer ali. As controvérsias intermináveis sobre o aproveitamento da área portuária que faz face à Avenida Mauá, o chamado cais Mauá, a impotência dos administradores públicos para definirem um modelo de reurbanização para superar os entraves legais e administrativos que se colocam para o projeto, ao mesmo tempo em que assegure o concurso da iniciativa privada, sem o qual a renovação da área não tem viabilidade, são, de resto, um exemplo eloquente da importância de formar, em Porto Alegre, uma genuína cultura urbanística. Assinale-se ainda que, para ser de fato expressão de uma *genuína cultura urbanística*, a opinião pública sobre a problemática urbana precisa ser — além de histórica, técnica e esteticamente esclarecida — compromissada com uma visão geral das necessidades de valorização estratégica da cidade, dentro da qual, então, os projetos específicos sejam enquadrados com naturalidade e avaliados a partir de critérios mais objetivos, sem ser pré-julgados como indesejáveis por ter origem em iniciativas ou interesses privados ou por serem considerados motivados por interesses políticos circunstanciais. Isso simplesmente porque é evidente que o movimento vivo da cidade terá sempre origem em interesses privados ou políticos, de sorte que o importante não é estigmatizar essa origem inevitável, banal e incontornável das iniciativas, mas antes julgar se os projetos propostos são compatíveis com o

interesse comum, determinando-se este, como já se disse e convém repetir, a partir de um compromisso de valorização estratégica da cidade.

Ainda dentro dessa discussão geral sobre a estética urbana é necessário destacar a tese apresentada com grande pertinência pelo Professor Benamy de que em Porto Alegre persiste a fantasia de que “*é possível construir bons e belos espaços públicos exclusivamente a partir de índices urbanísticos*”, ao arrempio da melhor experiência nacional e internacional, cuja inequívoca lição é a de que o planejamento urbano racional não deve ser inimigo das obras de exceção, da edificação arquitetônica de alta qualidade, capaz de fazer-se por si mesma objeto de qualificação estética e de cumprir uma função exemplar, aprimorada do *gosto* arquitetônico local, como, aliás e felizmente, se vê no exemplo extraordinariamente feliz do Museu Iberê Camargo, o qual, ademais, ainda nos traz a lição complementar de que beleza arquitetônica não necessariamente se identifica com monumentalidade.

Outro ponto destacado na discussão sobre a estética da cidade foi a necessidade de que o Poder Público, a despeito das dificuldades fiscais de nossos dias, não perca de vista que as obras públicas urbanas podem e devem ser um vetor de qualificação estética geral do espaço urbano. Nesse sentido, é de lamentar-se que a ocupação das áreas centrais próximas ao Centro Administrativo do Estado — nas quais tem havido um importante processo de edificação de novos prédios públicos de boa qualidade por iniciativa do Tribunal de Justiça e do Ministério Público — não tenha tido a preocupação de sair da rotina, buscando uma qualificação arquitetônica diferenciada. Aliás, nesses casos, foi observado que a adoção do mecanismo de *curso de projetos* seria em tudo recomendável,

inclusive com a abertura para participação internacional. Esse seria um mecanismo concreto para evitar o que o Prof. Benamy denomina a *banalização do espaço urbano* e para reforçar o que, em consonância com a Professora Tânia Rossari, considera como uma necessidade crítica para a renovação do urbanismo em Porto Alegre: a *restauração do olhar* que qualifica. Isso significa dizer que precisamos recuperar a consciência de que cidade não é apenas um conjunto de funcionalidades para o trabalho, trânsito, repouso, mas também, e essencialmente, um lugar de convivência aprazível, de lazer qualificado e de civilizada experiência estética.

De resto, os relatos de outras experiências urbanas, nacionais e internacionais, que foram trazidos à discussão por Jaime Lerner, Jordi Borja e Charles Duff, tiveram, acima de tudo, o mérito de mostrar que essas ideias não são simplesmente *ideias*, mas que elas configuram o horizonte de um urbanismo possível, desde que precedido do devido esclarecimento sobre valores e objetivos a perseguir e das especificações e particularizações que os melhores parâmetros urbanísticos devem receber em cada contexto.

De suas contribuições ficou também o registro cristalino de que a qualidade urbana depende de uma consciência urbana ilustrada, vale dizer de uma visão que, formada a partir da visão de arquitetos e de urbanistas de talento, seja capaz de empolgar a opinião pública, persuadir os agentes políticos e as autoridades administrativas, assim como de sensibilizar os investidores privados. Na verdade, ficou claro que, em última análise, isso é o que explica os extraordinários sucessos de Barcelona e de Curitiba ou os qualificados projetos de renovação urbana de Baltimore. Nos dois primeiros casos, especialmente, em que esteve em jogo uma estratégia

urbana geral, é evidente que, por trás das políticas por meio das quais vieram a se consolidar as ações em que se concretizaram as conquistas arquitetônicas e urbanísticas que distinguem essas cidades, havia uma ideia clara de valores urbanísticos a cultivar. Aliás, sobretudo no caso de Barcelona, os valores que presidiram a renovação da cidade não se dissociavam de certa cultura política democrática e popular, orientada pela vontade firme de fazer daquela cidade não apenas um modelo de qualificação arquitetônica e urbanística, mas também de fazê-lo a partir de uma visão socialmente universalista e equitativa. A partir disso decidiu-se disseminar projetos-âncora em áreas desvalorizadas, exigir que eles tivessem grande qualidade e fazer dessa qualificação alavanca para uma melhora geral dos espaços urbanos em todos os quadrantes da cidade, cuidando, ao mesmo tempo, que isso não se transformasse em fator de expulsão dos moradores tradicionais. Ou seja, a inspiração geral do urbanismo catalão teve sempre a intenção de evitar que a renovação urbana simplesmente se identificasse com a *gentrification* de áreas desvalorizadas.

Mais concretamente com relação a Porto Alegre, a visão dos participantes internacionais do Fórum de Encerramento, e muito particularmente de Duff e Borja, foi, consensualmente, a de que uma estratégia de médio e longo prazo de qualificação urbana e, mais do que isso, de construção de sua identidade própria como uma cidade urbanisticamente distinguida no contexto brasileiro e mesmo mundial passa, necessária e essencialmente, pela posição em valor do maior ativo da cidade: o de ser margem do maravilhoso Guaíba, que encanta o visitante que chega por via aérea e que costuma tornar-se invisível no curso de sua estada entre nós.

Não se pode dizer que haja propriamente novidade na ideia, pois, afinal, não são poucos os porto-alegrenses que sabem disso. Todavia, dizer-nos

enfaticamente que esse é o maior ativo da cidade e que *ele está sendo desperdiçado*, esta é uma lição que precisa ser retida, e é a consciência dela que nos deve fazer refletir sobre o que fazer com o cais Mauá, com a Avenida Mauá e com toda a orla, a começar pelo projeto do Estaleiro Só, o qual, aliás, tem ensejado um debate regressivo, focado não sobre a qualidade da intervenção proposta, mas desdobrado como um confronto bruto entre o interesse dos empreendedores e uma visão regressiva, irracional e populista, para a qual é intolerável que, às margens do Guaíba, se edifique qualquer coisa, exceto estádios de futebol.

Releva ainda destacar que, nas discussões do *Porto Alegre, uma visão de futuro*, tiveram também destaque e importância as discussões de caráter institucional. Dentre estas, foram enfatizadas primeiramente as questões de caráter instrumental, como a burocratização excessiva a que estão submetidos os processos de licenciamento das obras de edificação, que retarda indevidamente a aprovação dos projetos, provocando injustificada perda de tempo e considerável elevação dos custos de construção. Contudo, de outra parte, em contra-alegação referente a essa posição crítica, ouviu-se também o parecer de que a simplificação dos mecanismos de aprovação só faria liberar o avanço descontrolado das incorporadoras, cujo único móvel é o de aproveitar as oportunidades de mercado sem qualquer compromisso com valores urbanísticos a preservar, cujo resultado seria a aceleração dos maus efeitos de um desenvolvimento urbano feito às cegas, sem compromisso de preservação com o que há de valor no patrimônio urbanístico e arquitetônico existente. De maior relevância no âmbito das discussões institucionais foram as repetidas recomendações de que se criem mecanismos novos de interação e de conjugação de esforços entre os setores público e privado, seja nas questões de regulação

do desenvolvimento urbano, seja com relação à própria execução de projetos. No segundo caso, o instrumento jurídico das Parcerias Público-Privadas (PPPs) foi citado como um recurso que poderia vir a ser de grande utilidade para a concretização dessa articulação entre as ações governamentais e a intervenção dos agentes privados. Nessa mesma linha, é também oportuno acrescentar que deve ser avaliado com muita atenção o instrumento novo criado pela administração da cidade de São Paulo, denominado de *concessão urbanística*, mediante o qual serão submetidos à concorrência projetos de intervenção urbana de grande envergadura, em cujo âmbito está previsto que venham a ser deferidos aos vencedores das licitações inclusive os poderes de desapropriação. Ao que consta, esta será, aliás, a base institucional do grande projeto de revitalização da área degradada entre a Mooca e o Ipiranga. Espera-se que experiências desse tipo possam inspirar intervenções de vulto também em Porto Alegre, seja no centro, seja na grande área do chamado *4º distrito*, ainda que restem vários passos a dar no amadurecimento do que queremos para essas áreas, as quais, clamam por um projeto de renovação urbana ambicioso e criativo.

Por fim, a recomendação maior e absolutamente consensual do *Porto Alegre, uma visão de futuro*, já materializada na *Carta Programática do Projeto Porto Alegre, uma visão de futuro* e que este livro quer reafirmar com grande ênfase, foi a importância de que seja criada na cidade uma instituição voltada ao planejamento urbano e ao desenvolvimento de uma cultura urbanística própria a ser construída a partir de um processo permanente de discussão ampla, técnica e informada sobre as opções abertas ao desenvolvimento urbano de Porto Alegre. Uma instituição que, além disso, venha a ser estruturada para conquistar uma posição de liderança incontestável na discussão e

orientação dos problemas urbanos da cidade, seja pela qualificação técnica e estética de seus integrantes, seja pela idoneidade, isenção e espírito público que devem constituir a marca registrada de suas intervenções.

Não é este o momento de entrar em pormenores com relação ao modelo institucional a ser impresso a essa instituição, cuja criação, aliás, é prevista já na atual Lei do Plano Diretor da Cidade. É evidente, no entanto, que a exitosa experiência do IPPUC, de Curitiba, não pode deixar de ser uma referência, do mesmo modo que tudo indica que, em sua composição, deve haver uma participação importante das áreas não governamentais, cujas atividades são diretamente incidentes sobre os rumos do desenvolvimento de Porto Alegre, considerado em todas as suas dimensões.

Para concluir, os responsáveis pela edição deste livro esperam e almejam que ele venha a ser uma contribuição significativa na caminhada que precisamos fazer para criar esse instituto de planejamento urbano de Porto Alegre. Esse planejamento tem que se constituir como uma instituição poderosa e inovadora, capaz de efetivamente conceber, coordenar e monitorar a execução de uma estratégia de desenvolvimento urbano para Porto Alegre, que, preservando as conquistas e ativos já existentes, descortine novos horizontes e nos permita fazer de nossa capital um marco maior no contexto urbano brasileiro. Se esse desiderato for alcançado, então teremos também renovadas e autenticadas razões do orgulho que, a despeito de tudo, todos sentimos pela *mui valerosa e leal cidade de Porto Alegre*.

MOBILIDADE URBANA

Desafios da Mobilidade Urbana de Porto Alegre

por Luis Antonio Lindau

1. APRESENTAÇÃO

Este capítulo aborda a Mobilidade Urbana, um dos cinco temas estruturantes do ciclo de eventos *Porto Alegre, uma visão de futuro*, idealizado pela Câmara Municipal de Porto Alegre e realizado em 2008. O texto inicia justificando a importância do transporte no desenvolvimento de uma cidade e apresentando a problemática da mobilidade urbana nos dias de hoje. Após um breve panorama do cenário nacional e internacional, discute-se a mobilidade urbana na dimensão de Porto Alegre. Em seguida, passa-se à restituição das palestras do dia 14 de maio realizadas pelos especialistas convidados e à apresentação das recomendações oriundas das oficinas, realizadas no período da tarde, que contaram com a presença de um expressivo número de participantes.

O capítulo encerra com uma visão para a mobilidade urbana de Porto Alegre. São também relacionadas referências e várias fontes comple-

mentares de informações disponíveis para os interessados em aprofundar conhecimentos sobre o tema da mobilidade urbana. O retrospecto e a visão expressos neste texto são de responsabilidade do autor, que agradece a colaboração daqueles que aportaram ideias e críticas.

2. INTRODUÇÃO

O transporte é a infraestrutura com maior potencial para direcionar o desenvolvimento urbano. Uma visão de futuro passa por explorar de forma controlada essa vertente em todo o seu limite, por entender e exercer o papel que compete ao transporte como protagonista da conformação urbana de uma cidade como Porto Alegre. Assim como outras metrópoles latino-americanas, Porto Alegre vive um processo constante de reconstrução. Estima-se que até metade das áreas urbanas das nossas grandes cidades passarão por uma renovação, atingindo tanto vazios urbanos como áreas já edificadas.

O planejamento dos transportes é um processo contínuo e, portanto, não pode se encerrar na formulação de um plano. A demanda por transportes deriva de um conjunto complexo de fatores, desde os locacionais até os econômicos. Logo, uma sistematização apropriada para o estudo e o gerenciamento da demanda compreende mais de uma área do conhecimento, envolve mais de uma esfera do poder e transcende a realização de um mandato governamental. Uma visão de futuro passa por dotar Porto Alegre de um instituto dedicado a planejar a mobilidade urbana dentro de um contexto multidisciplinar.

Segue uma ilustração da complexa relação da mobilidade com a dinâmica econômico-urbana de uma cidade nesse início de milênio. O aumento na renda da população urbana brasileira vem se refletindo de forma direta na indústria da construção civil. A ascensão econômica dos diferentes estratos da população demanda uma oferta diferenciada de imóveis. O padrão de construção que atendia aos nossos imigrantes urbanos de décadas anteriores não mais necessariamente atende às aspirações da nossa classe urbana emergente. Novos imóveis –residenciais, comerciais ou para serviços, ou mesmo mistos – surgem em praticamente todos os bairros de Porto Alegre, alterando suas densidades e exercendo pressão sobre as infraestruturas instaladas. Os deslocamentos antes pendulares bairro-centro, onde, então, residiam e trabalhavam nossos habitantes, agora ocorrem em múltiplas direções. O incremento da renda também proporcionou a motorização de uma parcela significativa dos então usuários cativos do transporte coletivo, por meio da aquisição de automóveis e motos. Assim, multiplicam-se as origens e os destinos das viagens, cresce a demanda

pelo transporte privado e cai a demanda pelo transporte coletivo.

Dentre todas as infraestruturas, a de transportes é a que exige mais recursos para aumentar a oferta, pois é a que requer a maior e melhor compreensão na leitura. No entanto, no que se refere à mobilidade urbana, a avaliação dos geradores de viagens, por exemplo, ainda tem sua análise muito limitada a um empreendimento, no impacto sobre a circulação viária na área de influência do seu entorno e na quantidade de vagas disponibilizadas para o estacionamento de automóveis, em que prevalece a máxima de quanto mais, melhor. Com o proliferar dos empreendimentos, multiplicam-se os problemas de circulação na rede.

O transporte de bens é essencial e vem assumindo uma função cada vez mais vital para a sociedade e a economia moderna. Todavia, muito pouco se sabe sobre a circulação de cargas urbanas. Por exemplo, o sistema *Just in Time*, que proporciona ganhos no processo produtivo por meio da redução de estoques e da diminuição no tamanho dos lotes, pressupõe uma maior frequência de entregas e, portanto, um maior número de viagens veiculares. O aumento da participação de veículos de carga na composição do tráfego gera uma nova natureza nos conflitos viários e na disputa por vagas de estacionamento entre veículos de passageiros e carga, representados por motos, vans e caminhões de diversas dimensões e formatos. Torna-se importante, portanto, planejar o sistema de transportes de maneira mais integrada, levando-se em conta as características particulares e os interesses de cada setor envolvido.

É essencial harmonizar os movimentos de cargas e de pessoas e concatenar ações transversais para minimizar as externalidades negati-

vas geradas pelo transporte urbano, mormente os congestionamentos, os atrasos, a intrusão visual, os acidentes, o ruído, as emissões e os impactos sobre a saúde.

3. MOBILIDADE URBANA NO CONTEXTO NACIONAL E INTERNACIONAL

Nunca se vendeu tanto automóvel e motocicleta no Brasil. E nunca a discussão sobre congestionamentos esteve tão presente na nossa vida. Os congestionamentos se alastraram no tempo e no espaço, ocupando novas vias e horários de Porto Alegre. Os tempos de deslocamento entre o par origem-destino na cidade de Porto Alegre vêm crescendo ano a ano. Muitos já perguntam se haveria um limite, um ponto quando Porto Alegre atingiria a situação prevalente em megalópoles, por exemplo, São Paulo, onde uma viagem urbana pode levar horas, embora os recursos públicos municipais aportados ao setor rivalizem com os orçamentos da saúde e da educação. Os congestionamentos geram externalidades negativas e grandes deseconomias que contribuem para a perda da competitividade de uma cidade frente àquelas que tomaram a decisão por enfrentar a crise da mobilidade urbana. Entre essas cidades, já destacam Bogotá e Curitiba – no cenário latino-americano –, Paris, Estocolmo, Amsterdã, Milão e Londres – na dimensão europeia –, Cingapura e Seul – na Ásia –, e, mais recentemente, Nova Iorque – na América do Norte.

Excetuando a crise econômica que ora se abate sobre o planeta e cuja exata dimensão competirá à história tratar, as perspectivas para a economia brasileira são muito favoráveis, na medida em que o risco-Brasil cai a patamares nunca vistos, e a atratividade do nosso país se aproxima daqueles classificados como *invest-*

ment grade. Como resultado do crescimento da renda, nossas famílias urbanas estão se motorizando e deixando ainda mais marcante a falta de investimentos das últimas décadas em sistemas de transporte urbano. Essa carência é particularmente perceptível em cidades brasileiras de porte médio a grande, ou seja, cidades com população superior a 500 mil habitantes.

Na medida em que carecemos de uma rede viária estruturada, dividida em vias expressas, arteriais, coletoras e locais, praticamente todas as vias da grande maioria das metrópoles brasileiras mesclam o tráfego local com o de passagem, além de juntar automóveis, motos, ônibus, lotações e caminhões a pedestres e veículos de tração animal e humana. O tráfego local e o de passagem têm velocidades e alcances distintos, sendo assim intrinsecamente conflitantes e naturalmente incompatíveis. Como resultado de anos de transformação de vias coletoras de bairro em vias arteriais, buscando acomodar o volume crescente do tráfego de veículos privados, temos hoje um quadro viário marcado pelo alastramento dos congestionamentos e das emissões veiculares, que têm efeitos não só sobre a saúde humana, mas também sobre o aquecimento global, por acidentes de trânsito que agora se espalham por toda a rede e pela perda crescente de atratividade do transporte coletivo, que resta cada vez mais refém do congestionamento.

O transporte afeta a saúde da população de forma direta e por meio da poluição do meio ambiente. Além disso, responde por 23% das emissões de gases de efeito estufa e por 70% da poluição do ar nas grandes cidades. As emissões do transporte apresentam um crescimento mais rápido do que em qualquer outro setor. Veículos motorizados sobre pneus, que preponderam nas áreas urbanizadas do planeta, res-

pondem por 74% das emissões de dióxido de carbono (CO₂) provenientes do transporte. Os principais impactos do transporte sobre a saúde incluem as lesões decorrentes de acidentes de trânsito, problemas respiratórios decorrentes da poluição do ar, obesidade associada à redução da atividade física e perturbações causadas pelo ruído. Os grupos mais vulneráveis incluem crianças e idosos, bem como ciclistas e pedestres.

Estima-se que a inspeção técnica veicular prevista no Código de Trânsito Brasileiro, de 1998, que ainda está por ser regulamentada e daria amparo legal para retirar das ruas aqueles veículos sem condições de trafegar por questões de segurança ou por não se enquadrarem nas normas de emissões, poderia reprovar até um terço dos automóveis que circulam em São Paulo. Nas ruas movimentadas das nossas cidades, onde a idade média da frota dos automóveis ultrapassa os 10 anos, é comum o nível de ruído ultrapassar os limites legais. As estatísticas brasileiras revelam que 30% dos acidentes de trânsito envolvem pedestres, e estes respondem por 50% das mortes de trânsito. Pesquisas internacionais mostram que um pedestre atingido por um automóvel a 60 km/h tem 95% de probabilidade de morrer, a 50 km/h a chance cai para 50%, e a 30 km/h fica em 5%. Ações integradas entre os diversos setores que gerenciam as políticas urbanas são fundamentais para a melhora da qualidade do ar nas grandes cidades e para a redução dos acidentes. O estímulo ao transporte coletivo e a redução de veículos circulantes é, talvez, a mais importante dessas ações.

Nenhuma rede viária consegue crescer na mesma proporção dos novos empreendimentos e da motorização. Durante décadas, o mundo tentou mover a maior quantidade possível de veículos, da forma mais rápida possível. Hoje,

as grandes metrópoles enfrentam o desafio de melhorar a qualidade do espaço viário, de tornar mais agradável e fácil a circulação das pessoas. Nas cidades proativas, pela mobilidade do século XXI, discute-se o resgate dos espaços públicos para os cidadãos e o fim da hegemonia do automóvel sobre o limitado espaço viário disponível. Enquanto isso, muitas cidades brasileiras, quer por inércia, quer por desconhecimento das melhores práticas internacionais, continuam apostando na construção de viadutos para atacar problemas localizados de congestionamento. Também seguem asfaltando as ruas de suas periferias mais pobres e condenando suas muitas crianças a compartilharem o pouco espaço disponível para o lazer com alguns poucos veículos motorizados que agora se deslocam em velocidades bem mais elevadas. Muito pouco se investe no planejamento e na construção de uma infraestrutura de transportes que possibilite o resgate da escala humana da cidade.

No período que antecedeu a reforma constitucional de 1988, avançamos na implantação de sistemas estruturantes de transporte coletivo nas regiões metropolitanas brasileiras. Foram idealizados e implantados sistemas sobre pneus de alta capacidade que serviram de modelo e foram transpostos com sucesso para realidades vigentes em outros países. Entre eles, cabe destacar os corredores de ônibus de São Paulo e Porto Alegre, que conseguiram acomodar fluxos veiculares elevados, e o sistema estruturado de Curitiba, hoje reconhecido mundialmente como o pioneiro dos *Bus Rapid Transit* (BRT). O Governo Federal desempenhou, então, um papel preponderante na captação de recursos internacionais e na implantação dos modernos trens metropolitanos de Recife, Belo Horizonte e Porto Alegre. Ao falhar no intuito original de criar uma esfera

metropolitana de poder e ao empoderar os empobrecidos municípios brasileiros, a nova Constituição sepultou por décadas qualquer avanço significativo na racionalização da mobilidade metropolitana brasileira.

No mundo, ainda muito pouco se avançou nos estudos de carga urbana. Práticas adotadas em determinadas localidades nem sempre atenderão às necessidades de outras, ou seja, as soluções devem respeitar peculiaridades locais. Japão e Holanda, por exemplo, consideraram a implantação de dutos subterrâneos para a distribuição de carga nas zonas centrais, resgatando a prática de alguns correios europeus no início do século passado. A utilização de dutos em cidades ainda está bastante limitada à distribuição de gás natural. Inovações em carga urbana incluem desde caixas seguras para depósito noturno de mercadorias até guindastes que estacionam próximo ao centro e elevam contêineres para abastecer lojas localizadas em ruas muito estreitas. Até então, diversas cidades já adotaram medidas de gerenciamento de carga urbana que incluem sistemas de licenças de acesso, pedágios urbanos para carga, delimitação de zonas ambientais, definição de rotas de circulação para veículos pesados, utilização de combustíveis alternativos, parcerias entre empresas transportadoras e criação de centros de distribuição para consolidação de carga.

4. A MOBILIDADE URBANA DE PORTO ALEGRE

O Centro de Porto Alegre já foi o segundo bairro de todo o porto-alegrense que lá buscava serviços a lazer. Os baixos fluxos veiculares dos anos de 1960 se multiplicaram várias vezes e, hoje, as vias do centro são grandes depósitos, tanto de automóveis presos em congestionamentos

ou estacionados, quanto de terminais de ônibus e lotações. O nosso Centro padece com uma carga de poluição sonora, visual e ambiental insustentável para um desenvolvimento próspero dos serviços e das atividades negociais. A qualidade do ar que respiramos já está abaixo dos padrões mínimos recomendados por organismos internacionais de saúde. Só os ônibus urbanos e metropolitanos geram diariamente mais de 33 mil movimentos de entrada e saída no Centro para alcançarem as dezenas de terminais centrais espalhados pelas ruas e por áreas que já foram praças públicas. Urge resgatar as vias e largos centrais para a circulação eficiente de pessoas e veículos, diminuindo os tempos de deslocamento e reduzindo a emissão de poluentes. Ao melhorar as condições ambientais, também melhoraremos a saúde da nossa população.

Nesse contexto, é notável um paralelo com o centro da cidade de Curitiba. Enquanto Porto Alegre investiu em um modelo de transporte coletivo radial concêntrico, com os terminais de ônibus localizados no centro da cidade, Curitiba optou por implantar terminais e estações de transbordo nos bairros e ao longo de eixos estruturantes, onde circulam ônibus biarticulados de alta capacidade. O sistema idealizado em Curitiba permitiu orientar o adensamento da cidade ao longo de eixos estruturantes e valorizou o seu centro, onde seguem prosperando o comércio, os serviços, o lazer e a habitação. O desenvolvimento urbano de Curitiba vem sendo coordenado pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), que garante a continuidade das ações de planejamento quando das trocas no comando político. Enquanto o IPPUC concebe o Corredor Verde, um projeto de reurbanização de uma rodovia em sin-

tonia com os conceitos modernos de sustentabilidade que postulam o desenvolvimento orientado pelo transporte coletivo (TOD – *transit oriented development*) e promove o transporte não motorizado, Porto Alegre desenvolve a sua região sul sem qualquer proposta estruturante para o transporte coletivo, sem qualquer visão de mobilidade sustentável. Curitiba tornou-se um modelo para o mundo, mas, infelizmente, não para o Brasil.

Congestionamento é um problema generalizável a todas as metrópoles brasileiras, incluindo Curitiba. Nesse tocante, destacam-se aquelas cidades que possuem mais quilômetros de vias exclusivas ou segregadas para o transporte coletivo, em que o transporte coletivo sofre menos interferência dos veículos privados. São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília possuem sistemas metroviários que oferecem alto desempenho em termos de capacidade de transporte e velocidade operacional. São Paulo e Rio de Janeiro também têm linhas de trens suburbanos, assim como Porto Alegre, Recife e Belo Horizonte. Todas as metrópoles brasileiras sonham com metrô urbanos, que infelizmente apresentam custos de implantação bastante elevados. Em São Paulo, desde que as obras no metrô iniciaram (no final de 1968) até 2007, foram implantados 61 quilômetros, resultando uma construção média de 1,6 quilômetro de linha por ano. No Rio de Janeiro, de 1973 até hoje foram implantados 35,7 quilômetros, do que resulta, aproximadamente, 1 quilômetro de linha por ano. Brasília tem 42 quilômetros implantados de 1992 a 2008, totalizando 2,6 quilômetros por ano. São Paulo, Curitiba e Porto Alegre detêm a maior extensão de corredores segregados de ônibus, totalizando, respectivamente, 121, 72 e 50 quilômetros; as três cidades juntas totalizam

aproximadamente 50% de todos os corredores segregados de ônibus existentes no país. No Brasil, sistemas sobre trilhos respondem por apenas 3,3% da demanda por viagens urbanas e metropolitanas; ônibus, por 26%; automóveis, 27%; motos, 2,5%; bicicletas, 2,8%; enquanto 38% das viagens são realizadas a pé. Em Porto Alegre, das 2,2 milhões de viagens estimadas para um dia típico de 2004, 29% são realizadas por meio não motorizado, 43% por transporte coletivo e 25% por veículos privados.

Assim como na maior parte do Brasil urbano, também em Porto Alegre são os automóveis que comandam o uso da superfície das vias públicas. Se com os níveis atuais de motorização apontados pela pesquisa domiciliar de 2004 (230 autos/1000 habitantes) a população porto-alegrense identifica o congestionamento como um dos grandes problemas cotidianos, o que esperar da circulação em um cenário futuro possível, em que a motorização venha a atingir padrões vigentes em cidades europeias (até 500 a 600 autos/1000 habitantes)? Como enfrentar o desafio imposto pelo aumento da motorização com uma regulamentação fragmentada do setor de transportes urbanos que não contempla a dimensão e a complexidade das nossas necessidades metropolitanas? Recife é a primeira metrópole brasileira a consolidar, em uma única entidade, a regulamentação do transporte coletivo sobre pneus e trilhos no contexto dos principais municípios que compõem sua região metropolitana e incorporando as diferentes esferas que sobre ele atuam: federal, estadual e municipal.

No Brasil, São Paulo é a cidade que mais avançou no gerenciamento do transporte de carga urbana. Na década de 1980, São Paulo criou zonas de restrição a caminhões, impedindo a

circulação em horários específicos. Nos anos de 1990, foram tornados obrigatórios veículos de carga de menor dimensão, mais afeitos ao trânsito urbano. Em 2003, a capital paulista adotou a entrega noturna de mercadorias, que, apesar dos custos adicionais trabalhistas, permitiu um aumento de produtividade de até 50% por veículo de carga. Outras medidas adotadas incluem vagas de estacionamento reservadas para a operação de carga e descarga; o “cartão-caminhão”, que autoriza a circulação ou o estacionamento de caminhões em áreas restritas; o rodízio de placas para caminhões; e o acesso ao calçadão da área central em horários restritos. A mais recente medida, imposta em 2008, proíbe a circulação de toda carga pesada por caminhões no período compreendido entre 5h da manhã e 9h da noite.

Em Porto Alegre, a regulamentação do transporte de carga na área mais central especifica alguns trechos de vias onde caminhões não podem circular, como calçadas e rampas muito íngremes e locais destinados ou proibidos ao estacionamento de veículos de carga. Em nossa cidade, ainda circulam pelas vias centrais veículos não motorizados à tração humana ou animal, normalmente utilizados para a coleta de embalagens e papéis.

5. AS PALESTRAS DOS CONVIDADOS

As apresentações e as discussões do painel da Mobilidade Urbana, coordenadas pelo Prof. Luis Antônio Lindau, PhD, Coordenador do Laboratório de Sistemas de Transporte (LAS-TRAN/UFRGS) e Diretor do Centro de Transporte Sustentável do Brasil (CTS-Brasil), foram estruturadas em três subtemas: Planejamento e Mobilidade Sustentável, Circulação Viária e Transporte Coletivo. A apresentação do primeiro sub-

tema coube ao Prof. Dr. Orlando Strambi, da Escola Politécnica da USP. O segundo foi abordado pelo Prof. Luiz Afonso dos Santos Senna, PhD, Secretário da Mobilidade Urbana de Porto Alegre, e o terceiro por Cássio Taniguchi, Prefeito eleito de Curitiba por duas gestões consecutivas e hoje Secretário de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente do Distrito Federal.

5.1. Planejamento e Mobilidade Sustentável

Orlando Strambi instigou-nos a pensar em novas soluções para combater nossos problemas de mobilidade, sem preconceitos quanto a ideias propostas e testadas em outras realidades. Para tanto, formulou três perguntas: Como você imagina que será a cidade do futuro? Como seria a cidade que você gostaria de viver no futuro? Como seria a cidade em que todos gostariam de viver no futuro?

Sugeri que a terceira e mais importante pergunta fosse abordada a partir do princípio da posição inicial e do “véu da ignorância”, proposto pelo filósofo contemporâneo John Rawls, pois para discutir as regras que devem reger a sociedade, precisaríamos nos abstrair da condição em que nela estamos posicionados. Assim, regras só são defensáveis na medida em que permitem oportunidades para todos na sociedade. Esse é um esforço muito importante, pois a cidade ideal para um motorista convicto é aquela cheia de avenidas, bem distinta da idealizada por quem vive longe do trabalho e precisa usar o transporte coletivo.

Após destacar a importância de entender a diferença entre mobilidade e acessibilidade na formulação de uma política de transportes, desafiou-nos a olhar o transporte a partir da gênese de seus problemas e mostrou que os fluxos derivam da nossa necessidade de locomoção

para fazer as coisas que precisamos para viver. Já a condição resultante do trânsito depende dos recursos disponíveis, como a infraestrutura para o transporte motorizado e não motorizado e sua gestão e da forma como os solicitamos.

Reconheceu que o aumento no uso do automóvel no Brasil urbano, em decorrência de uma motorização crescente, vem gerando uma série de efeitos negativos que os economistas chamam de “externalidades” ou de “deseconomias”, mas preferiu referir-se a nomes muito mais conhecidos: congestionamentos, acidentes e suas consequências, o consumo de energia de fontes não renováveis, a poluição do ar, a poluição sonora, a poluição visual e o efeito sobre mudanças climáticas.

Como e onde podemos atuar no transporte? – questionou, e logo ofereceu três opções bastante distintas e complementares. As intervenções podem ser na oferta – uma nova linha de metrô, uma nova avenida, um novo corredor de ônibus – ou podem ser operacionais – melhorar as condições de um corredor de ônibus, melhorar as condições de operação de tráfego em uma determinada região da cidade. Também é possível intervir na demanda, estimulando as pessoas a agirem de uma forma diferente ou, eventualmente, criando condições, por meio do planejamento urbano, por exemplo, para que elas possam mudar os seus hábitos de locomoção.

Referiu que a experiência mundial permite classificar as atuações através de três eixos de política de transporte urbano. O primeiro eixo é o de restrição ao automóvel, o segundo é o da melhoria do transporte coletivo e o terceiro compreende o fomento ao transporte não motorizado.

Explicou que restringir automóvel não quer dizer proibir o seu uso ou impedir a posse do carro; o que se quer é reduzir seu uso excessi-

vo, ou seja, o uso que traz custos para a sociedade e que poderiam ser evitados. Mas por que restringir? Por que essa saída tão impopular, tão coercitiva? Pode-se então perguntar: por que não ampliar a oferta? Por que não construir mais avenidas? Por que não implantar mais túneis? À essas perguntas respondeu com outra: se os centros das nossas cidades, regiões muito dinâmicas e úteis para a população, já estão congestionados, deveríamos destruir parte deles para acomodar o tráfego de veículos?

A primeira pergunta que se impõe é para quê queremos usar o espaço urbano, a superfície da cidade, ensinou. Para acomodar transporte, que é uma mera forma intermediária para alcançarmos aquilo que queremos fazer ou para acomodar as edificações, os espaços públicos que permitem abrigar as oportunidades de trabalho, de estudo, de serviços, de consumo e de diversão? Optou pela segunda alternativa, por ser essa a vocação, a natureza, a razão de ser de uma cidade.

Informou que as oportunidades de combater o uso excessivo do automóvel passam por restrições na circulação e no estacionamento. Pode-se restringir fisicamente, não deixando de acessar uma certa área da cidade, e pode-se restringir cobrando para circular ou estacionar nessa ou naquela área. Citou a redistribuição do espaço público das vias como um exemplo de restrição ao automóvel e comentou a realidade brasileira, em que o automóvel tende a ficar com quase todo o espaço viário que se constrói. Estamos acostumados a discutir o conflito de espaço entre ônibus e automóvel; raramente lembramos dos pedestres e dos ciclistas. Enquanto ainda vemos propostas que buscam reduzir o espaço de calçada para ampliar o espaço viário, algumas cidades no exterior estão ampliando o

espaço de calçada para tornar a caminhada um ato agradável. Da mesma forma, vemos que, em áreas periféricas, pavimenta-se uma via e não se constrói uma calçada. Alertou para que, em São Paulo, boa parte dos atropelamentos ocorre não nas áreas centrais, onde há mais pedestres, mas nas áreas periféricas, onde não há calçada para circular. Ou seja, alocar menos espaço para o automóvel é uma forma de restrição.

Strambi apontou ainda medidas de moderação de tráfego como outra forma de restrição. Existem muitas maneiras de reduzir velocidades e, portanto, tornar o uso do automóvel menos interessante em uma área da cidade. Há também a eliminação de vagas de estacionamento nas vias, o que melhora o fluxo do tráfego, mas reduz a acessibilidade do automóvel.

Recordou-nos de que, na prática brasileira, os códigos de obra estipulam o número mínimo de vagas de estacionamento que devem ser oferecidas quando se constrói um polo gerador de tráfego, como um centro comercial. Relatou a diferente realidade em algumas cidades no mundo – e Londres é um exemplo delas –, onde as restrições em algumas regiões são de limites máximos. Assim, é possível desestimular o uso do automóvel em uma região já congestionada que tem boa oferta de transporte público.

Classificou o rodízio de placas – uma ideia de São Paulo – como uma ideia de vida curta. Em São Paulo, na sua análise, o modelo já se esgotou, mas consulta recente revelou que 54% da população pesquisada concordavam com a extensão da proibição da circulação do automóvel de um dia, como é hoje, para dois dias. Medida extremamente impopular quando foi implantada, há cerca de 10 anos, hoje é vista como indispensável, pois mais de 70% da população não quer nem pensar no encerramento do rodí-

zio. Strambi chamou atenção para o dado surpreendente de que medidas impopulares podem vir a ser entendidas como importantes. Disse também que alguns países aumentam o preço do combustível, outra forma de restringir o uso dos automóveis.

Lembrou que algumas cidades já implantaram o pedágio urbano, uma medida ainda tida como muito controversa. Há quem acredite que as grandes cidades não têm como evitar a medida. Destacou que pedágio urbano é uma forma de internalizar a cobrança dos custos de congestionamento gerados pelos automobilistas: ao reduzir a circulação, o pedágio urbano diminui as necessidades de investimentos no sistema viário para acomodar mais veículos. A concepção original do pedágio urbano – a cobrança de uma taxa pelo congestionamento, que busca reduzir a demanda por espaço viário – difere do conceito mais difundido, e que se opõe a este, quando uma nova infraestrutura viária é implantada, e os usuários são cobrados por utilizá-la, ou seja, como um mecanismo para financiar a expansão da capacidade viária.

Relatou que, em Londres, o Prefeito Ken Livingstone se reelegeu com a proposta de expandir a área do pedágio urbano e aumentar o preço. Quando houve mudança de corrente política na prefeitura, o novo prefeito não propôs extinguir o pedágio, uma vez que ele já estava incorporado como medida benéfica à cidade. Citou também Estocolmo, onde foi realizado um projeto-piloto de pedágio urbano, durante um período de seis meses, após o qual um plebiscito aprovou sua permanência. Strambi mostrou que mesmo medidas polêmicas recebem aceitação popular quando os níveis de congestionamento atingem graus limites. Mesmo que a realidade atual de Porto Alegre não recomende

pedágio urbano, não é razoável descartar a ideia para o futuro.

O que permite tornar o pedágio urbano mais aceitável política e socialmente é o destino dos recursos arrecadados, analisou. Um dia de congestionamento gera milhares de horas perdidas. Com o pedágio, tem-se dinheiro que pode ser usado para melhorar o transporte coletivo, as vias e o meio ambiente. Na lógica da compensação, os recursos arrecadados com a restrição imposta a alguns são invertidos no benefício de muitos.

Sobre o segundo eixo da política de transporte urbano, a melhoria do transporte coletivo, explicou que há dois elementos principais. O primeiro deles, os sistemas de ônibus concebidos no Brasil, particularmente em Curitiba e outras cidades brasileiras – corredores ou faixas segregadas com características de operação, que proporcionam desempenho e capacidade acima do sistema ônibus normal. Embora inventado aqui, convive-se com o nome em inglês para sistemas como o de Curitiba: *Bus Rapid Transit* (BRT). O BRT tem custo relativamente baixo, porém usa espaço na superfície. O segundo elemento é referente às soluções com base em trilhos. Metrô e ferrovias são soluções conhecidas há tempos, mas têm custo elevado. No Brasil, em particular, temos visto uma evolução lenta desses sistemas.

Sublinhou a grande capacidade do metrô de transformar regiões. O lado positivo da transformação é o que permite criar, no entorno de estações, regiões com vida própria e que incluem boa parte das coisas que as pessoas necessitam fazer na vida. Contudo, também advertiu que os sistemas ferroviários proporcionam transformações não tão almejadas, como a de facilitar o acesso a locais distantes, que acabam por expandir a cidade, o que nem sempre é interessante. Esses

efeitos positivos e negativos podem ser estimulados ou controlados com o planejamento urbano, com a regulação de uso do solo.

Completo a explanação com o terceiro eixo, que compreende o transporte não motorizado – entendido como a circulação de pedestres e de bicicletas – e as melhorias voltadas para tornar essa experiência mais agradável, com efeitos importantes sobre a qualidade de vida das pessoas, da saúde pública. Em longo prazo, percebe a necessidade de reorganizar nossas cidades, para que possamos fazer nossas coisas por meio de deslocamentos mais curtos. Nem todos andarão a pé ou de bicicleta, continuaremos tendo transporte motorizado privado e coletivo, mas temos de criar alternativas para a população. Ofereceu exemplos. O metrô de São Paulo tem a meta de dotar 15 de suas estações com estacionamento de bicicletas até 2010 e, em parceria com seguradoras e empresas de estacionamento, está oferecendo bicicletas por empréstimo por períodos limitados de tempo. Paris implantou o *Velib*, um sistema de bicicletas públicas, medida que se tornou a vedete das inovações no último ano e que foi já transposta a outras realidades.

Especulando sobre o futuro, Strambi imagina que os provedores de transporte atuem de forma distinta dos atuais, que estão ainda focados na operação de um sistema ligado a uma tecnologia. Pode-se pensar também em provedores de acesso às atividades, como a Cia. Light, que existiu no Rio de Janeiro e São Paulo, e tinha como negócio combinado a energia, o transporte e o desenvolvimento imobiliário.

Em seguida, o professor da USP citou uma das máximas do mundo dos transportes: “Agir sobre um problema visível é, por definição, muito tarde para resolvê-lo”. Insistiu em que, sem dei-

que de solucionar gargalos do sistema viário, é preciso pensar em longo prazo, pois sem continuidade no planejamento dos transportes teremos cada vez mais nós de trânsito para desatar.

Advertiu para a necessidade de entender que as ações de hoje terão consequências no futuro, o que implica tomar mais cuidado com o que fazemos hoje, o que alguns denominam “trajetória dependente”. Por exemplo, deixar que um bairro distante, de renda média e alta, se desenvolva a partir só da motorização privada implicará, em médio prazo, a necessidade crescente de provisão de oferta viária adicional. Ou ainda, se nos anos de 1950, quando ainda não era muito espalhada, a cidade de São Paulo tivesse tomado a decisão de não adotar a tarifa única do transporte coletivo, será que teria atingido a dimensão atual?

Para concluir, Strambi reforçou a necessidade de pensar uma estratégia urbana de transportes. Na sua visão, isso significa que precisamos de planos com abrangência metropolitana, e não de projetos isolados. Ademais, precisamos desenvolver a capacidade institucional de atender a essas necessidades. Ao destacar a necessidade de pensar em coisas novas, sem preconceito e com a liberdade de pensar à frente, o professor da USP encerrou sua participação com duas perguntas que ele mesmo se encarregou de responder: É difícil para um político fazer isso? É. É mais fácil para um professor? É, mas quem aqui, em algum momento da sua vida, não é um professor também?

5.2. Circulação Viária

Luiz Afonso dos Santos Senna iniciou a palestra destacando sua preocupação com a gestão diária da movimentação de uma população de 1,4 milhão de habitantes. Ao referenciar Porto Alegre como Capital do Mercosul, lembrou-nos

que essa seria uma aspiração histórica associada à ambição dos porto-alegrenses e gaúchos.

Descreveu Porto Alegre, uma cidade que tem mais de 600 mil veículos, uma infraestrutura radial monocêntrica, cerca de 880 quilômetros de rede de transporte coletivo, dos quais 50 quilômetros contemplam corredores segregados de ônibus. Um sistema de ônibus que é modelo para todo o país, em que os quase 1.600 veículos tem idade média de apenas cinco anos, uma das frotas mais novas do Brasil e que transporta mais de um milhão de passageiros por dia. Um bom sistema de lotação que já nasceu regulamentado, ao contrário de boa parte das cidades brasileiras, um transporte escolar exemplar e um sistema de táxi também bastante qualificado. Do ponto de vista do transporte público, coletivo ou não, uma história com tradição de qualidade.

Para ele, vivemos hoje um momento singular na história do Brasil: o país está crescendo, é um caso de sucesso internacional do ponto de vista econômico. No seu entendimento, esse crescimento econômico nos direciona para algo que está apenas começando. Estudos apontam que a classe média brasileira vai duplicar nos próximos 15 anos, e a venda de automóveis vai continuar aumentando. O governo federal anunciou o chamado PAC da Indústria, alicerçado na indústria automobilística. Projeções indicam o Brasil entre os três maiores produtores mundiais de automóveis, sendo que a maior parte da produção estará voltada para o consumo interno. Senna destacou esses fatos por sua importância na relação com a lógica macroeconômica do país. Percebe-se que o país sinaliza em uma direção do crescimento da frota de automóveis, que vai ser muito vigorosa daqui para frente, e a sociedade terá de combater a consequência dessa política: os congestionamentos.

O professor comentou que em muitos países o aumento no preço do combustível é utilizado como forma de inibir o uso do automóvel. Porém, no Brasil, o governo federal utilizou o dinheiro da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE) cujo objetivo é financiar transportes, entre os quais, o transporte coletivo para amortecer o efeito do impacto do aumento da gasolina nos usuários de automóveis privados. Os prefeitos, por meio de um movimento já de muitos anos, solicitam a redução de impostos, Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), e também de combustíveis para baixar os custos que determinam a tarifa do transporte coletivo. Nunca conseguiram.

O grande paradoxo, para Senna, é que ao não repassar para os usuários de automóveis o aumento dos seus insumos, o Brasil está subsidiando o automóvel. Ele sente a necessidade de restringir o uso do automóvel, porém percebe que a sinalização recebida do governo federal é absolutamente oposta a esta. A sinalização é: “Compre mais automóvel; não te cobraremos o preço real do combustível”.

Enfático na importância da cultura do planejamento, admite que planejar no cenário vigente na década de 1970, com a economia centralizada e com o poder de implantar modificações, é bem diferente de hoje, pois o planejamento que necessitamos precisa estar adaptado às circunstâncias econômicas e sociais que ora vivemos.

Como professor e como alguém que investiu a sua vida profissional em transportes, confessa uma certa frustração. Disse que inveja muito os colegas que atuam em outras áreas da infraestrutura, como de telecomunicações, de energia elétrica, até de água e esgoto, de habitação, porque transporte no Brasil ainda não é

considerado uma ciência ou uma área mais qualificada do conhecimento. Argumenta que, assim como o futebol, no transporte todo o mundo dá palpite; todos se sentem habilitados para tanto, coisa que ninguém faz em relação à energia elétrica, à distribuição de água ou a telecomunicações. Comentou que o transporte é visto como uma espécie de segunda divisão. A circulação tem sido tratada, sistematicamente, dessa forma, complementa.

O Secretário comentou que a lógica da indústria, no sentido econômico da palavra, precisa ser incorporada nas discussões sobre circulação e transporte, ou “estaremos fazendo artesanato”. Artesanato é muito bonito, mas não resolve problemas, não tem economia de escala, não tem economia de escopo, não tem economia de integridade da rede e sequer tem economia de aglomeração. A infraestrutura faz-se com economia de aglomeração, diz ele.

A compreensão sistêmica das questões é fundamental para um bom planejamento do transporte, na visão do Professor. Ele fornece o exemplo de que é grande a importância da relação do transporte e o uso do solo. Quanto mais longe as pessoas moram, maior o custo para transportar por ônibus. E, em muitos casos, é mais barato andar de moto do que de ônibus. Em Porto Alegre, um modelo de cidade do ponto de vista ambiental, as questões ambientais passaram a fazer parte de tudo. As árvores têm nome e sobrenome, os técnicos as chamam de “indivíduos arbóreos”, e não se mata impunemente alguém que tenha sobrenome. Existe em Porto Alegre uma cultura ambiental importante. Corredor de ônibus é o local consagrado para a circulação de ônibus; passeio é o local sagrado para pessoas, para pedestres, e entende o professor que devemos manter isso.

Senna falou também sobre o Centro de Porto Alegre, que precisa ser resgatado em termos de atividades e vitalidade; e explicou que a circulação é fundamental para que isso ocorra. Comentou que a imprensa saudou a abertura de uma interseção do Centro para os automóveis, porque há mais de 30 anos não se fazia nada para melhorar a circulação nessa área da cidade, e como a cidade é um ser vivo, áreas que sofrem restrição de circulação acabam gangrenando.

Na década de 1970, concedia-se priorização absoluta para o pedestre. De São Paulo, com seus milhões de habitantes, a pequenas cidades do interior dos estados, com poucos milhares, todas fizeram calçadas. Alguns consultores externos vêm aqui dizer que temos que construir calçadas. Senna reforçou que já fizemos isso na década de 1970; e que o nosso problema agora é harmonizar o pedestre com o automóvel e, principalmente, com o transporte público. Para ele, a chave é a “harmonização”, o “equilíbrio”, porque, se qualquer uma das alternativas for enfatizada, acabaremos gerando distorções.

Na sua análise, o problema do Centro de Porto Alegre não é o excesso, mas a falta de automóveis. Atribui parte dos problemas econômicos do Centro à priorização de uma alternativa modal em detrimento de outras. É preciso contemplar as diferentes formas de chegar aos vários locais da cidade de maneira a permitir que todos os segmentos da população tenham acesso. Senna disse que está sendo montada uma configuração mais eficiente para a circulação no Centro de Porto Alegre. Tomando por base as técnicas de planejamento de transporte e de tráfego, ela possibilitará uma melhor oxigenação do Centro.

Senna discorda daqueles que dizem que Porto Alegre vai parar, pois na sua percepção as cidades não param: elas se readequam. Quanto

maior for a dificuldade do deslocamento pelo transporte individual, mais crescerá a utilização de outras formas, incluindo o transporte coletivo. Se tiverem bicicletas, as pessoas irão de bicicleta, pois em outros países isso já acontece. Lembrou que hoje é um grande risco andar de bicicleta no trânsito de Porto Alegre, mas ressaltou que, com ciclovias adequadas, as bicicletas começarão a ser utilizadas. No limite, vai acontecer o que acontece em megacidades: as atividades se transferem. Quando uma cidade começa a se inviabilizar dentro da lógica da competitividade sistêmica, suas empresas mudam para outras cidades.

Em nome do automóvel, foram cometidas algumas imprudências, salientou. Hoje, pensa-se muito em *shopping center*, mas Porto Alegre é muito viva, e muitas atividades comerciais estão localizadas ao longo de eixos viários. Ao colocar placas proibindo o estacionamento ao longo de avenidas que dão acesso a um grande polo gerador de viagens, pode-se estar inviabilizando o comércio local. Não é possível mudar a cultura, a tradição de uma cidade, em função desses novos empreendimentos. Não se deve acabar com a acessibilidade de alguns para beneficiar a de outros.

Outro dos problemas importantes de Porto Alegre citado por ele é o acesso pelo norte. A BR-116 é um caos, como constatou no estudo que dirigiu em 2000 e que mostrou o colapso se aproximando. Sempre que se avalia um projeto, testa-se a opção do que ocorrerá se nada for feito e a demanda continuar crescendo. Senna brincou que nós, gaúchos, somos extremamente convincentes em não fazer nada. Nos últimos sete anos, a BR-116, particularmente no trecho entre Canoas e Porto Alegre, não mudou nada em termos de oferta. Como não se tem qualquer expectativa de que aconteça alguma

coisa dentro dos próximos sete anos, Senna prevê o colapso e adverte para que o mesmo vale para a Ponte do Guaíba, que, por ser móvel, interrompe o tráfego quando passa um navio. Isso pode ter sido razoável na década de 1950, quando foi construída, mas hoje a ponte não atende mais às necessidades da cidade.

A respeito da circulação de caminhões, o palestrante disse que é impossível não abastecer uma cidade. A logística da cidade é imprescindível, não tem como proibir caminhão, como em São Paulo. É preciso discipliná-los; é importante ter horário. Proibir é uma palavra extrema demais para uma sociedade dinâmica, refletiu.

Seu otimismo o faz entender que nada é definitivo: nem as crises, nem os problemas. Saúda o crescimento do Brasil e o fato de estarmos discutindo que existem muitos carros. Con tou que, em 1994, estive no México e vivenciei o seu forte crescimento econômico. Viu muitos automóveis circulando e escreveu um artigo para a imprensa questionando o que estávamos fazendo no Brasil para o dia em que as “décadas perdidas fossem achadas”. Infelizmente, nada foi feito, e ficamos a reboque dos acontecimentos. Lança agora o desafio a enfrentar: mudança de postura. Precisamos antever o futuro e nos prepararmos para ele, concluiu.

5.3. Transporte Coletivo

Cássio Taniguchi iniciou com uma rápida retrospectiva da evolução do transporte urbano nas cidades brasileiras que se formaram há 500 anos. Da caminhada e lombo de burro, passou-se aos trilhos com os bondes à tração animal. Seguiram-se os bondes elétricos, que utilizavam o excedente da nova energia que surgia. Em Curitiba, os primeiros ônibus apareceram no final da década de 1920.

O secretário explicou que, na década de 1970, Curitiba iniciou um processo de mudança conceitual para estruturar o seu desenvolvimento. Em Curitiba, não se pretendia criar um sistema de transporte, mas mudar o processo de urbanização para direcionar o crescimento da cidade. Sabia-se que o transporte coletivo pode ter o papel de grande indutor do processo de crescimento de uma cidade.

O projeto que foi encontrado pela equipe do Prefeito Lerner para Curitiba era o da demolição do que existia ao longo de uma avenida de 40 metros de caixa, de forma a transformá-la em uma avenida de 60 metros de largura. Implicaria destruir prédios históricos, arborização e tudo o mais que caracterizava a memória de Curitiba. Em vez disso, optaram por implantar o sistema trinário, utilizando avenida e vias paralelas, onde era preciso fazer algumas desapropriações para garantir a continuidade do traçado. O controle do uso do solo possibilitou que apenas ao longo dos eixos estruturantes houvesse adensamento, e os empreendedores urbanos entenderam isso.

A avenida central do sistema trinário foi dotada de corredores exclusivos para ônibus, e surgiram os primeiros terminais de integração para que o transporte pudesse ser organizado. O então prefeito entendia que não adiantava colocar todas as linhas existentes nos corredores de ônibus, pois iriam congestionar. Era preciso fazer uma racionalização dos itinerários.

Não foi só por estar em plena ditadura que se conseguiu implantar a transformação de Curitiba. Sofreu-se forte oposição diária do principal jornal da cidade e resistiu-se bravamente para implantar as reformas. Os corredores exclusivos foram implementados em dois anos, com as obras iniciadas em 1972 e inauguradas em 1974.

Grandes terminais de ônibus não devem ser implantados no centro da cidade, pois podem acabar com o centro, admoestou. Como exemplo, citou o aterramento da baía de Florianópolis para acomodar um grande terminal, que bloqueou a vista para o mar. Como lição, sugere a implementação de vias diametrais para facilitar a circulação na área central, aumentando a velocidade do sistema de ônibus.

Quando do primeiro choque do petróleo, Curitiba fez uma campanha para estimular o uso do transporte coletivo, e a população respondeu muito bem. Foi estabelecido um reescalonamento nos períodos das jornadas de trabalho, que iniciavam todos os dias às 8h da manhã. A construção civil passou para às 7h; as escolas, às 7h30; os serviços, às 8h; e o setor público, para às 9h. Foram reduzidos os picos da manhã e da tarde, contou o ex-prefeito.

A chamada Rede Integrada de Transportes de Curitiba opera com tarifa única, em que os usuários das áreas mais centrais subsidiam aqueles que moram mais longe. Se houvesse tarifa diferenciada pela distância, não ocorreria o espalhamento do território das nossas cidades brasileiras.

Nos anos de 1990, quando os corredores de ônibus começaram a saturar, implantou-se o “Ligeirinho” nas vias rápidas de Curitiba. O sistema tinha por característica o embarque no mesmo nível da plataforma. A estação-tubo tem grande aceitação, pois os usuários pagam a tarifa na entrada. Embarque e desembarque ocorrem de 0,1 a 0,3 segundos por passageiro, enquanto no sistema normal leva-se no mínimo três segundos para embarcar e ainda precisa passar pela roleta.

Foram definidos ônibus biarticulados para os corredores exclusivos, um projeto concebido

e desenvolvido especialmente para Curitiba. Em via comum, onde automóveis e ônibus circulam em tráfego misto, há capacidade para transportar “x” passageiros. Com faixa exclusiva, essa capacidade duplica. Ao implantar bilhetagem automática fora do veículo e dotar o sistema de estação ao mesmo nível da plataforma do ônibus, passou-se para “3x”. Adotando ônibus articulado, amplia-se mais um pouco e com o biarticulado chega-se a transportar quatro vezes e meia a mais que por ônibus circulando em uma via comum compartilhada com os automóveis.

Assim Taniguchi descreveu a característica básica de um sistema eficiente de ônibus que a Prefeitura de Curitiba começou a implantar nos anos de 1970 e que em 20 anos chegou à bilhetagem eletrônica com cartão-transporte carregado via Internet. A primeira linha tinha 20 quilômetros. Depois, foi preciso implantar a linha Boqueirão, originalmente não prevista, pois se tratava de uma região em área de banhado, onde não se tinha a intenção de induzir o crescimento. Contudo, ele ocorreu. Nesse caso, foi feito todo um esforço para implantar o sistema depois do início do processo de desenvolvimento.

A primeira linha circular surgiu com o ceticismo da equipe técnica da época. No primeiro dia, estourou a estimativa de demanda e foi preciso colocar mais veículos na frota. Já não era mais necessário ir até o centro para trocar de ônibus. Paris dispõe de um sistema ônibus tipo VLP (Veículo Leve sobre Pneus), interligando, com uma linha circular, as várias linhas de metrô que lá operam.

Já em 1980, foram introduzidos dois eixos em Curitiba, induzindo o crescimento da cidade, principalmente ao leste, onde foi feito estoque de terras para ensejar a construção da habitação popular. Antes que a infraestrutura che-

gasse lá, as terras foram compradas pela Companhia de Habitação Popular (Cohab). E há, no sentido oeste, uma região muito bonita, onde agora, depois de 20 anos, está ocorrendo uma ocupação muito intensa.

Várias linhas circulares também foram criadas, oferecendo opções de transbordo sem pagar uma nova passagem. Em 2000, foi implantada uma linha em uma região extremamente povoada em função dos programas de desfavelamento, onde a função moradia predominava sobre a função trabalho. A linha chegou junto com um programa de geração de renda, e houve uma resposta impressionante no desenvolvimento dessa região.

A frota de ônibus de Curitiba é bastante variada, incluindo desde micro-ônibus sem bancos em linhas circulares no centro até biarticulados. Ônibus convencionais são utilizados em locais de menor demanda. Procurou-se capilarizar o sistema de transporte para torná-lo mais atrativo.

Também há uso para veículos que saíram de linha, depois de sete ou oito anos. Por exemplo, o ônibus “Sacolão”, onde produtos são vendidos a preço subsidiado. Tem uma linha de turismo, um veículo adaptado para vacinações e programas de saúde. Há experiências que ainda não foram colocadas em prática em Curitiba, como um biarticulado para 300 passageiros, com uma condição de operação extraordinária. É um veículo bem maior, e Taniguchi disse entender que seu uso esteja sendo cogitado em São Paulo. Explicou que um veículo biarticulado, com uma plataforma interna única e capacidade para até 300 passageiros, cai para 160 em São Paulo, em que tem cinco portas, escadas dos dois lados e catraca dentro.

O atual Secretário do Distrito Federal enfatizou que um sistema de transporte de massa não

se faz só com corredor exclusivo e veículo. É preciso projetar tudo em conjunto: os pontos de parada, as integrações, o leiaute do veículo. A primeira reação de provedores de ônibus, na época, foi a de não querer fabricar o biarticulado de Curitiba. Hoje, felizmente há opções.

O secretário comentou que acabara de saber que a BR-116 está enfrentando problemas no acesso a Porto Alegre pelo norte. Explicou que, em Curitiba, a BR-116 foi transformada em uma via urbana, a Linha Verde. Ela passou a ser um novo eixo de transporte de massa com ônibus de alta capacidade. Ao mesmo tempo, foram criadas condições para uma ocupação estimulada. Mostrou tratar-se de uma proposta inovadora, pois, onde o coeficiente de aproveitamento do terreno era 1, é agora possível chegar a 4, desde que transferidos o potencial construtivo de áreas verdes ou fundos de vale localizados na região metropolitana de Curitiba, estimulando a compra dessas áreas pelos empreendedores e a doação aos respectivos municípios.

Taniguchi lembrou que Curitiba inspirou Bogotá, que aprimorou os corredores de ônibus ao introduzir a ultrapassagem. Curitiba está implantando agora a ultrapassagem, que aumenta substancialmente a capacidade do corredor. Disse ainda que é muito bom falar de metrô, mas eles custam 100 milhões de dólares o quilômetro, e um sistema de corredores de ônibus custa por volta de dois milhões de dólares o quilômetro. Com um detalhe: o metrô leva de cinco a seis anos para implantar, quando se consegue, e um corredor de ônibus leva aproximadamente dois anos para construir.

Depois, destacou que o mercado oferece hoje uma grande diversidade de veículos tipo ônibus. Alguns híbridos, diesel-elétricos, outros guiados por sistemas eletrônicos. No futuro, as células de

combustível a hidrogênio devem resolver o problema das emissões desses veículos. A sinalização semafórica pode ser atuada e facilitar a prioridade dos ônibus sobre os automóveis.

Ainda sobre o futuro, ele pediu para fazer algumas considerações importantes. A primeira foi a de que é comum as pessoas precisarem se deslocar por 4 horas para trabalhar 8 horas. Essas pessoas não têm condições de produzir como deveriam. Cada vez é maior a necessidade de trabalharmos com o conceito moradia e trabalho. Em cidades compactas, as pessoas podem se deslocar a pé ou por bicicleta, e essa é a tendência.

Em Brasília, está sendo desenvolvido um bairro para 40 mil habitantes que vai utilizar toda a tecnologia ambiental disponível de energia solar, reuso da água, etc. Foi a forma encontrada para gerar uma multiplicidade de atividades em que as pessoas moram, fomentando o deslocamento por modos não motorizados.

Não há tecnologia nem soluções mágicas, salientou o palestrante. O sistema de transporte coletivo de Curitiba foi sendo aprimorado ao longo de 20 ou 30 anos. Começou-se com ônibus simples; depois, com articulado, com a estação-tubo, e assim por diante. Taniguchi insistiu em que é por aí que temos que caminhar, com determinação e continuidade.

Relembrou sua lua-de-mel em Porto Alegre, época em que a Rua da Praia e o Centro eram lugares maravilhosos. Disse que seria muito bom se as pessoas morassem no Centro. Em sua opinião, isso é o que anima uma cidade, o que dá vida. Não adianta agir só sobre o transporte, é preciso tratar do uso do solo, da animação, do *design*, da requalificação dos monumentos belíssimos de Porto Alegre. O ex-prefeito parodiou o poeta Antonio Maria: “*Caminante, no*

hay camino; se hace camino al andar”. Esse é o processo adotado com muito sucesso em Curitiba, disse Taniguchi, gentilmente declarando sua convicção de que Porto Alegre também será bem-sucedida.

De acordo com ele, os gaúchos têm autoestima elevada e dão exemplo ao país na vontade de fazer melhor que os outros. Aconselhou a plateia a manter esse comportamento por ser algo maravilhoso. “Porto Alegre há de enfrentar com galhardia os desafios do presente, orgulhando suas gerações futuras”, finalizou Taniguchi.

6. Uma visão para a Mobilidade Urbana

Iniciamos a conclusão lembrando um ditado popular muito utilizado por aqueles que trabalham na área da qualidade: “Se você continuar fazendo o que sempre fez, então você terá o que sempre teve”. Muito útil para instigar a mudança de paradigmas no setor empresarial, esse ditado não pode ser aplicado para o caso da mobilidade urbana, pois, se continuarmos fazendo o que sempre fizemos, teremos uma condição cada vez pior. Não há volta para um congestionamento que só piora, na medida em que a frota de automóveis aumenta em proporção muito maior que o espaço viário. E, enquanto continuarmos centrando esforços na construção de obras pontuais, como viadutos, no afã de resolver os gargalos que vão se multiplicando por toda a cidade e seguirmos distribuindo o tráfego por todos os lados, rompemos com a hierarquia viária e diminuimos a qualidade de vida nos nossos bairros. Porém, afinal, por que Porto Alegre – assim como tantas outras cidades brasileiras – confere tanta prioridade para o automóvel, enquanto cidades do primeiro mundo crescentemente priorizam o transporte coletivo e a mobilidade não motorizada?

Nos últimos 25 anos, depois da implantação do trem suburbano, de um trecho experimental, portanto não comercial de linha do aeromóvel, e dos corredores segregados para ônibus, pouco fizemos para dotar Porto Alegre de uma infraestrutura de transportes voltada para a mobilidade sustentável. Pelo contrário, as ações desde então reforçaram a importância de se contar com um automóvel para se deslocar na capital gaúcha.

Fruto de uma experiência frustrada na integração ônibus-ônibus, com abrangência limitada a um único corredor radial, o transbordo – crucial para a racionalização do transporte coletivo em qualquer lugar do planeta – ficou estigmatizado em Porto Alegre. Como nossos corredores radiais de ônibus se revelaram eficientes na movimentação de altos fluxos, novas linhas puderam ser criadas. Mais linhas urbanas e metropolitanas de ônibus geraram, por sua vez, a necessidade de mais terminais no Centro da cidade. Aos poucos, o Centro de Porto Alegre foi se transformando em um grande terminal aberto de ônibus, com uma quantidade significativa de passageiros caminhando entre terminais para dar continuidade às suas viagens.

Outros tantos fatores colaboraram para que o Centro de Porto Alegre perdesse a sua pujança econômica, por exemplo, a falta de uma política de estacionamento que impedisse automóveis de ocupar, sem pagar qualquer tarifa, boa parte do espaço viário por todo o dia. Residentes abandonaram o Centro, o comércio e o serviço buscaram localizações alternativas nos bairros e em *shopping centers*, surgindo novas centralidades. Com a pulverização dos pontos de origem e destino, os deslocamentos urbanos tornaram-se mais complexos, a ponto de as novas gerações de porto-alegrenses não mais

falarem “vou ao Centro”. A oferta de transporte coletivo entre bairros é intrinsecamente mais complexa que a pendular entre bairros e o centro e pressupõe a mudança no paradigma, ainda vigente na cidade, “da minha linha de ônibus”. Dentro dessa nova dinâmica e do aumento da motorização decorrente do aumento da renda da população, entendemos até como natural a proliferação do uso do automóvel para deslocamentos urbanos antes realizados por meio do transporte coletivo.

O Centro de Porto Alegre concentra o patrimônio histórico da cidade. Embora os recentes esforços no sentido de resgatar prédios e espaços urbanos, ainda é muito notável a necessidade de requalificação do seu espaço. Do planejamento do transporte, integrado ao planejamento urbano e ao controle do uso do solo, esperamos o norte para a mobilidade sustentável da Porto Alegre do futuro. É preciso mudar a visão atual do transporte que se ajuste ao crescimento da cidade para o transporte que fomenta e direciona a revitalização dos espaços e o crescimento da cidade. O caminho para vencer os problemas crescentes de mobilidade tem alternativas variadas, mas há três pontos em que os especialistas internacionais são unânimes: é preciso limitar a circulação de veículos privados, incentivar o transporte coletivo eficiente e fazer valer uma regulação urbanística de zoneamento e ocupação de solo em sintonia com a circulação das pessoas.

O desenvolvimento urbano sustentável tem no transporte um dos seus principais vetores propulsores. Redes estruturadas por um transporte coletivo de alto desempenho, integrando adequadamente pedestres, ciclistas, automóveis e veículos de transporte coletivo de menor capacidade, constituem peças-chave de operações

urbanas. Operações urbanas foram idealizadas para permitir o trabalho em sintonia com os setores público e privado para otimizar seus respectivos investimentos em infraestruturas e proporcionar a captação de recursos nacionais e internacionais voltados para projetos urbanos que promovam o desenvolvimento econômico com uma mobilidade mais sustentável e que favoreçam uma maior equidade social.

No final da década de 1980, perdemos, em Porto Alegre, a chance de implantar um sistema integrado de transporte coletivo do tipo do *Bus Rapid Transit* (BRT) de Curitiba, que acabou se tornando um ícone no cenário global das cidades moldadas pelo seu sistema de transportes. Um BRT difere do nosso sistema ônibus em corredores na medida em que, entre outros aspectos, elimina os terminais centrais, utiliza veículos de maior capacidade, proporciona maior conforto aos usuários no embarque e no desembarque, aumenta a velocidade operacional e pode possibilitar o uso de propulsão alternativa ao ciclo diesel convencional. A cada ano que passa, o sistema de transporte coletivo por ônibus de Porto Alegre vem transportando menos passageiros, a despeito da proliferação de linhas ligando o Centro a todos os bairros e às outras cidades da região metropolitana. É difícil imaginar que o padrão atual de oferta de serviço pelo transporte coletivo de Porto Alegre seja capaz de atrair usuários do transporte privado, mesmo porque os nossos ônibus vêm justamente perdendo clientes para automóveis e motos.

É inquestionável a qualidade do transporte ofertado por um sistema metroviário, a sua imagem e o seu impacto no ambiente urbano. Pena que requeira aportes financeiros tão elevados para sua implantação, e que a cobertura de seus custos operacionais quase sempre precise de

subsídios governamentais na suplementação da arrecadação tarifária. Considerando os custos de construção da ordem de 100 milhões de dólares por quilômetro, referenciado pela literatura internacional, a implantação de uma rede metroviária subterrânea facilmente chega aos bilhões de dólares. Essas cifras vêm comprometendo a velocidade de implantação de metrô no Brasil, como nos casos do Rio de Janeiro, São Paulo e Brasília.

Entretanto, com um custo por quilômetro da ordem de até um vigésimo do metrô subterrâneo e com uma economia de dois terços no tempo de implantação, poderíamos remodelar a rede de transporte coletivo sobre pneus de Porto Alegre, nos beneficiando da experiência acumulada por dezenas de sistemas de transporte coletivo tipo BRT implantados em cidades dos cinco continentes, tais como Los Angeles, Paris, Sydney, Curitiba, Cidade do Cabo, Seul, Beijing, Jackarta, Nagoya, Auckland, Ottawa, Nantes, Brisbane e Leeds. Na medida em que consiga equacionar uma solução para a captação dos recursos necessários para construir e operar linhas metroviárias subterrâneas, Porto Alegre poderia, então, gradativamente, ir substituindo as linhas já remodeladas do seu sistema de transporte coletivo sobre pneus operando na superfície. Vale ainda lembrar que nem mesmo um sistema muito bom de transporte coletivo resolve por si só o problema da circulação urbana. Se resolvesse, Paris e Londres, que detêm as melhores e mais extensas redes metroviárias do planeta, dotadas de plena integração modal, não estariam incluídas entre as cidades que introduziram, recentemente, as medidas mais radicais de gerenciamento do espaço viário urbano e controle do uso do automóvel para frear o crescimento do congestionamento.

Existem muitas formas de gerenciar a demanda pelo uso do espaço viário, além do rodízio de placas adotado em São Paulo e na Cidade do México. Essas experiências revelaram que, em médio prazo, o rodízio de placas acelera a motorização das classes mais abastadas e, assim, incentiva ainda mais o uso de automóveis nos deslocamentos urbanos. Por serem mais direcionadas aos usuários dos automóveis, as medidas de gerenciamento de demanda enfrentam forte reação contrária, e os tomadores de decisão relutam em adotá-las. Felizmente, existem as experiências recentes de gerenciamento da demanda de Londres e de Estocolmo, inspiradas na pioneira experiência de Cingapura, de meados dos anos de 1970, que alcançaram sucesso após um acirrado questionamento inicial da população. Para gerenciar a demanda de Porto Alegre, precisamos pensar em uma estratégia composta por um conjunto de ações adequadas à nossa realidade. Esse conjunto pode ou não incluir, entre outras, a cobrança pela circulação viária e pelo estacionamento na via, a taxação do estacionamento fora da via, medidas de moderação do tráfego, restrições de circulação viária para determinadas categorias de veículos e o controle das emissões veiculares. No entanto, antes de adotar medidas de gerenciamento de demanda mais radicais para frear o uso do automóvel, é necessário disponibilizar uma rede de transporte coletivo de boa qualidade e alto desempenho.

Porto Alegre, na dimensão de sua região metropolitana, conta, entre outros – e apenas citando os mais atuais – com um Plano Diretor Setorial de Transportes Coletivos (2000), um Planejamento Estratégico de Integração do Transporte Coletivo da RMPA (2006), um Plano Diretor Cicloviário (2008), o Projeto Básico de Engenha-

ria da Linha 2 do Metrô (2002) e o Projeto Portais da Cidade (2006). Todavia, parece ser bem mais fácil fazer planos e projetos na nossa cidade que partir para implantações. A concretização da maior parte dos projetos de transporte no âmbito metropolitano requer recursos financeiros e uma consertação política dos três níveis de governo (União, Estado e Município). Infelizmente, ainda não tivemos sucesso em alcançar essa consertação pelo transporte coletivo na região metropolitana de Porto Alegre, que acaba sempre minada por acirradas disputas partidárias. Falta consistência técnica, na medida em que, ao sabor da dança política e da alternância de poder nas três diferentes esferas de poder, tomadores de decisão que ontem defendiam um projeto, hoje defendem outro. Na demorada, porém insistente e justificável busca de uma solução de transporte coletivo, que custa bilhões, não podemos congelar as que custam milhões. Só quem perde com a falta de definições é Porto Alegre.

Uma visão de futuro passa por olhar para fora de Porto Alegre, pois existem ideias e projetos em todo o mundo potencialmente adaptáveis à nossa realidade e que contribuiriam em muito para resgatar a escala humana da mobilidade. Uma visão de futuro passa por compreender que o sistema de transporte coletivo de uma metrópole precisa ser diferente daquele das cidades de menor porte, qual seja, que o centro não pode concentrar os terminais de todas as linhas. Uma visão de futuro passa por entender que precisamos montar uma rede estruturada e integrada de transporte coletivo multimodal com âmbito metropolitano, e não nos perdermos em uma disputa acirrada e inacabável entre metrô e ônibus, onde nem um nem o outro, de forma isolada, resolverão o nosso problema de mobilidade. Uma visão de futuro passa pela conserta-

ção política nas ações e na regulamentação do transporte coletivo das três esferas de poder: União, Estado e Município. Uma visão de futuro passa por encarar o congestionamento como uma grande oportunidade para implantar um transporte coletivo de alto desempenho e estabelecer as bases para uma mobilidade urbana mais sustentável, com espaço crescente para o transporte não motorizado. Uma visão de futuro passa por separar a posse do uso irrestrito do automóvel em áreas urbanas congestionadas. Uma visão de futuro passa por compreender as limitações dos projetos pontuais para resolver gargalos do trânsito. Uma visão de futuro passa por entender que transportes é um eixo estruturador do desenvolvimento urbano com potencial de atrair investimentos de outros setores. Uma visão de futuro passa pela continuidade de planos e projetos, visto que a janela de oportunidades de um único mandato político não permite a implantação de todas as soluções estruturantes de mobilidade sustentável que necessitamos em Porto Alegre.

Concluindo, uma visão de futuro inicia pelo entendimento da inexistência de uma ação única, capaz de resolver os complexos problemas de mobilidade de uma cidade; pela compreensão que nenhuma ação conseguirá agradar todos os segmentos da sociedade porto-alegrense. Jaime Lerner em Curitiba, Enrique Peñalosa em Bogotá, Ken Livingstone em Londres e Lee Myung-bak em Seul, alguns dos prefeitos que passaram à história por terem introduzido as mais inovadoras e exemplares renovações urbanas por meio de ações de mobilidade – em diferentes momentos do tempo e sob contextos econômicos, sociais e políticos bem distintos –, sofreram todos oposição de grupos com interesses estabelecidos e contrários a mudanças.

7. REFERÊNCIAS

- ANTP. *Relatório Geral da Mobilidade Urbana 2007*. Associação Nacional de Transportes Públicos, 2009. Disponível em: <<http://portal1.antp.net/site/simob/Lists/rltgrl07/rltgrl07menu.aspx>>
- ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DO ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL. *A Expansão do Sistema de Transporte Metroferroviário da RMPA*. Relatório Final da Subcomissão Mista sobre a Expansão do Sistema de Transporte Metropolitano de Passageiros. Porto Alegre, 2004.
- BESTUFS, Best. *Urban Freight Solutions*. Disponível em: <<http://www.bestufs.net>>
- BRINCO, R. . *Transporte Urbano e Dependência do Automóvel*. Documentos FEE nº 65. Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser, Porto Alegre: FEE, 2006.
- CERVERO, R. *The Transit Metropolis: a global inquiry*. Island Press, Washington, DC, 1996.
- CET-SP. *Circulação de Cargas e Serviços em São Paulo*. Cia. de Engenharia de Tráfego do São Paulo. São Paulo, 2003. Disponível em: <<http://www.cetsp.com.br>>
- CONSÓRCIO MAGNA-TIS. *Pesquisa de Origem e Destino de Porto Alegre: Entrevista Domiciliar EDOM 2003*. Porto Alegre, 2004.
- DENATRAN. *PNT. Política Nacional de Trânsito*. Ministério das Cidades. Brasília, 2004. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br>>
- EPTC. *Indicadores do Sistema de Transportes*. Empresa Pública de Transportes e Circulação. Porto Alegre, 2008. Disponível em: <<http://www.eptc.com.br>>
- GOUVEIA, N., Mendonça, G. A., Leon, A. P. et al. *Poluição do ar e efeitos na saúde nas populações de duas grandes metrópoles brasileiras*. Epidemiol. Serv. Saúde, vol.12, nº 1, p. 29-40, 2003.
- GRUPO EXECUTIVO DE INTEGRAÇÃO. *Relatório Síntese do Estudo de Planejamento Estratégico de Integração do Transporte Público Coletivo da Região Metropolitana de Porto Alegre, 2006*. Disponível em: <http://www.trensurb.gov.br/php/estudos_projetos/Relatorio_SINTESE_EPE2006.pdf>
- HENSHER, D. A bus-based transitway or light rail? Continuing the saga on choice versus blind commitment. *Road & Transport Research*, vol. 8, nº 3, 1999.
- INSTITUTE FOR TRANSPORT STUDIES. KonSULT, the Knowledgebase on Sustainable Urban Land use and Transport, 2006. Disponível em: <http://www.konsult.leeds.ac.uk/public/level0/IO_hom.htm>
- IPEA. *Redução das Deseconomias Urbanas com a Melhoria do Transporte Público: Relatório Síntese*. Rio de Janeiro, 1998. Disponível em: <<http://ipea.gov.br>>
- KAHN RIBEIRO, S., S. KOBAYASHI, M. Beuthe et al. Transport and its infrastructure. In: *Climate Change 2007: Mitigation. Contribution of Working Group III to the Fourth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change*. B. Metz, O.R. Davidson, P.R. Bosch et al. (eds), Cambridge University Press, Cambridge, United Kingdom and New York, NY, USA, 2008.
- LINDAU, L. A., SENNA, L. A. S., STRAMBI, O. e MARTINS, W. C. *Alternative financing for Bus Rapid Transit (BRT): The case of Porto Alegre, Brazil*. Research in Transportation Economics, v. 22, issue 1, p. 54-60.2008.

LITMAN, T. *Online Transportation Demand Management Encyclopedia*. Disponível em: <<http://www.vtpi.org/tdm>>
MAY, A.D. *Developing Sustainable Urban Land Use and Transport Strategies: A Decision Makers Guidebook*. European Commission, 2003. Disponível em: <http://www.ivv.tuwien.ac.at/fileadmin/mediapool-erkehrsplannung/Diverse/Forschung/International/PROSPECTS/pr_del15dmgen.pdf>

METRÔ. *Relatório da administração de 2007*. Companhia do Metropolitano de São Paulo. São Paulo, 2009. Disponível em: <<http://www.metro.sp.gov.br/empresa/relatorio/2007/raMetro2007.pdf>>

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Política nacional de mobilidade urbana sustentável*. Brasília, 2004. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/ministerio-das-cidades/biblioteca/cadernos-do-ministerio-das-cidades>>

NMA. *The New Mobility Agenda*, 2009. Disponível em: <http://www.ecoplan.org/wtpp/wt_index.htm>

OECD. *Delivering the goods: 21st century challenges to urban goods transport.*, Paris: Organization for Economic Co-operation and Development, 2003.

PEIXOTO, N. M. O. e MELLO, O. S. *Mobilidade Urbano-Metropolitana na Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA). Como Anda a Metrópole de Porto Alegre*. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser, 2006.

PDSTC-PA. *Plano Diretor Setorial de Transporte Coletivo do Município de Porto Alegre*. Prefeitura Municipal de Porto Alegre, Empresa Pública de Transporte e Circulação, 2006.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PORTO ALEGRE. *Programa Mobilidade Sustentável de Porto Alegre*. Carta consultada submetida ao Banco Mundial. 2006.

SECRETARIA DO PLANEJAMENTO MUNICIPAL. *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental de Porto Alegre*. Porto Alegre, SPM, 1999 Disponível em: <<http://www.portoalegre.rs.gov.br/planeja/spm/default.htm>>

TRENSURB. *Projeto Básico de Engenharia da Linha 2*. Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. Porto Alegre, 2002.

TRENSURB. *Metrô Porto Alegre*. Empresa de Trens Urbanos de Porto Alegre S.A. Porto Alegre, 2009. Disponível em: <http://www.trensurb.gov.br/php/estudos_projetos/Relatório_SINTESE_EPE2006.pdf>

VASCONCELLOS, E. A. *Transporte Urbano, Espaço e Equidade: Análise das Políticas Públicas*. São Paulo: Editora Annablume, 2008.

VASCONCELLOS, E. A. *A Cidade, o Transporte e o Trânsito*. São Paulo: Edição Prolivros, 2008.

VUCHIC, V. *Urban Public Transportation: systems and technology*. Prentice Hall, 2007.

WHO. *Health effects of transport*. World Health Organization Regional Office for Europe. Disponível em: <http://www.euro.who.int/transport/hia/20021009_2>

WRIGHT, L. *Manual de BRT – Bus Rapid Transit: Guia de Planejamento*. Brasília, 2003. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade/biblioteca/manual-de-brt-2013-bus-rapid-transit-2013-guia-de-planejamento>>

RESULTADOS DA OFICINA

Propostas dos participantes da oficina de trabalho sobre Mobilidade Urbana realizada no dia 14 de maio de 2008, na PUCRS.

As recomendações das oficinas

O período da tarde foi dedicado à realização de três oficinas paralelas. Cada oficina abordou um dos temas tratados nas palestras da manhã: Planejamento e Mobilidade Sustentável, Circulação Viária, Transporte Coletivo. Os participantes das oficinas foram divididos em grupos para responder à pergunta formulada pelo moderador da respectiva oficina. A oficina dedicada ao Planejamento e Mobilidade Sustentável foi moderada pela Prof.^a Rosana Beatriz Picoral Solano; a relativa à Circulação Viária, pelo Prof. Dr. Álvaro Gehlen de Leão; e a que abordou o Transporte Coletivo foi coordenada pela Prof.^a Maria da Graça Valle Silveira.

Para estimular o debate intra e intergrupos aos participantes, foi distribuída uma lista com pontos tidos como críticos do transporte urbano em Porto Alegre, elaborada pelo Coordenador do Painel de Mobilidade Urbana. Da lista, constavam os seguintes pontos:

- ▶ aumento da motorização individual (propriedade de automóveis e motos);
- ▶ impossibilidade de aumentar o sistema viário na velocidade da motorização;
- ▶ automóvel tem muita prioridade no uso do espaço viário;
- ▶ transporte coletivo está perdendo passageiros para automóveis e motos;
- ▶ ciclistas e pedestres não têm prioridade viária;
- ▶ nem sempre o transporte coletivo tem prioridade viária;
- ▶ custos e impactos dos congestionamentos viários;
- ▶ restrição à circulação de determinadas categorias veiculares;

- ▶ poluição ambiental no Centro da cidade;
- ▶ Centro de Porto Alegre: um grande depósito de ônibus;
- ▶ perda da competitividade de Porto Alegre frente a outras cidades;
- ▶ rede estruturada de transporte coletivo ou linhas de ônibus que convergem para o Centro;
- ▶ integração metropolitano-urbana do transporte coletivo;
- ▶ novas tecnologias (vias, veículos e combustível) para o transporte coletivo;
- ▶ custos de implantação e operação bem distintos dos vários sistemas e tecnologias de transporte coletivo;
- ▶ disponibilidade de investimentos públicos para a mobilidade em comparação com outras prioridades municipais;
- ▶ transporte sustentável como eixo promotor do desenvolvimento urbano;
- ▶ participação da iniciativa privada e de fundos e agências internacionais nos investimentos;
- ▶ integração dos três níveis de governo pelo transporte coletivo: União, Estado e Município;
- ▶ continuidade: duração curta dos mandatos dos prefeitos frente a ações administrativas que requerem prazos longos;
- ▶ Plano Diretor de Mobilidade ou projetos isolados.

Planejamento e Mobilidade Sustentável

Na oficina sobre o Planejamento e Mobilidade Sustentável, a pergunta formulada aos grupos foi:

“Que providências institucionais, organizacionais, gerenciais e técnicas deveriam ser tomadas para garantir mais sustentabilidade para a mobilidade urbana de Porto Alegre nas próximas décadas?”.

As discussões intra e intergrupos geraram as seguintes sugestões de providências identificadas com a pergunta:

Institucionais

- ▶ criação de um Instituto de Planejamento – corpo técnico qualificado, com conhecimento do plano para Porto Alegre e com condições de dar continuidade, independentemente de partido político (planejamento e execução);
- ▶ integração dos órgãos gestores (município e estado) para a elaboração de projetos integrados;
- ▶ educação e conscientização da comunidade quanto à importância do uso do transporte coletivo;
- ▶ incentivo a transportes alternativos sustentáveis (ciclovias, fluvial, aeromóvel);
- ▶ promover o Dia Sem Carro;
- ▶ respeito a características culturais, sociais, econômicas e urbanas dos bairros;
- ▶ cumprimento da lei orçamentária nas questões referentes à mobilidade urbana.

Organizacionais

- ▶ revitalização de áreas urbanas centrais (reuso e readequação de prédios desocupados);
- ▶ planejamento integrado do uso do solo e transporte;
- ▶ policentralidade;
- ▶ planejamento urbano e regulação do uso que contemple mais e melhor as condições de mobilidade;
- ▶ política de avaliação de impacto social para novas propostas de uso do solo e regulação do uso do solo.

Gerenciais

- ▶ gerenciamento de mobilidade urbana: calçadas e acessibilidade universal;
- ▶ gerenciamento da demanda: escalonamento de horários;
- ▶ gerenciamento de tráfego: oferta;
- ▶ restrição de veículos particulares: pedágios urbanos, horários, etc.;
- ▶ eliminação das carroças.

Técnicas

- ▶ integração entre todos os modais de transporte (inclusive bicicletas): sistema de transporte integrado;
- ▶ investimento em oferta viária no subsolo e infraestrutura para veículos não motorizados;
- ▶ combustíveis alternativos;
- ▶ necessidade de melhoria do transporte coletivo; e
- ▶ barateamento do transporte coletivo.

TRANSPORTE COLETIVO

Na oficina que abordou o Transporte Coletivo, a pergunta formulada aos grupos foi:

“Que opções Porto Alegre tem para melhorar seu sistema de transporte coletivo e quais as principais ações que precisam ser implementadas para que se tenha melhor qualidade nas próximas décadas?”

As discussões intra e intergrupos geraram as seguintes sugestões de ações identificadas com a pergunta:

Política

- ▶ sequência de atuação dos vários mandatos políticos;
- ▶ criação de um instituto de planejamento e gestão para o transporte;

- ▶ estabelecimento de políticas de transporte coerentes entre as três esferas;
- ▶ transporte para os excluídos;
- ▶ acessibilidade física;
- ▶ educação;
- ▶ política tarifária (isenções); e
- ▶ promover atratividade do transporte coletivo.

Planejamento Urbano

- ▶ planejamento único nas três esferas;
- ▶ planejamento do uso do solo integrado com transportes;
- ▶ reescalonamento de horários;
- ▶ revitalização da área central.

Planejamento

- ▶ análises das linhas de ônibus (circulares e transversais);
- ▶ terminais de integração;
- ▶ integração tarifária;
- ▶ integração operacional;
- ▶ integração institucional;
- ▶ elaboração de plano integrado de transportes;
- ▶ elaboração de plano viário;
- ▶ outras modalidades;
- ▶ melhor planejamento das estações nos corredores.

Oferta

Demanda

- ▶ melhorias de infraestrutura;
- ▶ ampliação do sistema de transporte coletivo;
- ▶ modais alternativos.

Operação

- ▶ racionalização do sistema;
- ▶ modernização de frotas e estações;
- ▶ criação de linhas alimentadoras para os corredores;

- ▶ ampliar o sistema de transporte seletivo (lotação);
- ▶ pagamento de tarifa externa ao veículo.

Outros

- ▶ ações voltadas para o cumprimento dos planos estabelecidos.

CIRCULAÇÃO VIÁRIA

Na oficina dedicada à Circulação Viária, a pergunta formulada aos grupos foi:

“Que opções Porto Alegre tem para melhorar seu sistema de circulação viária e quais as principais ações que precisam ser implementadas para que se tenha melhor qualidade nas próximas décadas?”

As discussões intra e intergrupos geraram as seguintes sugestões de ações identificadas com a pergunta:

Planejamento Integrado

- ▶ planejamento do uso do solo;
- ▶ estudo de mudança de local da rodoviária;
- ▶ revitalização do Centro;
- ▶ construção da Quarta Perimetral;
- ▶ planejamento de grandes empreendimentos;
- ▶ racionalização do sistema viário, priorizando a fluidez;
- ▶ integração metrô, ônibus e ciclovias;
- ▶ participação da comunidade no planejamento.

Gerenciamento de Tráfego

- ▶ acabar com “X” em pontos cruciais;
- ▶ sincronização das sinaleiras;
- ▶ ampliação do tempo de ciclo nas sinaleiras;
- ▶ redução do transporte de cargas;

- ▶ adoção de rodízio de veículos;
- ▶ ampliação da oferta de ônibus no horário de pico.

Qualificação do Transporte Coletivo

- ▶ transporte hidroviário;
- ▶ metrô – linha 2;
- ▶ trem subterrâneo como eixo principal;
- ▶ ônibus elétrico;
- ▶ veículo leve sobre trilhos;
- ▶ bonde em via expressa.

Cuidados Ambientais

- ▶ adoção de ônibus elétrico;
- ▶ implantação do aeromóvel;
- ▶ redução de ruídos;
- ▶ priorização de áreas verdes;
- ▶ redução da densidade populacional.

Transporte Não Motorizado

- ▶ proibição da utilização de carroças, com busca de alternativas para os carroceiros;
- ▶ educação da população para o uso de ciclovias;
- ▶ implantação de ciclovias.

Tópicos Adicionais

- ▶ melhoria da segurança pública para incentivar o uso do transporte coletivo;
- ▶ questão cultural: educação para o trânsito;
- ▶ integração entre os órgãos públicos.

As oficinas propiciaram um importante exercício para os participantes, na medida em que fomentaram o debate sobre opções e o confronto de ideias. Como resultado, foram geradas listas com sugestões de providências e ações a serem perseguidas por Porto Alegre, que foram reportadas pelos respectivos moderadores das oficinas em plenário, no final da tarde.



DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Transformações econômicas: oportunidade e desafios

por Maria Alice Lahorgue

1. INTRODUÇÃO

Em nenhum momento anterior da história da humanidade, as pessoas tiveram tanta liberdade para escolher onde viver e produzir. As tecnologias de informação e comunicação permitiriam criar, produzir e morar em qualquer lugar. Entretanto, em uma observação recente de Richard Florida, a mais crítica das decisões que uma pessoa deve fazer nos dias de hoje não é que profissão seguir ou que universidade frequentar, mas, sim, onde viver.

À medida que a riqueza se desmaterializa, paradoxalmente ocorre uma tendência à aglomeração naqueles lugares em que estejam presentes economias externas, ambiente cosmopolita, capacidade instalada de cultura e ciência e tecnologia, entre outros atratores.

Esses lugares são, geralmente, cidades-polo metropolitanas. A atual evolução de Porto Alegre não foge a esse padrão contemporâneo.

Ao mesmo tempo em que atividades abandonam o território da cidade, outras emergem,

configurando uma nova estrutura de relações de trabalho, de investimentos e de localização. Há uma ruptura de trajetória de desenvolvimento. Não são somente novas atividades substituindo antigas atividades, são novas lógicas que comandam os novos motores da economia.

Para pensar o futuro da cidade, é importante refletir sobre as grandes tendências que se apresentam.

Porto Alegre é uma metrópole média, com grande potencial para a criação de postos de trabalho. Hoje, a cidade oferece algo como um milhão de postos de trabalho para uma população ocupada porto-alegrense de 600 mil. Somente 4% das pessoas ocupadas trabalham fora de Porto Alegre, de acordo com o Censo de 2000¹⁰. Isso significa que há mais de 400 mil pessoas, mora-

¹⁰ Análises recentes mostram que esse percentual de porto-alegrenses que trabalham fora da capital teria aumentado para cerca de 15%. Sem discutir as bases dessas estimativas, que quase quadruplicam o resultado encontrado no Censo de 2000, pode-se assumir que os movimentos pendulares aumentaram de intensidade nos últimos oito anos, reforçando a importância do planejamento metropolitano.

doras de outras cidades, que se deslocam para a capital cotidianamente para trabalhar. Esses dados mostram a importância de planejar Porto Alegre e sua região metropolitana de forma articulada e estratégica.

A cidade está entre os maiores centros de produção científico-tecnológica e de inovação do Brasil. É o quarto destino turístico do país. Tem uma das cenas culturais mais vibrantes entre as grandes cidades brasileiras; além disso, é o polo de serviços do Rio Grande do Sul, tendo influência em toda a região sul. Em contrapartida, perdeu empregos e investimentos industriais tradicionais, que se realocalizaram na região metropolitana ou em outros locais do país.

Tudo isso aconteceu sem que se conheça algum plano específico de orientação. As transformações ocorreram de acordo com os ventos do mercado e das conveniências, muito mais individuais do que coletivas. O mundo contemporâneo mostra que a espontaneidade não parece ser a melhor forma de tirar partido do potencial da capacidade instalada de ciência e tecnologia, dos arranjos culturais e das atrações turísticas. Dessa forma, avançar nas questões de planejamento e de sua governança torna-se fundamental para que Porto Alegre possa efetivamente fazer com que suas potencialidades revertam em emprego, renda e bem-estar para a população metropolitana.

Os esforços empreendidos a partir de meados dos anos de 1990, com o Porto Alegre Tecnópole, mais recentemente com a criação da Inovapoa, necessitam completar-se com ações de planejamento e de definição de estratégias que envolvam uma ampla parceria.

No texto que segue, serão tratadas a evolução e as respectivas promessas das atividades ligadas aos setores emergentes (tecnologia de

informação, comunicação e saúde), à indústria e serviços tradicionais e à cultura, ao turismo e ao lazer, com a intenção de subsidiar nossa reflexão sobre o futuro da cidade onde vivemos.

2. RENASCIMENTO DAS METRÓPOLES

Na fase de transição da economia fordista para a economia do conhecimento, nos anos de 1970 e 1980, havia um consenso sobre a inviabilidade do desenvolvimento metropolitano, caracterizado pela perda de atividades dinâmicas, crescimento dos setores informais, congestionamento viário, degradação dos centros urbanos, entre uma série de mazelas.

Os pesquisadores dos fenômenos regionais passaram a se debruçar sobre o surgimento de novos territórios de desenvolvimento, cujos pontos comuns pareciam estar ligados à localização fora das áreas metropolitanas e à produção flexível, social e técnica. Surgiram, nessa época, os estudos sobre a Terceira Itália e seus distritos industriais e sobre a maior ou menor capacidade dos territórios de fomentar a introdução de inovações.

Desses trabalhos, surgiu, por exemplo, o conceito de *milieux innovateurs*, ambientes onde as condições históricas permitiriam a experimentação em rede, que levaria à introdução acelerada de inovações no tecido produtivo, criando novas atividades com base em novas tecnologias, especialmente as tecnologias de informação e comunicação.

Em um primeiro momento, pensou-se que os distritos industriais poderiam ser a base em que prosperariam os *milieux innovateurs*. O distrito industrial italiano, na sua forma mais tradicional, tornou-se, então, o modelo a ser seguido. Neste, a produção especializada de bens comercializados internacionalmente acontece em

unidades fabris de pequeno porte localizadas em pequenas cidades, onde o urbano e o rural se mesclam. Conforme a globalização dos mercados se aprofundou e a utilização das tecnologias de informação passou a encurtar o tempo de concepção-comercialização de bens e serviços, esse modelo tradicional de distrito industrial viu-se colocado em xeque, entre outras razões, pelo fato de que a rede de pequenas empresas não tinha capacidade de coordenação da aceleração da inovação.

Na evolução dos distritos industriais, vai-se assistir, no final dos anos de 1980, a incorporação de outras organizações, como as universidades, em uma função de portadoras de meta-visão, adequada ao reordenamento da produção local. Esse modelo de distrito industrial, em que governo, academia e grande empresa têm papéis importantes, garantiu a manutenção da competitividade, mediante transformações estratégicas que alteraram a forma de produzir e de se posicionar nas respectivas cadeias globais de valor, com o maior domínio das atividades de concepção, consolidação de marca e imagem e canais de distribuição.

De maneira geral, esses novos elementos estratégicos, articulados à produção de conhecimento, tinham localização preferencial, não nas pequenas e médias cidades, mas também nos grandes centros urbanos, que, por razões históricas, são, em sua maioria, as localidades onde estão as universidades de pesquisa.

Em seguida, outra constatação levou a uma revisão da percepção de decadência das grandes cidades. De fato, as empresas de base tecnológica mostraram preferência por locais onde pudessem encontrar mão-de-obra flexível e capacitada, infraestrutura de ciência e tecnologia e clima cosmopolita adequado para atrair os pro-

fissionais criativos de que necessitavam. As regiões metropolitanas são as localizações mais procuradas pelas empresas da economia do conhecimento, pois são capazes de garantir as economias externas necessárias à sobrevivência de empreendimentos cuja magnitude do valor agregado rivaliza com os riscos não corridos.

Esses novos setores, aliados às funções ligadas ao governo, às finanças, à produção do conhecimento e à coordenação das atividades produtivas, fizeram das metrópoles o *locus* prioritário da instalação das infraestruturas de informação e comunicação, reforçando sua atratividade.

Nesse processo, as metrópoles e suas regiões reestruturaram-se, fazendo com que a ideia de subúrbio perdesse sua força. A ideia de uma cidade grande cercada de locais-dormitórios começa a ser substituída pela concepção da cidade-região, onde uma rede de localizações policêntrica sedia os produtores de bens e serviços. Esse policentrismo tem razões ligadas às escolhas feitas pelos empresários: aversão ao congestionamento; busca da diminuição dos custos de implantação, mediante aluguéis mais baratos; necessidade de manter estreito relacionamento com uma universidade ou centro de pesquisa; entre outros fatores.

É interessante observar as recentes transformações em torno das características da migração, sobretudo na década de 1990, e da reestruturação do espaço urbano, especialmente nas regiões urbanas de caráter metropolitano. De modo geral, em todas as aglomerações urbanas e regiões metropolitanas brasileiras encontramos uma redução no ritmo do crescimento em detrimento do maior crescimento das chamadas “cidades médias”. Esse processo vem sendo apontado como parte do processo de reestruturação produtiva e apresenta uma nova

configuração de distribuição espacial da população, do ponto de vista demográfico, como consequência mais marcante. Nesse sentido, as especulações em torno do inchamento irreparável das metrópoles e grandes cidades que havia no discurso político e acadêmico se depararam com outro contexto, quando os resultados do Censo 2000 vieram a confirmar tais suspeitas, as quais já previam essas tendências desde o final da década de 1980 e ao longo de toda a década de 1990.

3. PORTO ALEGRE, POLO DE UM TERRITÓRIO HETEROGÊNEO

A Região Metropolitana de Porto Alegre (RMPA) é um território heterogêneo, cuja compreensão requer análises articuladas de suas sub-regiões. Aqui, serão mostradas três formas de divisão dos 31 municípios da região, de acordo com suas características de maior ou menor ruralidade, de vetor e antiguidade da expansão metropolitana e das perspectivas de localização das atividades no futuro próximo.

No âmbito da primeira forma de divisão, podem-se identificar cinco subespaços na RMPA de acordo com suas características de formação histórica e econômica. A RMPA 1 ocupa a região conhecida como Vale do Rio dos Sinos, sendo polarizada por Novo Hamburgo e São Leopoldo e tendo especialização no setor coureiro-calçadista e metal-mecânico.

A RMPA 2, por sua vez, localiza-se na parte sul do território metropolitano e é polarizada por Porto Alegre. Esse subespaço concentra as atividades terciárias de alto valor agregado, como saúde, intermediação financeira, telecomunicações, transporte, entre outros, especialmente as localizadas no polo, e atividades industriais de grande diversificação. Estão presentes: petroquí-

mica, metalurgia, produtos alimentares e complexo automotivo, entre outros. As atividades de alta tecnologia tendem a se localizar nesse espaço, tendo em vista a presença de incubadoras, parques tecnológicos e importante infraestrutura de pesquisa e desenvolvimento.

Além desses dois subespaços da RMPA original, foram agregados outros três ao longo do tempo: a oeste, as RMPA 3 e 4, e a leste, a RMPA 5. Apesar da presença do Polo Petroquímico na RMPA 4 e de uma central termoeletrica e de uma indústria metalúrgica de porte na RMPA 3, esses subespaços têm características marcadamente rurais, que se aprofundam na RMPA 5.

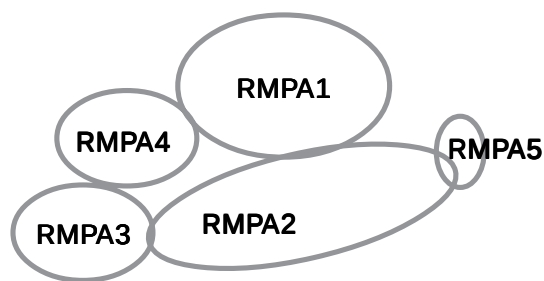
Quadro 1 Divisão da RMPA por subespaços

SUBESPAÇO	MUNICÍPIOS COMPONENTES
RMPA 1	Novo Hamburgo, São Leopoldo, Campo Bom, Dois Irmãos, Sapiranga, Nova Hartz, Araricá, Parobé, Taquara, Ivoti, Estância Velha, Portão.
RMPA 2	Porto Alegre, Canoas, Esteio, Sapucaia do Sul, Nova Santa Rita, Cachoeirinha, Alvorada, Gravataí, Glorinha, Viamão, Eldorado do Sul, Guaíba.
RMPA 3	Charqueadas, Arroio dos Ratos, São Jerônimo.
RMPA 4	Triunfo, Montenegro, Capela de Santana.
RMPA 5	Santo Antônio da Patrulha.

Fonte: Observatório das Metrópoles, 2005

A Figura 2 mostra a distribuição desses subespaços e as respectivas bacias de emprego, de acordo com os movimentos pendulares observados pelo Censo de 2000. A observação dessa Figura deixa clara a maior densidade de trocas entre as RMPA 1 e 2.

Figura 2 Bacias de empregos e subespaços da RMPA



Fonte: LAHORGUE, PARFITT, FILIPPINI¹¹.

A constituição dos dois principais subespaços referidos anteriormente ocorreu por obra de um longo processo de estruturação metropolitana que privilegiou inicialmente uma industrialização liderada por Porto Alegre. Mais tarde, aconteceu a expansão do desenvolvimento manufatureiro ao longo do eixo norte, segundo traçado da BR-116. O desenvolvimento de São Leopoldo e Novo Hamburgo responde a esse processo, seguindo-se a canalização de investimentos para infraestrutura básica e para o sistema produtivo, dando origem também à criação de postos de trabalho e à proliferação de loteamentos para abrigar a população em rápida evolução. Já o desdobramento espacial na direção leste/oeste estruturou-se em função da BR-290, envolvendo municípios como Guaíba, Eldorado do Sul, Gravataí e Cachoeirinha.

Os dois vetores de expansão e desenvolvimento principais da RMPA foram então estruturados em torno dos dois eixos viários (BR-116 e BR-290). Recentemente, a partir da primeira metade da década de 1990, dois outros eixos foram consolidados. Um ao norte da região, a RS-239, cruzando o Vale do Rio dos Sinos, de oeste a

leste, e a RS-122, fazendo a ligação com a Aglomeração Urbana do Nordeste, polarizada por Caxias do Sul, a leste, na altura de São Leopoldo.

A dinâmica migratória da RMPA passa a apresentar sinais, a partir da década de 1990, de um processo de desconcentração e pulverização urbana para as áreas periurbanas ou perimetropolitanas. Fato que pode ser percebido por meio da redução do peso que representa a população que reside em Porto Alegre em relação ao estado; em 1980, Porto Alegre representava cerca de 21% da população do Estado, e em 2000 essa participação passou para pouco mais de 16%, chegando a 13,40% em 2007.

A Tabela 1 mostra a queda generalizada das taxas médias de crescimento da população total dos municípios constituintes da RMPA, fazendo com que a velocidade de crescimento da região caia para menos da metade, entre 1991 e 2000, do que ocorria entre 1970 e 1980. Entre os municípios com mais de 100 mil habitantes, somente Alvorada, Gravataí e Viamão mantiveram crescimento médio acima de 2% a.a. Os municípios que mais crescem são os de menor porte e de criação recente (Eldorado do Sul, Nova Hartz, Capela de Santana e Parobé).

Os municípios de Viamão, Alvorada e Eldorado do Sul destacam-se por um processo de periferização da população metropolitana, constituindo-se como “cidades-dormitório”; esse processo se destaca durante a década de 1990 e acompanha uma tendência nacional de espraiamento da mancha urbana, em razão da expulsão das camadas da população com menor poder aquisitivo em relação ao alto custo da terra nas áreas mais próximas da capital. Nesse sentido, podemos notar que os fluxos migratórios se caracterizam basicamente pelas categorias ocupacionais do subproletariado. De

¹¹ Elaboração dos autores a partir de Rio Grande do Sul, Rumos 2015, 2006 e Observatório, 2005.

Tabela 1 População e taxa média de crescimento da RMPA (1970 a 2000)

Município	População	População	População	População	Taxa Média de crescimento anual (%)		
	total 1970	total, 1980	total 1991	total 2000	1970 a 1980	1980 a 1991	1991 a 2001
Alvorada	40322	91380	142046	183968	8,52	4,09	2,38
Araricá	-	-	-	4032	-	-	-
Arroio dos Ratos	7904	9577	11824	13335	1,94	1,93	1,10
Cachoeirinha	31002	63196	88195	107564	7,38	3,08	1,82
Campo Bom	16617	33791	47876	54018	7,36	3,22	1,10
Canoas	153730	220448	279127	306093	3,67	2,17	0,84
Capela de Santana	-	-	7476	10032	-	-	2,71
Charqueadas	-	-	24756	29961	-	-	1,75
Dois Irmãos	13803	15208	18951	22435	0,97	2,02	1,55
Eldorado do Sul	-	-	17703	27268	-	-	4,00
Estância Velha	8916	14234	28190	35132	4,79	6,41	2,02
Esteio	34597	50967	70547	80048	3,95	3,00	1,16
Glorinha	-	-	4587	5684	-	-	1,97
Gravataí	52462	107438	181035	232629	7,43	4,86	2,30
Guaíba	33680	55054	83102	94307	5,04	3,81	1,16
Ivoti	7070	8874	16326	15318	2,30	5,70	-0,58
Montenegro	46676	48816	49099	54692	0,45	0,05	0,98
Nova Hartz	-	-	10013	15071	-	-	3,79
Nova Santa Rita	-	-	-	15750	-	-	-
Novo Hamburgo	85364	136503	205668	236193	4,80	3,80	1,27
Parobé	-	-	31995	44776	-	-	3,10
Portão	7501	10737	19489	24657	3,65	5,57	2,16
Porto Alegre	885545	1125477	1263403	1360590	2,43	1,06	0,68
Santo Antônio da Patrulha	53626	41357	40607	37035	-2,56	-0,17	-0,83
São Jerônimo	38279	46880	27684	20283	2,05	-4,68	-2,79
São Leopoldo	64433	98592	167907	193547	4,35	4,96	1,30
Sapiranga	16402	37288	58675	69189	8,56	4,21	1,51
Sapucaia do Sul	41742	79367	104885	122751	6,64	2,57	1,44
Taquara	31167	41375	42467	52825	2,87	0,24	2,00
Triunfo	14608	13860	17923	22166	-0,52	2,36	1,95
Viamão	66443	117657	169176	227429	5,88	3,36	2,73
RMPA	1751889	2468076	3230732	3718778	3,49	2,73	1,42

Fonte: Sistema Nacional de Indicadores Urbanos

fato, o migrante que chega à RMPA é adulto, jovem, urbano, com menos de nove anos de escolaridade.

O padrão de localização das populações com menor poder aquisitivo reflete-se na distribuição das populações segundo sua escolaridade. A Tabela 2 mostra claramente que as populações dos municípios acima apontados têm baixa escolaridade em relação à média da região.

No âmbito de estudo feito para subsidiar a elaboração dos planos metropolitanos de transporte coletivo, a Metroplan realizou uma projeção dos postos de trabalho, até 2030, de um conjunto de 13 municípios da RMPA, cujos resultados são mostrados na Tabela 3. Esses municípios podem ser considerados como o núcleo metropolitano, seja pela participação no produto, seja pelas maiores ligações pendulares entre eles.

Cruzando os dados da Tabela 3 com as análises sobre capital humano, chega-se à terceira divisão dos municípios da RMPA, considerando agora a capacidade de cada grupo de atrair investimentos:

Grupo 1: formado por Porto Alegre – que é o polo da região, com baixo dinamismo demográfico, mas contando com população com escolaridade muito acima da média estadual. Além disso, cerca de um quinto da população de Porto Alegre possui mais de 11 anos de estudo. Estima-se que o município não interrompa a trajetória de diminuição da velocidade de crescimento populacional, prevendo-se, inclusive, uma diminuição no total de postos de trabalho a partir da segunda década deste século. Tendo em vista as características da metrópole, pode-se igualmente prever que

continuará a sediar os principais serviços às empresas¹², à indústria de alta tecnologia e aos setores de criação (*design*, artes, jogos eletrônicos, publicidade, entre outros). Assim, a diminuição dos postos de trabalho não significará necessariamente uma diminuição da renda local.

Grupo 2: formado por Canoas, Esteio, Nova Santa Rita, Novo Hamburgo, São Leopoldo, Sapucaia do Sul e demais municípios do vetor norte – apresentando taxas de crescimento populacional e dos postos de trabalho intermediários. Com exceção de Sapucaia do Sul, todos os demais municípios apresentam níveis de escolaridade mais altos do que a média do estado, que é de 5,4 anos. Ainda em relação ao capital humano, Novo Hamburgo e São Leopoldo se destacam pelo contingente populacional com mais de 11 anos de estudo. Esse Grupo, de industrialização mais antiga, deverá crescer moderadamente em termos de empregos, mas tem condições de avançar em termos de produtividade e, portanto, de renda.

Grupo 3: formado por Cachoeirinha, Gravataí, Alvorada, Viamão, Guaíba, Eldorado do Sul e demais municípios do vetor leste-oeste – apresenta as maiores taxas de crescimento, tanto populacional, quanto de postos de trabalho, exceção feita aos municípios localizados nos extremos da sub-região, como São Jerônimo e Santo Antônio da Pa-

¹² Em 2000, segundo o sistema Nacional de Indicadores Urbanos, a cidade dispunha de quase 60% de todas as agências bancárias da RMPA.

Tabela 2 IDH (Índice de Desenvolvimento Humano) e Escolaridade, RMPA

Município	IDH 1970	IDH 1980	IDH 1991	IDH 2001	Média de anos de estudo da população acima de 25 anos	Percentual da população acima de 25 anos		
						com menos de oito anos de estudo	com menos de quatro anos de estudo	com mais de onze anos de estudo
Alvorada	0,495	0,694	0,697	0,789	4,7	79,0	31,8	1,28
Araricá	-	-	-	0,782	-	-	-	-
Arroio dos Ratos	0,473	0,647	0,631	0,770	4,2	81,2	41,1	2,61
Cachoeirinha	0,546	0,755	0,785	0,813	5,4	70,8	26,5	4,49
Campo Bom	0,570	0,748	0,806	0,832	5,0	78,2	29,4	4,54
Canoas	0,574	0,749	0,793	0,826	5,7	67,3	25,2	6,61
Capela de Santana	-	-	0,658	0,765	4,0	87,4	39,2	1,80
Charqueadas	-	-	0,739	0,828	5,0	76,2	30,0	3,29
Dois Irmãos	0,523	0,772	0,800	0,828	5,2	81,4	16,5	4,16
Eldorado do Sul	-	-	0,731	0,807	4,5	78,8	38,5	2,65
Estância Velha	0,527	0,751	0,789	0,817	5,3	74,3	24,5	4,45
Esteio	0,590	0,764	0,793	0,830	6,0	64,7	23,2	7,54
Glorinha	-	-	0,640	0,762	3,4	92,1	48,7	1,08
Gravataí	0,495	0,741	0,784	0,833	5,3	71,6	27,1	3,79
Guaíba	0,504	0,734	0,756	0,827	5,1	74,4	30,3	4,15
Ivoti	0,575	0,780	0,811	0,868	5,1	80,6	18,7	3,97
Montenegro	0,546	0,750	0,803	0,822	5,4	72,9	26,5	5,88
Nova Hartz	-	-	0,697	0,784	4,1	89,5	33,0	1,01
Nova Santa Rita	-	-	-	0,780	-	-	-	-
Novo Hamburgo	0,611	0,755	0,800	0,825	5,6	71,4	27,3	8,36
Parobé	-	-	0,750	0,791	4,1	87,3	35,6	1,40
Portão	0,483	0,731	0,706	0,786	4,3	85,0	35,6	2,04
Porto Alegre	0,727	0,784	0,825	0,874	8,1	44,6	15,9	21,71
Santo Antônio da Patrulha	0,400	0,630	0,689	0,786	3,8	85,4	47,6	2,68
São Jerônimo	0,455	0,698	0,712	0,798	4,1	84,2	42,3	3,16
São Leopoldo	0,626	0,755	0,790	0,821	5,9	67,2	26,1	10,07
Sapiranga	0,579	0,733	0,757	0,800	4,5	83,2	34,7	3,42
Sapuçaia do Sul	0,507	0,729	0,753	0,824	4,9	75,8	32,0	3,14
Taquara	0,530	0,734	0,795	0,837	5,0	76,1	32,5	5,15
Triunfo	0,464	0,707	0,740	0,794	3,9	87,5	42,1	2,16
Viamão	0,473	0,714	0,737	0,803	4,9	75,3	33,0	3,85

Fonte: Sistema Nacional de Indicadores Urbanos

trulha. Tem, entretanto, populações com baixa escolaridade. Suas características apontam para a criação de postos de trabalho em setores e empresas de menor complexidade tecnológica, resultando em níveis de renda relativamente menores também. Trata-se, assim, de área de expansão dos empregos de baixa e média agregação de tecnologia.

Configura-se, dessa forma, uma divisão do território da RMPA, com áreas dotadas de relativa homogeneidade interna e cujos comportamentos futuros devem seguir trajetórias diferenciadas, mantendo o caráter de expansão vigente ao longo dos eixos viários e baixa densidade. O padrão atual de expansão das atividades econômicas aponta para a ocupação do eixo leste-

oeste, com empreendimentos para os quais são importantes: acessibilidade aos grandes eixos de transporte, grandes terrenos e mão-de-obra medianamente capacitada. O eixo norte tem uma trajetória de adensamento das aglomerações industriais já existentes, agregando novas atividades intensivas em tecnologia. Já Porto Alegre se afirma como o centro de serviços superiores da região e do estado. A concentração da infraestrutura de ensino e de ciência e tecnologia no eixo Porto Alegre-Novo Hamburgo¹³ reforça a tendência à diferenciação entre os três grupos em que estão distribuídos os municípios da área de estudo.

¹³ Onde estão localizadas as seguintes instituições, que estão entre as maiores do Rio Grande do Sul: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, Universidade Luterana do Brasil, Centro Universitário La Salle, Centro Universitário Ritter dos Reis, Centro Universitário Feevale.

Tabela 3 Estimativa dos postos de trabalho, 1991-2033, municípios e anos selecionados, RMPA

Município	Estimativa de Postos de Trabalho					
	1991	2001	2003	2013	2023	2033
Porto Alegre	916.404	973.117	1.000.235	1.041.942	1.033.837	1.025.794
Alvorada	9.180	13.709	14.927	21.465	28.088	33.970
Cachoeirinha	16.957	29.027	31.436	44.251	57.037	68.213
Canoas	74.994	84.183	89.961	119.761	147.988	171.232
Eldorado do Sul		7.097	8.129	11.192	14.338	17.067
Esteio	16.652	20.694	22.041	28.926	35.334	40.498
Gravataí	28.763	43.771	47.251	65.642	83.800	99.491
Guaíba	17.085	19.871	21.601	30.862	40.201	48.460
Nova Santa Rita		3.570	3.791	5.037	7.385	7.419
Novo Hamburgo	84.560	92.231	96.741	118.320	135.940	147.628
São Leopoldo	47.844	56.453	59.547	74.780	87.999	97.675
Sapucaia do Sul	15.064	20.257	21.508	27.832	33.606	38.146
Viamão	11.558	19.670	21.394	30.636	39.969	48.235
TOTAL	1.239.063	1.383.649	1.438.564	1.620.647	1.745.522	1.843.829

Obs.: Não foi possível estabelecer estimativa para 1991 em Eldorado do Sul e Nova Santa Rita, por falta de informação.

4. A EVOLUÇÃO RECENTE DA ECONOMIA DE PORTO ALEGRE

O processo de urbanização do Rio Grande do Sul acelerou-se a partir dos anos de 1950, impulsionado pela industrialização do país e pela modernização da agricultura gaúcha. No transcorrer da década de 1960, a população urbana ultrapassou a rural conforme pode ser observado no Gráfico 1.

Nas principais cidades gaúchas, antes mesmo dessa reversão entre a população rural e urbana, o setor terciário já era preponderante. A estrutura do produto interno de Porto Alegre, por exemplo, já em 1939, a participação de mais de 75% do setor terciário. Desde então, essa participação só cresceu, em um movimento comum à maioria das grandes cidades, chegando, em 2005, a quase 86%, conforme mostra a Tabela 4.

Gráfico 1 Participação da população rural e da população urbana no total da população do RS, 1940-2005

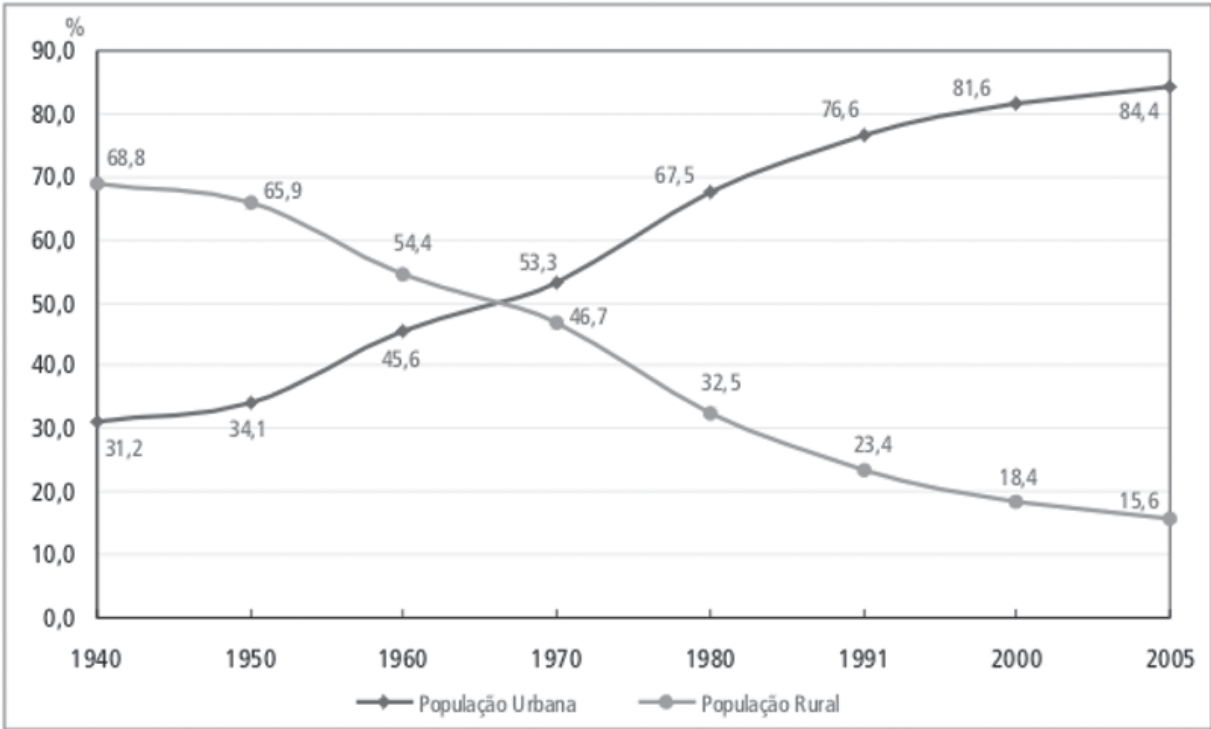
Tabela 4 Estrutura do Produto Interno de Porto Alegre, 1939/2007, anos selecionados

Anos	Participação %		
	Agropecuária	Indústria	Serviços
1939	0,80	23,51	75,69
1970	0,14	21,89	77,97
1980	0,13	21,62	78,25
2002	0,09	13,50	86,41
2003	0,09	14,07	85,84
2004	0,08	15,44	84,48
2005	0,06	14,27	85,67

Fonte: FEE/IBGE

A região metropolitana de Porto Alegre¹⁴ é o centro econômico do Rio Grande do Sul, respondendo por cerca de 50% do Produto Interno Bruto (PIB) da indústria e do comércio e em torno de 40% do PIB dos serviços. As atividades

¹⁴ Criada em 1973, contando atualmente com 31 municípios e uma população de 3,7 milhões.



Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000; FEE - Estimativa para 2005. Disponível em: <<http://www.scp.rs.gov.br/atlas>>

urbanas são predominantes, pois a participação da RMPA no produto da agropecuária é reduzida, não atingindo 5%.

Além dessa clara importância na formação do PIB estadual, a RMPA detém os maiores níveis de formalização do trabalho, com expressiva participação nos totais setoriais de empregados com carteira assinada. Cerca de 82% dos 947 mil assalariados do setor privado têm carteira assinada (janeiro de 2008, dados da PED), que representam 40% dos detentores de carteira assinada no estado.

A capacidade empreendedora da região é também notável, pois cerca de 40% das novas empresas gaúchas são sediadas em seu território de acordo com dados da Junta Comercial para o período 2002-2004.

A indústria regional é bastante diversificada tanto nos setores de tecnologia madura quanto naqueles de alta tecnologia. O sistema local de produção mais completo do Brasil, o de couro e calçados do Vale do Rio dos Sinos, concentra regionalmente 78% do valor adicionado da indústria calçadista gaúcha e quase 71% da produção de couros e peles¹⁵. A cadeia do petróleo é outro arranjo importante da região, onde estão localizados o Polo Petroquímico e a Refinaria Alberto Pasqualini. A partir desses dois empreendimentos, a região responde por 88% do Valor Adicionado Bruto (VAB) total da cadeia do petróleo, com destaque para os subsetores de tintas e vernizes (93% do VAB estadual) e de produtos petroquímicos (99%). A região tem tradição na indústria mecânica, possuindo um parque expressivo, onde se destacam a fabricação de componentes automotivos (52% do VAB es-

tadual), máquinas e implementos agrícolas (47%) e montadoras de veículos automotores (32%). No último segmento, cabe destacar a implantação da GM em Gravataí, que não só significou uma nova trajetória para a cadeia automotiva do estado, como também novas orientações em relação à ocupação do território na área metropolitana.

Estudo de 2004¹⁶ mostra que Porto Alegre se destaca como “centro econômico diferenciado”, que conjuga tamanho da população, importância econômica e qualidade da formação. Os dados do VAB estadual mostram que 72% do valor adicionado dos segmentos de alta tecnologia são gerados na RMPA. Entre esses segmentos promissores, destacam-se a produção de equipamentos para telecomunicações (98% do VAB estadual) e de equipamentos hospitalares e odontológicos (96%). A região se sobressai ainda na produção de máquinas, com pouco mais da metade da produção estadual, e no setor ligado à informática e à microeletrônica, com 38% do valor adicionado estadual. No setor de tecnologia da informação, a RMPA detém mais de 72% dos empregos formais do estado, enquanto que a participação de Porto Alegre atinge quase 53% do total estadual (FEE, 2008).

Esses setores de alta tecnologia são, ainda, de pequeno porte, mas altamente promissores, inclusive como suporte à introdução de inovações nos segmentos mais tradicionais, tendo em vista o caráter de tecnologias *general purpose* de parte substancial desse novo parque. Eles são articulados a infraestruturas diferenciadas, como os parques tecnológicos e as incubadoras de empresas, que, no meio local, são iniciativas de

¹⁵ Os valores deste parágrafo têm como fonte o estudo Rumos 2015 (SCP, 2006) e referem-se ao ano de 2003.

¹⁶ Mapeamento da Inovação no Brasil, publicado no Radar da Inovação, de abril de 2004, do Instituto Inovação, www.institutoinovacao.com.br, citado por Lahorgue (2004).

instituições de ensino e pesquisa, funcionando em rede para troca de experiências, projetos comuns e fomento ao empreendedorismo.

As atividades até aqui descritas são aquelas tradicionalmente entendidas como as formadoras do tecido produtivo. Entretanto, Porto Alegre destaca-se em dois outros tipos de atividades econômicas que, muitas vezes, passam despercebidas pela população e pelos dirigentes locais. O turismo e as atividades criativas têm mostrado capacidade de criação de empregos no meio urbano, de inclusão social, de criação de novas oportunidades empreendedoras, além de serem sustentáculos das recuperações dos centros históricos das cidades.

As atividades criativas só há pouco tempo começaram a ser objeto de estudos e de levantamentos estatísticos específicos. O conceito de setor criativo surgiu no final dos anos de 1990, sendo definido pela primeira vez pelo Reino Unido e englobando todas as atividades com origem na criatividade, na perícia e no talento dos indivíduos que tenham capacidade para gerar riqueza e empregos com base na valorização da propriedade intelectual. Como todo conceito novo, o setor criativo tem dificuldade de ser avaliado do ponto de vista de sua importância econômica. O Brasil tem avançado nesse ponto, merecendo destaque o estudo feito pela Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan), em 2008, sobre a Cadeia da Indústria Criativa no Brasil. Nesse estudo, a partir de uma abordagem de cadeia produtiva, foram identificadas 185 classificações econômicas da Classificação Nacional de Atividade Econômica (CNAE) 2.0¹⁷,

que abrange 673 atividades associadas ao setor criativo. O estudo observa a diversidade dessas 185 atividades e seu potencial:

Ainda que o núcleo da cadeia apenas abrigue atividades mais afeitas à clássica definição de serviços, as atividades relacionadas e de apoio compreendem os mais diversos segmentos de indústria, construção civil e comércio. Esta interdependência reafirma o poder multiplicativo de alto valor agregado de toda a cadeia, cujo centro consiste nas doze áreas criativas principais. (Firjan, 2008, p. 14)

As 12 áreas centrais citadas pelo estudo são: expressões culturais, artes cênicas, artes visuais, música, filme e vídeo, TV e rádio, mercado editorial, *software* e computação, arquitetura, *design*, moda e publicidade. A essas áreas estão associadas 42 atividades da CNAE 2.0. Face à expressiva diversificação e com base em classificações que não foram construídas para tratar convenientemente da economia criativa, as tentativas de estimação do tamanho do setor têm muitas dificuldades. Apesar disso, as aproximações feitas até agora mostram que, em 2006, havia quase 640 mil trabalhadores formais nas 12 áreas nucleares no Brasil, cujos salários médios eram sensivelmente mais altos do que a média brasileira. A renda média do trabalhador do setor criativo do Rio Grande do Sul corresponde a 74% da média nacional de 2006. A participação das atividades do núcleo no PIB gaúcho, nesse mesmo ano, foi estimada em 1,8%, enquanto que a média brasileira foi de 2,6%; a de São Paulo, 3,4%; e a do Rio de Janeiro, de 4,0%, sendo a maior entre todos os estados (Firjan, 2008).

¹⁷ A CNAE é a classificação oficialmente adotada pelo Sistema Estatístico Nacional na produção de estatísticas por tipo de atividade econômica e pela Administração Pública na identificação da atividade econômica em cadastros e registros de pessoa jurídica.

Uma das constatações feitas no mundo inteiro, e no Brasil não é diferente, é que a produção cultural está concentrada nas grandes cidades. A existência de equipamentos tem importância evidente nessa preferência de localização. Segundo o Suplemento Cultura do Perfil dos Municípios Brasileiros, 2007, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Porto Alegre possuía, em 2006, 51 salas de espetáculos, 53 cinemas, 21 museus, 15 bibliotecas públicas, 10 centros culturais, além de todo o espectro de meios de comunicação. As manifestações culturais e a produção criativa da cidade têm uma ampla gama de produtos e serviços que ainda encontram terreno pouco propício para sua integral articulação com o desenvolvimento econômico de Porto Alegre. O Suplemento Cultura, do IBGE, citado antes, mostra que a capital não colocou entre os quatro objetivos principais da política municipal de cultura¹⁸ a integração da cultura ao desenvolvimento local ou a dinamização das atividades culturais do município, atendo-se prioritariamente aos aspectos ligados à socialização e à preservação do patrimônio, que são os focos mais tradicionais dessas iniciativas (IBGE, 2007). Os cerca de 58% dos municípios brasileiros que declararam ao IBGE terem política cultural colocaram em primeiro lugar o objetivo de dinamização das atividades culturais (com 37,4%), aparecendo em quinta posição (32,5%) o objetivo de integrar a cultura ao desenvolvimento local, mostrando possivelmente uma busca de aproveitamento mais intenso do potencial das atividades criativas.

Já no caso do turismo, há uma maior integração às estratégias de desenvolvimento no âmbito municipal, com ações visando à melho-

ria do produto turístico que envolve os setores público e privado.

O turismo em Porto Alegre é marcadamente ligado aos negócios, eventos e convenções. Em 2007, foi a quarta cidade que mais realizou convenções internacionais no Brasil, atrás de São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador¹⁹. A pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Turismo (Embratur)²⁰, abrangendo o período de 2005 a 2007, mostrou que Porto Alegre foi a terceira mais visitada por estrangeiros para negócios, eventos e convenções e que 54,4% dos visitantes da cidade (2007) tiveram igual motivo. A mesma pesquisa identificou um turista entre 25 e 50 anos (69,9% do total), com curso superior (79,0%) e que gasta em média pouco mais de US\$ 75.00 diários.

No final de 2007, a Prefeitura Municipal, a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis (ABIH) e a Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) realizaram um estudo, apoiado em cerca de 1.400 entrevistas, que encontrou dados semelhantes com os turistas domésticos: 45,9% dos visitantes vêm a negócios ou para eventos, estes têm curso superior completo, viajam sozinhos e permanecem cerca de quatro dias na cidade.

Considerando que Porto Alegre é o sexto destino turístico brasileiro e que as Atividades Características do Turismo (ACT), de acordo com o IBGE (2008), apresentaram, em 2005, valor adicionado de R\$ 131.755 milhões, o setor turístico tem grande potencial de geração de renda e empregos localmente. É interessante observar a estreita ligação existente entre as atividades criativas e o turismo, especialmente no que se refere a manifestações culturais, como o Porto Alegre em Cena

¹⁸ A questão pedia a indicação dos quatro principais objetivos da política municipal de cultura, a escolher entre oito itens.

¹⁹ Conforme dados da ICCA – International Congress and Convention Association.

²⁰ Estudo da Demanda Turística Internacional 2005-2007.

ou a Bienal do Mercosul, sem contar a importância do patrimônio arquitetônico para a imagem positiva da cidade.

5. A OPINIÃO DOS ESPECIALISTAS E AS PROPOSTAS DA COMUNIDADE

A partir da constatação dessas transformações e das oportunidades detectadas para Porto Alegre, o Fórum *Porto Alegre, uma visão de futuro* procurou aprofundar três temas relacionados ao desenvolvimento econômico: indústria e serviços tradicionais, setores emergentes e atividades culturais, turismo e lazer. Para tratar desses temas, foram convidados quatro especialistas²¹: José Antônio Fialho Alonso, que falou sobre a evolução dos setores econômicos na formação do produto interno de Porto Alegre; Jorge Audy, que mostrou a importância dos segmentos de alta tecnologia e das universidades no desenvolvimento local; Carlos Dória, que, além de mostrar os dados das políticas municipais de cultura, levantou uma discussão sobre a importância da rua como espaço de articulação da cidadania e como lugar de acumulação dos bens públicos; finalmente, Danilo Antonioli, que apresentou o planejamento estratégico para o turismo em Porto Alegre.

Conforme Alonso, há pontos centrais que não podem ser deixados de fora no planejamento da cidade. Um deles é a impossibilidade de se pensar a economia de Porto Alegre desvinculada de sua região metropolitana, que recebe os novos investimentos industriais, com o duplo efeito de tirar importância da capital em relação a esse setor e, paradoxalmente, funcionar como uma espécie de amortecedor dos seus problemas de congestionamento interno:

Verificamos que cada vez mais a economia da capital tende a se expandir para fora.(...) Quando se pensa em crescer, é necessário também planejar uma nova planta e buscar um local onde possa produzir com competitividade. Empresas geram grandes movimentos viários e, conseqüentemente, congestionamentos. Podemos nos perguntar como estaria Porto Alegre se o polo industrial previsto para ela tivesse vingado.

A desindustrialização de Porto Alegre acontece há quase quatro décadas, não sendo, portanto, uma novidade. Isso não quer dizer, entretanto, que a indústria não tenha lugar na cidade. Há que se pensar e fomentar tipos de indústria cujas plantas ocupem pouco espaço, gerem baixos volumes de carga, em relação aos insumos, e quanto aos produtos acabados, utilizem tecnologias limpas e tenham alto valor agregado. Esses empreendimentos, além de competitivos, são adequados à complexidade das metrópoles.

Aumentar a presença de empresas com essas características exige planejamento, pois as estratégias locais dependem de articulações complexas entre os mercados nacionais e mundiais e das instituições respectivas. Nessas condições, a liderança do setor público é essencial, *sem governo, não tem desenvolvimento*.

As potencialidades de Porto Alegre para se consolidar como um polo de atividades intensivas em tecnologia foram abordadas por Jorge Audy, lembrando que há quase 15 anos um conjunto de dirigentes institucionais²², representando o Poder Público municipal e esta-

²¹ O evento que reuniu as discussões sobre desenvolvimento econômico de Porto Alegre ocorreu no dia 21 de maio de 2008.

²² O comitê de coordenação do Porto Alegre Tecnópole era formado por: Prefeitura municipal, governo do estado, FIERGS, Federasul, CUT, Sebrae, UFRGS, PUCRS e Unisinos.

dual, as universidades metropolitanas, as entidades empresariais e dos trabalhadores, criou um projeto denominado Porto Alegre Tecnópole (PAT). Esse projeto está adormecido atualmente, mas seus efeitos continuam a ser sentidos. Ele promoveu a consolidação de uma rede de instituições e de pessoas atuantes na área da ciência, tecnologia e inovação. Seus frutos são as várias incubadoras e parques tecnológicos implantados pelas instituições parceiras²³, incluindo a introdução de programas de empreendedorismo e a consolidação dos núcleos de transferência de tecnologia nas universidades participantes. Um dos projetos concebidos e executados pelo PAT foi um serviço de extensão tecnológica, denominado Tecnópole a Domicílio, cuja metodologia, definida pelo conjunto dos parceiros, serviu de inspiração para os programas implantados pelo governo estadual e, na sequência, pelo federal. Recentemente, a criação da agência de inovação de Porto Alegre atendeu à antiga demanda da rede de parceiros locais, agora reunidos no Conselho Municipal de Ciência e Tecnologia.

Esses avanços só foram possíveis porque Porto Alegre tem instituições de ensino e pesquisa da maior envergadura, cujos expoentes são a UFRGS e a PUCRS, elementos importantes para o desenvolvimento de empresas com base em conhecimento. As duas maiores universidades têm excelência nas áreas de microeletrônica, ciência da computação, biotecnologias e ciências da saúde. Segundo Audy:

O futuro de Porto Alegre passa pela inovação baseada na ciência, na tecnologia e na capacidade de transformar esse conhecimento em desenvolvimento eco-

nômico e social. (...) Porto Alegre é um centro econômico diferenciado, pois conjuga quantidade de mestres e doutores com qualidade, portanto há um ambiente propício para uma economia baseada em ciência e tecnologia.

Concretizar as potencialidades locais de forma rápida e efetiva vai depender de parcerias entre os governos, a academia e o setor empresarial. Ou seja, ao falar sobre as condições da emergência de segmentos baseados em ciência, Audy reforça a necessidade de planejar a cidade em conjunto e com visão sistêmica.

Ao apresentar os dados sobre o perfil do consumo cultural na sociedade brasileira, Carlos Dória chamou a atenção para o que denominou do “circuito do ar-condicionado” em que a classe média brasileira passa sua vida: ar-condicionado no carro, em casa, no trabalho, na escola e no *shopping center*, local externo preferencial de seu consumo de cultura e lazer. Atualmente, 48% das salas de cinema brasileiras são “multiplex”, que estão, na quase totalidade, localizadas nos *shopping centers*. Quando não está no *shopping*, o brasileiro consome cultura dentro de casa, aproveitando as novas tecnologias: 82% do gasto com práticas culturais acontece dentro de casa: audiovisual, música gravada, leitura e microinformática. Nesse processo, a rua adquire novas funções: são corredores de transporte, paisagem vista pela janela, lugar dos excluídos dos *shopping centers* e “terra de ninguém”, ocupada pelos desempregados, pelo crime e pelo comércio informal.

Dória mostra a necessidade de discutir o paradigma da rua como espaço de articulação da cidadania e como lugar de acumulação de bens públicos, inclusive cultura. Porto Alegre precisa decidir o que fazer com a orla do Guaíba. A es-

²³ O Tecnopuc, implantado pela PUCRS, é o exemplo mais exitoso desse esforço. Atualmente, ele é considerado o melhor parque tecnológico do país.

colha será, alerta Dória, entre a privatização do espaço (sua “shopping centerização”) ou o resgate da área para o cidadão, ou seja, a opção pela rua.

Danilo Antonioli apresentou o planejamento estratégico para o turismo da cidade, uma iniciativa que reúne vários atores do setor de turismo de Porto Alegre. Segundo Antonioli, o país tem ainda muito que avançar na valorização do turismo. As atividades turísticas representam 10% do PIB mundial, enquanto que no Brasil contribuem tão somente com 3%.

Para tirar maior proveito das condições de Porto Alegre para o turismo, o planejamento estratégico propõe ações, como reforço da imagem de Porto Alegre como a capital da qualidade de vida, maior exploração do turismo de eventos, criação de um fundo municipal de turismo com recursos do ISS²⁴, reforço da segurança percebida pelo turista, melhoria da sinalização e informação ao turista, recuperação da orla do Guaíba e criação de uma agência público-privada para gerenciar o turismo da cidade. Essas propostas são coerentes com os resultados dos estudos e das pesquisas mencionados anteriormente, mostrando sintonia entre os diferentes atores do setor turístico de Porto Alegre.

Os participantes do Fórum tiveram oportunidade para sugerir ações para que a cidade tire o melhor proveito de suas potencialidades para gerar maior desenvolvimento socioeconômico. As discussões foram organizadas em torno de três questões e 13 pontos críticos propostos pela coordenação dos trabalhos e validados pelos participantes da oficina de trabalho (ver ao lado *Quadro Questões*)

QUESTÕES

Indústria e serviços tradicionais – Qual o tipo de atividades industriais e de serviços que a cidade deveria promover, tendo em vista sua geografia, infraestrutura, necessidade de criação de empregos e sustentabilidade ambiental? Que ações deveriam ser implementadas para tanto?

Setores emergentes – Como consolidar Porto Alegre como polo de inovação?

Atividades culturais, turismo e lazer – Como consolidar Porto Alegre como um polo cultural e de turismo, capaz de atrair talentos, pessoas criativas e novos investimentos?

PONTOS CRÍTICOS

1. Competição com outros grandes centros urbanos na atração de talentos e investimentos.
2. Falta de planejamento de médio e longo prazo das atividades econômicas.
3. Planejamento insuficiente da localização das atividades e sua articulação com os demais usos do solo dentro da cidade.
4. Deficiência das infraestruturas de energia elétrica e de logística.
5. Baixa exploração do potencial das instituições de ensino superior, como produtoras de conhecimento e formadoras de profissionais e instrumentos de inclusão.
6. Deficiência da adequação do ensino profissional às competências demandadas pelo setor produtivo.
7. Insuficiente escolaridade e capacitação da população economicamente ativa.
8. Insuficiente financiamento dirigido aos setores emergentes, especialmente às novas empresas de base tecnológica e às atividades culturais, de turismo e de lazer.
9. Baixa prioridade à P&D.
10. Capacitação insuficiente dos empreendedores.
11. Alta participação do empreendedorismo por necessidade na criação dos novos negócios.
12. Baixo estímulo ao empreendedorismo nos diferentes níveis de ensino.
13. Baixo reconhecimento da importância econômica das atividades culturais, de turismo e de lazer.

²⁴ Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza.

As propostas²⁵ dos participantes da oficina em relação à indústria e aos serviços tradicionais foram na direção do resgate de mecanismos já existentes, como os distritos industriais, o desenvolvimento de bairros da cidade, como a Restinga e a Lomba do Pinheiro, e o incentivo às *indústrias que potencializem características locais de identidades culturais e históricas e que possibilitem a sustentabilidade*.

Sobre os setores emergentes, foi sugerida a criação de polos regionais e desenvolvimento tecnológico por bairros ou regiões, estrutura de lazer para atrair novas empresas de base tecnológica, a produção de equipamentos náuticos e a articulação de investimentos nas áreas de saúde e tecnologia, entre outros.

Sobre as atividades culturais, de turismo e de lazer, os participantes propuseram conceitos como “Porto Alegre, uma cidade 100% limpa” e política de desenvolvimento econômico articulada com o desenvolvimento cultural e urbano. Nesse tema, foi ainda enfatizado o fomento ao turismo de negócio e de eventos.

Os participantes ainda sugeriram outras ações transversais como: definição de uma identidade para a cidade, saneamento básico e criação de sub-prefeituras de bairros.

O conjunto de propostas oriundas da oficina de trabalho, todas enraizadas na vivência do cotidiano da cidade, complementou as provocações e as reflexões dos especialistas que participaram do Fórum.

6. CONCLUSÃO

Porto Alegre tem diante de si o desafio de tomar decisões em curto e médio prazos que definirão os rumos da cidade no mundo que

emergirá da crise econômica mundial, cujos contornos foram reconhecidos após a realização do Fórum *Porto Alegre, uma visão de futuro*.

A cidade tem qualidades que podem colocá-la em uma situação muito positiva na retomada do desenvolvimento, que, se imagina, ocorrerá sob novas instituições, muito mais próximas da sustentabilidade e do respeito democrático às diferenças e à necessidade de inclusão de todos à economia e aos processos de geração de renda. A população de Porto Alegre construiu historicamente as condições para que tal aconteça. O capital humano da cidade é expressivo, pois, como foi já visto, mais de 20% da população de 25 anos em diante têm mais de 11 anos de escola. A formação desse capital humano é consolidada pela presença de universidades de qualidade, reconhecidas nacional e internacionalmente. A prática da participação tornou-se uma marca de Porto Alegre, reforçando o capital social, façanha difícil de conquistar em metrópoles, em nosso meio, caracteristicamente formado por migrantes. Se a cidade perdeu plantas industriais de setores industriais tradicionais, isso tem sido compensado pelo crescimento dos serviços e pelos segmentos de indústria com base nas novas tecnologias. A cidade é, inclusive na visão dos estrangeiros que a visitam, agradável e hospitaleira. Possui beleza natural e muitos pontos de interesse arquitetônico, igualmente salientados pelos turistas estrangeiros.

Entretanto, em contrapartida, Porto Alegre tem grande dificuldade de planejar o seu futuro ou de integrar o novo em suas políticas públicas. As áreas de captação de investimentos e de novos negócios do Executivo Municipal são silenciosas em relação às infraestruturas e condições que colocam Porto Alegre como umas

²⁵ Ver Anexo para todas as propostas da oficina de trabalho.

das poucas cidades brasileiras capazes de unir importância econômica com excelência e desempenho científico-tecnológico. Em suas páginas na Internet, não há uma linha sequer sobre o potencial da indústria ligada à microeletrônica, à informática e às ciências da vida ou sobre a presença de importante infraestrutura de C&T. A economia da cultura continua a ser ignorada. A política cultural parece não perceber que as atividades criativas representam oportunidades de criação de renda e emprego, com características adequadas ao funcionamento de uma metrópole do tamanho de Porto Alegre.

A cidade poderá ter um lugar proeminente no mundo, que emergirá da crise atual, mas isso dependerá de sua capacidade de se pensar estrategicamente, de tomar decisões e de implementar ações tendentes a valorizar suas qualidades e a aproveitar as oportunidades que se abrem a partir do capital humano, social e científico-tecnológico acumulado ao longo de sua história. Isso demandará esforços prospectivos e a integração ativa da região metropolitana, reconhecendo a importância do planejamento da cidade-região de Porto Alegre.

7. REFERÊNCIAS

EMBRATUR. *Estudo da demanda turística internacional*. Brasília: Embratur, 2003.
 FIRJAN. *Cadeia da indústria criativa no Brasil*. Rio de Janeiro: Firjan, 2008.
 IBGE. *Economia do turismo: uma perspectiva macroeconômica 2000-2005*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.
 IBGE. *Perfil dos municípios brasileiros*. Suplemento Cultura. Rio de Janeiro: IBGE, 2007.
 LAHORGUE, PARFITT, FILIPPINI, MOREIRA. Realidade e regulação da expansão metropolitana: o caso da Região Metropolitana de Porto Alegre. **ENABER**. Anais. Aracaju, 2007.
 LAHORGUE. *Pólos, parques e incubadoras*. Brasília: Anprotec, Sebrae, 2004.
 METROPLAN. *Estimativa de postos de trabalho 1991-2033*. Documento de Trabalho. Porto Alegre: Metroplan, 2004.

MINISTÉRIO DO TURISMO. *Plano nacional de turismo 2007-2010*. Brasília: MTur, 2007.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. *Como andam as metrópoles: Região Metropolitana de Porto Alegre*. Porto Alegre: FEE/Metroplan, 2005. CD-ROM.

PORTO ALEGRE. *Turismo. Informativo estatístico do turismo*. Porto Alegre: Turismo, 2008.

PORTO ALEGRE. *Turismo. Perfil do turista nacional na cidade de Porto Alegre*. Relatório de Pesquisa. Porto Alegre: Turismo, 2007.

RIO GRANDE DO SUL. *SCP. Rumos 2015*. Porto Alegre: SCT, 2004.

Páginas acessadas:

www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/saneamento/ambiental/indicadores/Sniu.zip/view.

www.fee.tche.br

www.ibge.gov.br

www.scp.rs.gov.br

RESULTADOS DA OFICINA

Propostas dos participantes da oficina de trabalho sobre o Desenvolvimento Econômico de Porto Alegre realizada, dia 21 de maio de 2008, na PUCRS.

Indústria e serviços tradicionais

- ▶ indústrias que potencializem características locais de identidades culturais e históricas e que possibilitem a sustentabilidade – agroindústria, suinocultura, turismo rural, identidade local;
- ▶ geração de prestação de serviços locais – bairros – como revitalização do espaço e criação de empregos;
- ▶ exploração da zona sul: Restinga e Lomba do Pinheiro – incentivos fiscais;
- ▶ meio ambiente – reciclagem de lixo;
- ▶ novo modelo de distrito industrial menos segmentado;
- ▶ captação de eventos.

Setores emergentes

- ▶ produção de alta tecnologia – por exemplo, mecânica, bioquímica e eletrônica;
- ▶ polos regionais e desenvolvimento tecnológico por bairros ou regiões;

- ▶ estrutura de lazer para atrair novas tecnologias;
- ▶ produção de equipamentos náuticos e cirúrgicos;
- ▶ transformação de distrito industrial a partir de incentivos – área tecnológica ;
- ▶ varejo das ciências, produção científica ligada às empresas;
- ▶ articulação de investimentos nas áreas de saúde e tecnologia, atrelados ao planejamento urbano e metropolitano da cidade;
- ▶ saúde e tecnologia, criação de um ambiente saudável que potencialize condições de infraestruturas – saneamento básico – para que a população possa usufruir sua cidade de forma harmônica e sustentável, levando em conta as características locais, identidades culturais e históricas, utilizando tecnologias limpas.

Atividades culturais, turismo e lazer

- ▶ turismo, lazer, atividades culturais com espaço na rua;
- ▶ desenvolvimento econômico articulado com desenvolvimento cultural e urbano;
- ▶ indústria e serviços, mais apoio dos governos às indústrias tradicionais e capacitação;
- ▶ valorização das atividades tradicionais pelo resgate das ruas como pontos culturais;
- ▶ revitalização do Centro, turismo e cultura;
- ▶ valorização do patrimônio cultural;
- ▶ Porto alegre, uma cidade 100% limpa;
- ▶ turismo de eventos;
- ▶ turismo de negócios e lazer;
- ▶ transporte fluvial e turismo;
- ▶ a cidade volta-se para o Guaíba;
- ▶ política estratégica de desenvolvimento do turismo agregando as instâncias municipal e estadual;

- ▶ desenvolvimento da cultura e do turismo dentro das escolas;
- ▶ revitalização da orla – segurança, iluminação e transporte fluvial;
- ▶ potencializar grandes eventos esportivos via redes de ensino e áreas específicas de lazer, acionando atividades de turismo, tecnologias limpas, emergentes e serviços tradicionais, tendo como benefício a educação e a saúde;
- ▶ todas as ações e projetos turísticos, culturais e de lazer com acessibilidade universal;
- ▶ revitalização e criação de centros comunitários com ênfase no lazer, no esporte e na arte;
- ▶ revitalização e valorização de espaços locais, lazer, turismo, cultura e indústria.

Temas transversais

- ▶ definição de uma identidade para a cidade – caráter;
- ▶ fomento ao empreendedorismo;
- ▶ aplicar os produtos desenvolvidos de informática nos órgãos públicos, especialmente na saúde;
- ▶ subprefeituras de bairros;
- ▶ projeto de cidade de serviços e polo tecnológico e atividades afins;
- ▶ saneamento básico;
- ▶ responsabilidade social empresarial, incentivo a indústrias limpas;
- ▶ sustentabilidade ambiental.



URBANISMO SUSTENTÁVEL

Urbanismo Sustentável

por Jorge Guilherme Francisconi

1. INTRODUÇÃO

A definição de rumos e procedimentos para promover o Urbanismo Sustentável, a partir de componentes, como habitação, meio ambiente, regularização fundiária, saneamento básico e gestão municipal, foi a questão central do III Painel do Fórum *Porto Alegre, uma visão de futuro*, que teve como pano de fundo os procedimentos exigidos para promover sinergias na urbanização da capital gaúcha. O produto final foi um conjunto de propostas que surgiram das exposições de conferencistas, de debates em sessões plenárias e nas oficinas sobre a gestão e as políticas urbanas locais e nacionais, além de comparações com metrópoles mundiais que simbolizam o urbanismo bem-sucedido de nossos tempos.

O resultado, exposto nesse documento, envolve três diferentes temas²⁶ e oferece uma base

sólida, ainda que incompleta, para promover ações rumo ao urbanismo sustentável sugerido pelo Poder Legislativo local, mediante planejamento estratégico e gestão democrática que adote propostas inovadoras, com revisão de procedimentos e de instituições administrativas. A sustentabilidade urbana é a linha de pensamento que orienta análises e proposições sobre as condições e os potenciais da cidade para a adoção de iniciativas indicadas no III Painel do Fórum. Na medida em que sustentável e sustentabilidade são mantras de todo e qualquer evento urbano e ambiental, torna-se necessário precisar e comparar os conceitos aplicados durante avaliações sobre os componentes dos cinco painéis do Fórum²⁷. O III Painel reuniu componentes que ocupam e atuam de forma similar no espaço

²⁶ Os três temas são Da Sustentabilidade [Parte I], Propostas do III Painel do Fórum [Parte II] e Sugestões e Avaliações [Parte III] e cada parte pode ser lida isoladamente, dependendo do interesse do leitor.

²⁷ O Fórum foi estruturado em cinco painéis: Planejamento e Mobilidade Sustentável, Desenvolvimento Econômico, Dinâmica e Estética Urbana, Segurança Pública e por último, Cidades Bem-sucedidas. Cada painel reuniu um conjunto específico de *componentes* da estrutura funcional e administrativa do Poder Público no Brasil, em que cada *componente* foi objeto de apresentação do expositor convidado, pela manhã, e de debates, com participantes locais e convidados, em oficina à tarde.

urbano, visto serem similares em sua horizontalidade territorial e condição de rebatimento contínuo. Essa condição comum diferencia o III Painel dos demais, os quais trataram de componentes que estruturam e alimentam o tecido e a práxis urbana (energia, mobilidade, sistema viário), ou de componentes que ocupam o território de forma pontual, como os que tratam de atividades econômicas, serviços, cultura, político-administrativa e outros (lojas e centros comerciais, indústrias, bancos, escolas e faculdades, hospitais e postos de saúde). A estruturação do Fórum fez com que cada painel reunisse funções territorialmente semelhantes. A gestão urbana e a regularização fundiária integram o III Painel, porque apresentam territorialidade similar às demais, embora com características sociais, urbano-ambientais, tecnológicas e administrativas próprias.

Os procedimentos e conceitos adotados no Fórum produziram resultados objetivos e práticos que não esgotam os temas tratados, mas indicam rumos para novos seminários, estudos e pesquisas acadêmicas. Mediante o uso de vocabulário simples e de enfoque coloquial nos painéis matutinos e nas oficinas, pela tarde, tornou-se possível estabelecer propostas e avaliações que abordam temas complexos e controversos²⁸. Muitas das contribuições sobre uma *visão do futuro* para a capital gaúcha têm sua origem nos inúmeros Fóruns Sociais Mundiais²⁹

²⁸ Os participantes do Fórum trazem uma contribuição excepcional a partir de suas experiências profissionais e vivências em eventos semelhantes, em especial os Fóruns Sociais Mundiais que o Poder Executivo promoveu em Porto Alegre nas últimas décadas, quando foram abordados importantes temas sociais do mundo contemporâneo, muitos dos quais fácil e claramente rebatíveis sobre a sociedade brasileira em geral e sobre as condições gaúchas e porto-alegrense, em particular.

²⁹ Os Fóruns Sociais Mundiais reuniram representantes de movimentos sociais de todo mundo para debater temas gerais e específicos de várias regiões do mundo, inclusive Porto Alegre, independentemente de sua importância para o desenvolvimento da capital gaúcha, que foi tema de apresentações de vários participantes do Fórum Porto Alegre uma visão de futuro, como o Coordenador do III Painel e o Arquiteto Silvio Abreu, entre outros.

realizados nas últimas décadas, e as sinergias obtidas no III Painel consolidam um saber cuja origem é o heterogêneo conjunto de olhares crítico-propositivos, por vezes conflitantes, que analisou a complexa vitalidade do tecido urbano e os fatores causais que interagem diariamente na viva e palpitante práxis de Porto Alegre, capital gaúcha e núcleo de metrópole regional.

2. O TEMA NO CONTEXTO BRASILEIRO E MUNDIAL: DA SUSTENTABILIDADE AMBIENTAL À URBANA

2.1. Evolução do Conceito de Sustentabilidade: do Ambiental ao Urbano

O conceito de sustentabilidade na gestão urbana evoluiu ao longo das últimas décadas, segundo os fundamentos e entendimentos exigidos para atender ao seu uso em cidades e metrópoles tanto a nível nacional como internacional. Entretanto, sua origem é anterior e começa com a preocupação com o meio ambiente que surgiu na medida em que foram sendo constatadas as consequências negativas do homem sobre o meio ambiente e os riscos implícitos de esgotamento e deterioração irreversível de alguns recursos naturais e aumento dos níveis globais de contaminação. A sustentabilidade surge então como conceito que reflete a tomada de consciência sobre as consequências negativas que as atividades humanas podem exercer sobre o meio natural, a ponto de colocar em risco a sobrevivência da espécie humana.

Quando introduzida no cenário político mundial, na década de 1960, a sustentabilidade passa a ser aplicada para alterar os processos de desenvolvimento em que o curso destrutivo do homem ameaça o meio ambiente, bem como sua própria sobrevivência. Nesse cenário, a sustenta-

bilidade surge umbilicalmente vinculada às políticas de meio ambiente, mas no transcorrer do tempo o conceito é disseminado pelas mais variadas atividades humanas para ser integrado as outras áreas do conhecimento, desde economia sustentável até comunidades/famílias sustentáveis. A consolidação global das políticas ambientais e do desenvolvimento sustentável surge a partir do Relatório Brundtland, em 1987, com seu conceito *canônico* de *desenvolvimento sustentável como aquele que satisfaz as atividades atuais sem pôr em perigo a capacidade das gerações futuras de satisfazer suas necessidades*. Mais tarde, na Conferência das Nações Unidas sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento, de 1992, no Rio de Janeiro, 183 países definem, como meta comum, *um desenvolvimento responsável para a sociedade, protegendo simultaneamente os recursos fundamentais e o meio natural em benefício das futuras gerações*. Esse conceito é o paradigma adotado em planos e estratégias nacionais para alcançar resultados com vistas ao século XXI (Agenda 21). Mais recentemente, o conceito de desenvolvimento sustentável foi resumido na teoria dos três Ps – *People* (Povo), *Planet* (Planeta), *Prosperity* (Prosperidade) –, em que Povo sintetiza objetivos de justiça e igualdade social; Planeta aponta para a preservação ambiental e ecológica; e Prosperidade, para o desenvolvimento econômico mediante comércio justo e trabalho digno.

O impacto dos novos conceitos gradualmente alcançou os territórios urbanizados e teve grande impacto na práxis urbanística. De início, vinculado aos efeitos da urbanização sobre o ambiente natural, e mais tarde envolvendo a justiça social e o desenvolvimento econômico, a incorporação da sustentabilidade no urbanismo fomentou a renovação de conceitos, de procedimentos e de programas orientados para a pre-

servação do meio natural intraurbano e regional. A sustentabilidade urbana também exigiu conceitos mais abrangentes, até mesmo redefinições, para promover melhor qualidade de vida em cidades e metrópoles, tanto no que se refere ao meio ambiente urbano como no fomento à sustentabilidade de projetos de transporte urbano, de habitação e saneamento, de comunidades sustentáveis e outros. Essa revisão de rumo da sustentabilidade nas políticas urbanas não seguiu as diretrizes e os procedimentos adotados para o meio natural. Ao contrário, houve uma diversificação de conceitos para atender às condições *a priori* definidas, como se observa no conceito de sustentabilidade urbana orientado para o combate ao que é indesejável ou socialmente injusto, que difere da sustentabilidade do ambiente natural, dedicada à preservação das condições naturais. Ou seja, na passagem do ambiental natural para o urbano, tornou-se necessário promover uma redefinição do conceito para compatibilizá-lo com as políticas de desenvolvimento urbano. Dentre os conceitos que surgem no cenário mundial³⁰, encontra-se o de Yukio Aoshima, governador de Tóquio, apresentado em 1998, e que propõe a criação da ecossociedade a partir de cinco fatores: recursos e reciclagem, reciclagem de água, energia, gestão da demanda de transporte e educação ambiental, os quais atendem a uma condição regional bastante específica e que serão objeto de ações prioritárias promovidas a partir de três princípios básicos, quais sejam:

Princípio da Ação: é necessário agir e enfrentar os problemas na prática e, mais do que discutir, trabalhar a favor da conservação e da restauração do meio ambiente;

³⁰ Vegara, Alfonso e De Las Rivas, Juan Luis, *Territórios Inteligentes*, Fundación Metropoli, Madrid, ES, 2004. ver *Territórios sostenibles. un nuevo horizonte urbanístico* no capítulo X - *Ciudad Sostenible*

Princípio da Resposta Compreensiva:

fundamentada no saber científico, mas, sobretudo na colaboração e no compromisso dos cidadãos para agirem conjuntamente com o objetivo de prevenção, gestão e solução;

Princípio de Cooperação (*Partnership*), em todas as escalas e níveis.

A proposta de Aoshima combina fatores prioritários com três princípios para orientar ações destinadas a promover a sustentabilidade na região de Tóquio. Na medida em que cada região adote outros fatores específicos para orientar a construção de sua ecossociedade, os princípios que conduzem a construção da sociedade urbano-ambiental passam a ser o componente mais importante da metodologia. Com isso, surge um diferencial importante para políticas sustentáveis no meio urbano, que é a inclusão da gestão ativa e inovadora apoiada por planejamento compreensivo e por parcerias de diferentes atores sociais, com alianças de setores da comunidade com gestores públicos. O novo marco modifica conceitos adotados na gestão urbana e passa a exigir uma revisão dos instrumentos tradicionais, e o Fórum *Porto Alegre, uma visão de futuro* traz contribuições para a reconstrução de conceitos e revisão das práticas administrativas adotadas no Brasil urbano de nossos dias.

2.2. Conceitos de Sustentabilidade Urbana no Brasil

Na medida em que o conceito de sustentabilidade se difunde para a construção *de uma relação sociedade-natureza mais compatível com as necessidades atuais e futuras*, como lem-

bra Borja, ele assume uma natureza complexa e ambígua e passa a ser aplicado *em discursos que vão desde uma perspectiva do capital, do mercado, a uma relacionada à justiça social e ambiental*. Nessa condição, o uso específico do conceito exige cuidados e há inúmeros exemplos de aplicação inadequada e uso impreciso do conceito, assim como é igualmente importante fugir das conotações mágicas que envolvem a sustentabilidade e definir objetivos, prazos e condições mínimas para sua aplicabilidade e avaliação a cada caso. No Brasil, o termo Urbanismo Sustentável é adotado como resposta para inúmeros problemas da práxis urbana e metropolitana, a partir de conceitos criados por vários estudiosos, pesquisadores e gestores urbanos³¹.

No caso específico, cabe diferenciar os conceitos adotados na política urbana federal frente aos que prevaleceram no III Painel, em que o diferencial inovador foi considerar o Desenvolvimento Urbano Sustentável como método para apoiar a gestão e o planejamento de políticas, programas e projetos, globais e setoriais, o qual utiliza instrumentos que garantam sua continuidade e a melhoria nos resultados ao longo do tempo, com nuances diferenciadas, segundo cada componente urbano. Esse conceito, aplicável em qualquer escala urbana, desde conurbações e metrópoles até bairros, comunidades ou em projetos de componentes e de serviços urbanos, difere daquele que o governo federal

³¹ Ver Borja, Patrícia C., *O Conceito de Sustentabilidade em Sistemas de Saneamento: Controvérsias e ambigüidades*, Simpósio Luso-Brasileiro de Engenharia Sanitária e Ambiental, 10. 2002, Braga, Portugal, Anais.... Braga, APRH, APESB, ABES, 2002; ou Cruz, Jório, *Cidades Sustentáveis*, Newsletter VIII (dez, 2008), MBCompetitivo, vincula à sustentabilidade à necessidade de leis que disponham sobre a governança intergovernamental compartilhada em uma mesma região metropolitana; ou Francisconi, Jorge G., *Habitação e Circulação na Gestão Urbana para o Desenvolvimento Sustentável*, URBAN 21, Conferência Regional, Rio de Janeiro, RJ, abril de 2000, que trata da gestão integrada para atender à habitação e à circulação e aos empecilhos gerados pela segregação e injustiça social e pela carência de recursos para implantar o desenvolvimento sustentável urbano.

adota. O Ministério das Cidades (MCidades) segue o pensamento do movimento da Reforma Urbana³², que, a grosso modo, conceitua a sustentabilidade a partir dos problemas e das condições urbanas consideradas insustentáveis. Com isso, estabelece uma aplicação objetiva e algo restrito do conceito, porquanto limitada à solução de alguns problemas específicos da questão urbana, e ignora a importância de planejar de forma compreensiva e de estabelecer instrumentos de gestão. A inadequada sinonímia de “insustentável” com “indesejável” cria um marco restritivo que prejudica a gestão integrada e o desenvolvimento de estudos e pesquisas da práxis urbana. Tanto é assim que documentos do MCidades, que adota esse conceito, ao final ampliam a concepção de sustentável para atender à implementação de programas e aos projetos em territórios urbanizados. Na prática, se verifica, contudo, que a prioridade concedida ao insustentável orienta a formulação de ações políticas do MCidades, em que a sustentabilidade orienta a superação das desigualdades sociais urbanas que existem nas áreas da regularização fundiária, habitação e saneamento ambiental, justiça e segurança, desigualdade econômica e social, ou na oferta de mobilidade, sendo o objetivo promover a *cidade para todos*.

³² Vainer, Carlos, *A Questão Urbana e Regional na Constituinte*, I Encontro Nacional da ANPUR, Nova Friburgo, RJ, 1986 e em IPPUR / UFRJ *Questão Urbana, Desigualdades Sociais e Políticas Públicas: Avaliação do Programa Nacional de Reforma Urbana*, Fundação Ford, Rio de Janeiro, 1994. A Reforma Urbana nasce como movimento político destinado a orientar novas formas de participação e dinamização do exercício, a partir do combate ao *discurso competente*, definido por Marilene Chauí como aquele que *expropria as pessoas a falarem, pois faz parecer que somente aqueles que ocupam determinados lugares na sociedade, que manipulam certos termos são autorizados a falar sobre a cidade*. A Reforma Urbana agrupou entidades representativas de segmentos em luta, organizações não governamentais e órgãos de pesquisa, em que as entidades vinculadas às lutas urbanas incluem *mutuários, inquilinos, posseiros, favelados, arquitetos, geógrafos, engenheiros, advogados e outros*. Ainda, segundo Vainer, as *ideias nucleares* da Reforma Urbana são: *Estado obrigado a assegurar os direitos urbanos a todo cidadão, Submissão da propriedade a sua função social, Direito a cidade, Gestão democrática da Cidade*. Esses princípios sustentam a Constituição Federal de 1988, o Estatuto da Cidade de 2001 e os programas do MCIDADES.

Como ocorre com frequência, os conceitos adotados pelo MCidades e no Fórum diferem, mas não são excludentes, sendo úteis segundo as peculiaridades e nuances de cada caso específico e dos objetivos a serem alcançados. A complementaridade é observada sempre que o MCidades estabelece políticas setoriais para vencer condições insustentáveis, e o Poder local aplica os recursos federais, segundo o conceito de sustentável do III Painel, para prover regiões urbanas com serviços urbanos de forma a promover melhorias que se sustentem e se aperfeiçoem ao longo do tempo. A complementaridade dos dois conceitos estabelece-se sempre que as políticas nacionais sigam princípios compatíveis com os de projetos locais, mas para isso é necessário que a União atenda à heterogênea diversidade do território nacional. Sem isso, será impossível promover melhorias setoriais e de infraestrutura adequadas às condições locais.

2.3. Políticas Sustentáveis do MCidades

As políticas sustentáveis do MCidades seguem as categorias programáticas da legislação federal, estadual e municipal, também adotadas por organismos bilaterais e multinacionais de financiamento para constituir o programa *Cidades Sustentáveis para Todos – Implementando a Reforma Urbana no Brasil*, cujo propósito é *responder à necessidade de apropriação mais democrática e cidadã dos espaços urbanos por estes contingentes de pobres urbanos, ou seja, a conquista do direito à cidade para a ampla maioria da população*. O Programa destaca que *essa não é uma questão menor, de caráter acessório ou setorial, embora nem sempre tenha sido compreendida em toda sua profundidade pela comunidade internacional e por atores político-institucionais*. As proposições e políticas setori-

ais indicadas seguem os princípios do movimento da Reforma Urbana e têm como finalidade permitir a conquista do direito à cidade para a maioria da população, frente aos problemas derivados da urbanização rápida de cidades em todo mundo. Para oferecer o *direito à cidade*, mediante a promoção da sustentabilidade urbana, as Secretarias Nacionais de Habitação, Saneamento Ambiental, Transporte e Mobilidade Urbana e de Programas Urbanos oferecem apoio para a execução de projetos setoriais por estados e municípios. Essa política intergovernamental serve à sustentabilidade urbana nos termos da Tese Brasileira³³, que orienta a estratégia de construção de *cidades para todos*, e vale destacar os princípios que afetam o III Painel.

No âmbito dos Planos Diretores (PD), novos PD Participativos (PDPs) substituem os tradicionais PD Urbanos (PDUs) para melhor responder ao desafio de apoiar a *implantação dos processos democráticos de planejamento* para construir uma *cidade para todos*. O princípio básico é que a *administração urbana democrática constitui o melhor alicerce da construção das cidades sustentáveis para todos*. A *coesão social no âmbito das cidades requer (...) políticas de inclusão socioterritorial, em que ao lado da equidade social se coloque o imperativo da eliminação das formas de fragmentação e segregação territorial que prevalecem em nossas cidades*³⁴. Nesse cenário maior, a política habitacional será conduzida pela ação coordenada de vários atores, com destaque para um *processo de redirecionamento de subsídios para atender às famílias de baixa renda, ao*

*mesmo tempo em que se reorganizava e dinamizava o mercado imobiliário, favorecendo os empreendimentos destinados a famílias de maior poder aquisitivo e reduzindo a pressão dessas sobre os recursos públicos subsidiados*³⁵. A ocupação mediante a revitalização de domicílios urbanos vagos em áreas centrais de grandes capitais, que constituiria um quinto (20%) do estoque existente de habitações, também deverá ser objeto de programas especiais destinados a prover os mais pobres com habitações.

A Política Nacional de Regularização Fundiária está orientada para o acesso à *terra urbanizada mediante a posse e regularização fundiária de assentamentos informais ocupados pelas camadas pobres da população*. O alvo prioritário é a população pobre, e a meta é promover a regularização, assegurar a função socioambiental dessas áreas e alcançar sua integração, plena e formal, às cidades³⁶.

A Política de Saneamento Ambiental entende que a *cidade se apresenta como um ecossistema urbano, cuja dinâmica resulta da interação entre a gestão ambiental e a superação da precariedade dos assentamentos humanos*. Sua implantação conta com a sustentação da Lei Nacional de Saneamento Básico, recentemente aprovada, cuja regulamentação é discutida no âmbito do MCidades, com a sustentabilidade sendo promovida mediante um *grande esforço de investimento e planejamento de programas e atividades anteriormente dispersos e de melhoria de eficiência do gasto público*, ao tempo em que são corrigidas as *distorções regionais herdadas*³⁷.

³³ Ministério das Cidades, *Cidades Sustentáveis para Todos – Implementando a Reforma Urbana no Brasil*. A Tese Brasileira propõe acordo internacional para que os investimentos em saneamento ambiental e moradia para os mais pobres [...] sejam excluídos do conceito de dívida para efeito dos cálculos do superávit primário dos países pobres, devedores e em desenvolvimento. Pg.10.

³⁴ Op.cit., p. 28

³⁵ Op.cit., p.13

³⁶ Op.cit., p. 15

³⁷ Op.cit., p. 16 e p.26. A Política de Mobilidade Urbana, tema analisado no primeiro Painel do Fórum, deverá estar fundamentada em uma visão de construção de alternativas ao modelo atual de circulação.

O Programa Cidades Sustentáveis para Todos também inclui a Lei dos Consórcios Públicos, sancionada em 2005 e destinada a fortalecer a *gestão associada entre os entes federados para o planejamento, a regulação, a fiscalização e a prestação de serviços públicos, com ganhos de escala e respeitando as dinâmicas locais*. Os consórcios devem responder à falta de legislação metropolitana nacional quando aplicadas em questões de âmbito regional ou do interesse comum de municípios ou de vários entes da federação³⁸. Já os instrumentos financeiros e normativos utilizados são os tradicionais, mas seguem parâmetros políticos diferenciados para promover uma sustentabilidade urbana que garanta o *direito da coletividade a um meio ambiente ecologicamente equilibrado e apresenta (...) diversas dimensões, reunindo num só corpo gestão ambiental e direito à cidade*. Os resultados serão alcançados sempre que se promovam políticas sociais e de meio ambiente de forma integrada, em que o *ordenamento ambiental urbano não se dissocia do acesso universal dos cidadãos à cidade ... sem discriminações*. Dessa forma, a *construção de cidades sustentáveis tem necessariamente um caráter inclusivo. Num ambiente ecologicamente equilibrado, é incompatível a existência de comunidades miseráveis*³⁹, o que aponta para um conflito entre miséria e sustentabilidade. O texto aponta para a importância de resultados ao longo do tempo, quando estabelece que:

Sustentabilidade traduz-se, assim, nesse contexto, em processo pelo qual as políticas e as ações de desenvolvimento urbano se estendem ao longo do tempo e das gerações, asse-

gurando a durabilidade e reprodutibilidade de seus resultados. A construção de cidades sustentáveis apresenta, portanto, uma vertente ambiental que se materializa na conservação de ecossistemas.⁴⁰

Esse conceito assemelha-se ao do III Painel, mas se diferencia por não incluir a gestão urbana para garantir a sustentabilidade e orientar a preservação, a renovação e o desenvolvimento do tecido urbano, como indicado para a praxis urbana de Porto Alegre com vistas ao equilíbrio da vertente urbana com a vertente ambiental para garantir a conservação de ecossistemas.

3. SUSTENTABILIDADE URBANA NO III PAINEL

3.1. Sustentabilidade e Gestão Urbana

A inclusão da gestão pública e privada como componente da sustentabilidade urbana fundamentou os trabalhos do III Painel, na contramão das políticas públicas e das práticas administrativas que relegam a qualidade e a eficácia administrativa ao segundo plano devido à prioridade concedida ao aparelhamento do Estado pelos grupos políticos que exercem o poder⁴¹. Ao longo dos debates, foi crescentemente destacada a importância da gestão na sustentabilidade de cada componente, tanto por painelistas, que abordaram experiências exógenas, como em oficinas sobre Saneamento Básico, Meio Ambiente e Regularização Fundiária, onde dominou

³⁸ Op.cit., p. 18

³⁹ Op.cit., p.20

⁴⁰ Op.cit., p. 20

⁴¹ O aparelhamento do Estado consiste na nomeação para cargos públicos de apadrinhados que apoiem e sustentem interesses políticos e econômicos de gestores públicos, de políticos e de partidos dominantes. Com isso, os cargos públicos se tornam mercadoria de suporte às forças políticas dominantes, com prejuízos quanto a qualidade da gestão e os objetivos a serem alcançados a partir de cada decisão. Há uma perda de qualidade e de excelência técnico-profissional no setor público, onde novos princípios sustentam nomeações e promoções para estabelecer uma desqualificação gerencial que impossibilita o essencial equilíbrio do setor público com o setor privado.

o pensamento endógeno da capital gaúcha. Somente a Gestão Urbana ficou restrita às condições de Porto Alegre, quando tratou do aperfeiçoamento e da necessidade de transparência na gestão pública, em especial nos procedimentos de tributação, fiscalização e gestão de cada serviço, bem como quando da participação da população na elaboração, implantação e fiscalização de projetos de qualquer natureza – inclusive planos diretores, projetos de bairros ou centros de serviços e de comércio em áreas urbanas.

Além disso, a promoção de parcerias do setor público com comunidades e com o setor privado exige a adoção de novos conceitos, para que se possa promover a sustentabilidade urbana e trazer melhorias significativas para a população, assim como que sejam alcançados os resultados indicados em planos diretores, seja esse um Plano Diretor Urbano (PDU), um Plano Diretor Participativo (PDP) ou o Plano Diretor Urbano Ambiental (PDUA), que rege Porto Alegre. A questão central é estabelecer os fundamentos da estratégia urbanística dos principais projetos urbanísticos a serem desenvolvidos na cidade. O foco estratégico do projeto urbanístico foi destacado quando comparados os potenciais ociosos do Rio Guaíba frente aos exitosos projetos de áreas portuárias em Baltimore, Barcelona e Buenos Aires, as *Três Bs*, ou frente ao sucesso urbano-ambiental e de mobilidade da estratégia inovadora obtido pelo planejamento urbano sustentável de Curitiba.

A importância da gestão em políticas urbanas sustentáveis observada no III Painel segue uma tendência global, como indica o 43º Congresso Internacional da *International Society of City and Regional Planners (ISOCARP)*, que centralizou seus debates nos *Triálogos Urbanos – Formas Coprodutivas de Relacionar Visão e Projetos Urbanos Estratégicos*. O Seminário partiu do fato que:

Urbanistas de todo o mundo estão buscando a maneira de superar a distância entre o planejamento e a implementação e entre os objetivos de curto e de longo prazo. No contexto do papel do Governo, os enfoques tradicionais do planejamento parecem ser demasiadamente passivos e “controladores” e necessitam ser adaptados ou combinados com ferramentas mais dinâmicas, ajustadas à cambiante sociedade atual.

A linha de pensamento dos trabalhos na Antuérpia, em 2007, serve, *ipsis literis*, como moldura da exposição do Arquiteto Jorge Debiagi e dos debates vespertinos sobre Gestão Urbana em Porto Alegre, quando a oficina tratou, na escala local, da necessidade de qualificar e aperfeiçoar os serviços e as relações do setor público com o setor privado, em especial quanto à implementação e fiscalização urbano-ambiental. A gestão do componente Saneamento Ambiental e Meio Ambiente, pela Secretaria de Estado do Rio de Janeiro, recebeu tratamento semelhante quando a Secretária Marilene Ramos destacou a prioridade ora concedida à formulação de normas transparentes e à rapidez decisória na aplicação da legislação geral e de normas vigentes, o que exigiu uma revisão e ajustes nos procedimentos do setor público frente às exigências da sociedade.

3.2. Dispersão versus Densificação Urbana

O componente Habitação trouxe à baila, ainda que de forma tangencial, o conflito entre políticas urbanas de dispersão e densificação para a sustentabilidade. Esse tema está surgindo com vigor nos debates globais, visto que afeta o processo construção/reconstrução de cidades, a oferta de serviços urbanos, e, com isso, influencia os aspectos social, ambiental e econômico

– os três Ps – da sustentabilidade urbana. Na exposição de Sérgio Magalhães sobre Habitação e nos debates sobre regularização fundiária, a questão da dispersão *versus* densificação surgiu como pano de fundo da construção qualificada e sustentável de cidades e bairros.

No Brasil, essa questão é praticamente ignorada por estudiosos e por promotores de políticas públicas, ainda que presente em importantes debates globais, como o 44º Congresso da Associação Internacional de Urbanistas (AIU/ISO-CARP) na China, em 2008, que tratou do *Crescimento Urbano sem Dispersão – Um Caminho para a Urbanização Sustentável*. O foco dos debates foi o entendimento que:

Para muitos planejadores – e também para alguns críticos –, a dispersão urbana tem conotação negativa, associada a uma imagem de desenvolvimento residencial descontrolado e urbanizações ao longo das estradas, de solos expectantes ou abandonados, transformações não planejadas de solos agrícolas, estradas congestionadas e linhas ferroviárias de custo elevado subutilizadas. (...)

Muitos dos incômodos atuais derivam da forma física do desenvolvimento urbano e das implicações econômicas e sociais da dispersão do contínuo urbano, que parecem ser as consequências inevitáveis do incremento da utilização do veículo automóvel e, cada vez mais, das forças de mercado global que operam no mundo urbanizado atual, juntamente com uma migração urbano-rural desenfreada e um setor privado não regulamentado.

A heterogeneidade do tecido urbano de metrópoles localizadas em países ricos em comparação com as brasileiras foi exposta a partir de trans-

parências que expõem a evolução e as condições urbanísticas de áreas densas *versus* áreas esparsas, respectivamente do norte e do Brasil. Ainda que de forma ingênua, a importância do tema no planejamento urbano é realçado pela distância qualitativa observada na oferta de serviços para cultura, turismo e mobilidade, assim como no apoio às vertentes social, econômica e no equilíbrio do meio urbano com o ambiente natural de cidades brasileiras frente aquelas do hemisfério norte⁴². Frente ao atraso histórico na provisão de serviços básicos, a promoção da densificação frente à dispersão constitui em decisão estratégica que afeta a qualidade do tecido urbano e influencia a oferta de habitações. Essa questão está presente quando se promove a densificação de favelas ou a verticalização de áreas consolidadas mediante a venda do direito de construir e consequente caducidade na oferta de serviços, ou quando se apoia a dispersão por meio de políticas de parcelamentos regulares e irregulares, ou com projetos de regularização do solo urbano. Essa questão estratégica é fundamental por seu impacto na oferta e nos custos dos serviços e da infraestrutura urbana, seja nos bairros ocupados por famílias de alta renda, seja em favelas e loteamentos ocupados por famílias pobres e carentes.

4. ATIVIDADES DO III PAINEL

4.1. Procedimentos e Conceitos

Os trabalhos do Fórum *Porto Alegre, uma visão de futuro* foram orientados para promover melhorias nas condições urbanas de Porto Ale-

⁴² Mapas em mesma escala foram superpostos para comparar as condições urbanas do Rio de Janeiro e Porto Alegre frente a Paris e Nova Iorque e assim destacar a evolução na construção dos serviços de transporte urbano, como metrô e trens em serviços desde o final do século XIX; a preservação dos padrões urbanísticos de Paris, ao longo do tempo, e a densificação de Manhattan. O denominador comum foi a qualidade urbana e cultural concentrada nos pequenos territórios das metrópoles do norte face ao cenário totalmente diferente, do crescimento sem sustentação e baixa concentração, das áreas centrais das capitais carioca e gaúcha.

gre e, nesse sentido, o III Painel – sobre Sustentabilidade Urbana – contribuiu com sugestões para a formulação de políticas públicas e para a gestão de cada componente analisado. Os debates sobre cada componente foram desenvolvidos a partir de avaliações com base em experiências locais (intramuros ou endógenas) e de outras regiões (extramuros ou exógenas), as quais sustentaram opiniões e conceitos expostos durante os trabalhos, por vezes de maneira breve e superficial, segundo as circunstâncias e os procedimentos adotados. Não cabe, portanto, esperar contribuições detalhadas e específicas sobre políticas, programas e projetos sustentáveis ou sobre resultados na gestão de cada componente. Não era esse o objetivo do painel, ainda que nas oficinas surgissem manifestações pessoais com essas características, mas desprovidas de documentação e suporte técnico mais sólido. As conclusões das oficinas, que seguem a seguir, apontam para temas que podem orientar tanto a projetos específicos como atividades de natureza técnica e acadêmica, inclusive quanto à importância de definir conceitos e propostas sustentáveis para cada setor de atividade urbana, de tratar da metodologia a ser adotada no Plano Diretor, assim como nas relações triangulares do setor público com o setor privado e com comunidades e bairros. A situação específica atual de cada componente não foi uma questão central, na medida em que as políticas e investimentos em execução não foram abordados, ainda mais porque as atuais políticas setoriais ignoram os conceitos de sustentabilidade, gestão e densidade urbana adotados no III Painel. As condições atuais e os projetos para cada componente não foram tratados de forma comparativa, porque é muito provável que suas con-

dições sejam similares à média brasileira, enquanto que o conceito de sustentabilidade adotado na elaboração do Plano Diretor corresponde às diretrizes do MCidades sem propostas estratégicas para orientar o seu desenvolvimento urbanístico, ambiental, cultural, social, econômico, de lazer e turismo.

O resultado mais importante do III Painel foram as propostas e os questionamentos das oficinas quanto aos procedimentos adotados na gestão de cada componente. Também houve contribuições quanto à gestão urbana sustentável, assim como surgiram questões que merecem análises aprofundadas de instituições acadêmicas e centros de pesquisa e estudos. A oficina que tratou da Habitação apontou para a importância de obter mais recursos para investimentos e novas iniciativas do Poder local, mas sem manifestações mais consistentes quanto ao problema de favelas ou desdobramentos da experiência do Favela-Bairro do Rio de Janeiro. Em contrapartida, na oficina, o componente Regularização Fundiária não foi objeto de grandes atenções, ainda que objeto de gestão, diferenciado nas últimas décadas, quando a Prefeitura Municipal de Porto Alegre promoveu estudos e procedimentos administrativos e jurídicos inovadores e pioneiros para responder a prioridade concedida por gestores locais, em processo administrativo apoiado e consolidado por atividades e publicações do Centro de Estudos de Direito Municipal (Cedim), na Procuradoria-Geral do Município, e pela criação da Escola Superior de Direito Municipal. Agindo em parceria com cartórios e com o Poder Judiciário, a prefeitura promoveu avanços significativos com as famílias de menor renda e, assim, atendeu ao vetor social do problema, ainda que em detrimento de

outros níveis de renda, em que o nível de irregularidade fundiária em Porto Alegre supera os 140 mil lotes urbanos.

A oficina que debateu o componente Saneamento Ambiental e Meio Ambiente partiu da exposição totalmente exógena no Rio de Janeiro, mas isso parece ter tido pouco impacto nos resultados obtidos, como será visto mais adiante, visto que houve a dominância das questões técnico-setoriais, com escassa atenção às melhorias gerenciais e a sua sustentabilidade em Porto Alegre.

Essa breve consideração sobre a presença do cenário local no III Painel suscita a importância dos conceitos de endógeno e de exógeno na análise dos cenários locais, para qualificar manifestações no III Painel. Os resultados obtidos por procedimentos endógenos e exógenos permeiam o texto, sem preocupações maiores quanto aos seus méritos, mas, sim, quanto à sua importância nas conclusões finais do documento. Destaque-se, portanto, que o uso da dicotomia não implica qualquer restrição qualitativa sobre cada um ou quanto aos resultados que podem ser obtidos mediante sua aplicação prática. Usualmente, é entendido que culturas e organizações contrárias ao debate e/ou adoção de novas ideias são endógenas e conservadoras, com vinculação de maus resultados, com um entendimento pejorativo do conceito. Em contrapartida, culturas exógenas têm capacidade para debater, adequar e utilizar conceitos provenientes de outras regiões para avançar na busca de melhores condições. Esse entendimento é pobre e cria uma injusta dualidade, porque assim como da endogenia surgem novas e brilhantes ideias, também ocorre que da adoção de conceitos exógenos surgem fiascos, já que não há ga-

rantia de sucesso para toda e qualquer proposição inovadora.

Essa distinção é importante para avaliar reações frente às ideias expostas no Fórum, bem como para promover desdobramentos rumo ao futuro de Porto Alegre, sempre que estabelecidos objetivos que superem o nível de hoje da política urbana nacional, a endogenia de conceitos como “insustentabilidade das desigualdades sociais” ou a rejeição à governabilidade de metrópoles brasileiras. Os debates do III Painel avançaram sobre esses conceitos e, ainda que dispondo de pouco tempo e sem condições para análises aprofundadas sobre a práxis urbana, as oficinas tiveram o mérito de introduzir novas ideias para possível aplicação no planejamento do futuro de Porto Alegre. Se houver continuidade, caberá consolidar conceitos selecionados, não importa se novos ou antigos, se endógenos ou exógenos. Penso que todas as sugestões devam ser consideradas quando da definição de ações para aprimorar o presente e para construir o futuro de Porto Alegre. Só assim surgirão novos cenários e não serão repetidos os escassos resultados obtidos frente aos problemas que ora afetam o Brasil urbano.

4.2. Metodologia de Trabalho

Os marcos básicos da Sustentabilidade Urbana nos cenários internacional e nacional fundamentam as apresentações de cada expositor do III Painel do Fórum, a quem coube *propor e indicar caminhos que promovam o aperfeiçoamento sustentável do respectivo componente*, bem como a observarem que se tratava de *enfrentar desafio gerado pelos padrões da urbanização brasileira*, os quais exigem soluções a partir de *novos paradigmas e procedimentos inova-*

*dores de gestão para promover componentes (...) da práxis do tecido urbano.*⁴³

A metodologia de trabalho adotada consistiu em receber as contribuições dos expositores, com palestras que abordassem os fundamentos da sustentabilidade a partir de exemplos do mundo real para, assim, provocar o saber local que estaria presente nas oficinas durante a tarde. Ideias e proposições deveriam ser expostas segundo um padrão de concretude compatível com as exigências das oficinas, ou seja, os temas deveriam ser tratados de forma clara, sem fórmulas matemáticas nem conceitos demasiadamente abstratos. A expectativa inicial foi de promover debates a partir das palestras sobre cada componente do III Painel. Após, nas oficinas, a apresentação de cada expositor seria avaliada para estabelecer propostas compatíveis com as condições urbanísticas, territoriais, econômicas, políticas, culturais, sociais e de gestão observadas em Porto Alegre. Dessa forma, seriam definidos temas centrais para novas atividades, se assim desejassem as entidades locais e estudos para aprofundar o saber sobre cada tema.

A coordenação buscou reduzir o debate sobre questões banais e sobre aspectos muito específicos de cada componente – como valor dos investimentos previstos e realizados, número de habitações construídas por nível de renda ou de infrações constatadas em áreas especializadas. Os trabalhos foram orientados para estabelecer fundamentos conceituais e sua aplicação, a partir da apresentação de expositores locais (endógenos) e de outras cidades (exógenos), sabendo-se de antemão que o rebatimento endógeno seria reforçado nas oficinas do painel.

Com isso, haveria uma desejável sinergia entre experiências bem-sucedidas e o estado global da arte com o pensamento e a cultura local. O próximo capítulo resume observações colhidas nas oficinas e fortalece as bases para uma síntese que consolide pensamentos, aponte conflitos e indique potenciais para políticas urbanas sustentáveis em Porto Alegre.

4.3. Propostas e Sugestões para Porto Alegre

Ao final, perguntará o leitor, para que serve toda esta discussão sobre um certo Urbanismo Sustentável? Para manter tudo como está? Ou para estabelecer novos rumos e orientar o futuro de Porto Alegre? E o que deve ser feito? E para quê? Como prosseguir e que resultados serão obtidos?

Olho essas questões e candidamente confesso que não sei exatamente qual é o melhor rumo a seguir, visto que essa decisão é coletiva, está em construção e prefiro participar para poder ouvir a todos, inclusive, para saber a opinião do leitor.

No entanto, como os organizadores do Fórum solicitam avaliações, seguidas de propostas e sugestões sobre o tema Urbanismo Sustentável, ainda que não resida na cidade há algum tempo, lanço um olhar carinhoso e livre sobre um cenário urbano que esteve sempre comigo e exponho meu pensamento. Dessa forma, parodiando Lúcio Costa, desvencilho-me de conceitos e de proposições que amadureceram ao longo dos anos para quem é de direito. Meu objetivo é de colaborar no aperfeiçoamento da qualidade de vida da capital e contribuir, em conjunto com tantos outros, sempre disposto a mudar de opinião e seguro de que os princípios do urbanismo sustentável sustentarão as melhorias e inovações exigidas para que Porto

⁴³ Comentários sobre o painel Urbanismo Sustentável, texto que orientou os trabalhos do III Painel.

Alegre alcance um padrão urbanístico superior, diferenciado e próprio.

4.4. Cenário Atual e Estratégia Urbanística Diferenciada

A sustentabilidade, conceito sujeito a inúmeras interpretações e usos, é adotada como método para promover a construção da cidade que queremos, desde que seja implantada como componente da práxis construtiva e administrativa da cidade, de forma constante e paulatina, e tendo como base as condições existentes, os potenciais latentes das estratégias adotadas, as iniciativas e inovações para produzir uma condição urbanística diferenciada para Porto Alegre. Com esse propósito em mente, o III Painel do Fórum consolidou a situação de componentes urbanísticos e ofereceu várias propostas para orientar ações a serem adotadas.

O próximo passo para avançar e obter resultados depende da capacidade de articulação social dos seus habitantes, bem como de proposta do modelo urbanístico (cidade projetada) e dos fundamentos estratégicos a serem adotados. Tanto a proposta urbanística como a estratégia, questões centrais do planejamento urbano, não foram consideradas nas últimas décadas, porque, nesse período, as prioridades urbanas foram ditadas por quesitos sociais, ambientais e arquitetônicos, que foram dominantes frente aos princípios urbanísticos.

Hoje é imprescindível que haja a reinserção de princípios urbanísticos e da sustentabilidade na formulação de estratégias e na definição de modelo da desejada Porto Alegre do futuro, mais ainda porque o cenário de Porto Alegre oferece maravilhoso potencial urbano, paisagístico e ambiental para ser desfrutado. A população sabe e, intuitivamente, sonha cheia de expectativas,

ainda que lideranças locais, inclusive as técnicas, não transformem o potencial visível em um urbanismo que ofereça inovações, surpresas e qualidade de vida associado à geração de emprego, ao apoio ao turismo e lazer qualificado, convivendo com programas e projetos habitacionais ao longo da área contígua ao Rio Guaíba.

Partindo do princípio de que há interesse em melhorar o atual cenário (o que pode ser uma ilusão), caberá promover mudanças qualitativas a partir de estratégia que apoie a inserção e a integração do tecido urbano no ambiente natural do entorno, como o Rio Guaíba, os morros circunvizinhos, arroios, pântanos e matos. A adoção de uma política urbano-ambiental é condição *sine qua non* para a sustentabilidade urbana de Porto Alegre e envolve o uso das margens de arroios, de morros e do Rio Guaíba pela população. Ao longo da história dos Planos Diretores, o tema sempre esteve presente, mas não houve ações executivas ou projetos urbanísticos que integrassem os vários usos que essas regiões oferecem. Ao longo do Guaíba, há vários projetos pontuais que prosperam sem integração, como a recuperação do patrimônio histórico da área central, o uso e a ocupação da área portuária, os projetos da Usina do Gasômetro e do parque, a urbanização do Estádio Beira-Rio, o museu, as áreas fronteiriças às margens, na frente do hipódromo e junto à ponta do antigo Estaleiro Só. Quanto aos demais, quase nada foi feito ao longo do tempo.

4.5. Ecourbanização ao longo do Rio Guaíba

Ao longo do Guaíba, foram construídos prédios medíocres e tradicionais, com exceções, assim como há excelentes projetos sendo propostos, mas esses não prosperam, porque cada projeto é tratado de forma isolada, sem que se definam propostas para integração urbano-am-

biental a partir de estratégias e objetivos ecourbanísticos. O termo *eco* aponta para fatores econômicos e ecológicos de projetos dessa natureza, como os que foram construídos nas áreas portuárias das três Bs – Buenos Aires, Barcelona e Baltimore. Já Porto Alegre carece de diretriz e de elos básicos que orientem a ocupação da área lindeira e do Rio Guaíba, em razão de que crescem as divergências sobre cada novo projeto, para que, ao final, se promova a inércia que tudo congela e que mantém o medíocre *status quo* vigente. Observe-se que, a cada novo projeto, surgem argumentos que logo são dominados pela passionalidade, fomentando conflitos entre diferentes pontos de vista, alguns em nome de seus interesses, outros tímidos frente a substantivas transformações urbano-ambientais, econômicas e sociais que estão sendo propostas. Nesse processo, surgem os mais estranhos e infundados argumentos, na maior parte das vezes, contrários às poucas ideias inovadoras apresentadas para promover uma cidade diferenciada, com urbanização sustentável⁴⁴. E, ao final de um período de debates passionais, consolida-se a resultante final zero. Nada acontece.

A situação repete-se em áreas com potencial para projetos urbano-ambientais, como as regiões que emolduram Porto Alegre. Nos morros, poderia haver a oferta de serviços e de projetos especiais, com trilhas em matas, museus e centros de pesquisa e estudo, restaurantes e miradores destinados ao lazer, propiciando educação e integração homem-natureza. Ações si-

milares poderiam ajudar na recuperação de áreas degradadas, com a implantação de parques lineares e lagos para absorção de águas pluviais, sempre que possível, integrados às matas esparsas que restam na cidade.

4.6. Reinvenção do Ecourbanismo e do Ambiental de Porto Alegre

Para vencer o clima-cenário de resultante zero, é fundamental rever os princípios que regem esses debates e buscar novas bases urbanísticas para promover um resultado de consenso. Ou, então, deixar que prédios esparsos, regidos por fortes interesses econômicos, continuem vicejando na construção do urbanismo medíocre, confuso e agressivo. Com base em um doentio otimismo, penso que, a partir de projetos urbanísticos compreensivos e não pontuais, construídos a partir de debates com todos os vetores político-sociais, culturais e econômicos interessados, é possível promover a *reinvenção urbana* de Porto Alegre, a partir de seus potenciais e de sua vocação.

Para obter resultados sustentáveis, será necessário dispor de *governanças democráticas* capazes de consolidar projetos ao longo do tempo, em que *Governança Democrática* não seja sinônimo e vá além do processo participativo que agrega grupos que tratam apenas de defender os interesses e as demandas específicas de suas comunidades. Como a cidade é um todo maior, qualitativamente diferente de bairros e comunidades, é necessário ampliar a participação dos integrantes do processo de construção da cidade, mas, para isso, é importante rever conceitos e adotar um entendimento mais amplo, que envolva todos os agentes interessados no planejamento, em conjunto, de ações do setor privado e do setor público. Dessa forma, seria possí-

⁴⁴ Na Internet circula, entre tantos outros, um longo documento assinado por jovem médico, denominado *O fim para sempre do pôr-do-sol do Guaíba (sic)*, regido por boas intenções, mas orientado por princípios urbanísticos totalmente incoerentes, propondo *projeto unitário para toda a área, feito por amigos da população e não pelo capital privado e seus políticos comprados*, a sugerir que qualquer voz discordante deva ser de empresário ou de alguma pessoa mal-intencionada. Sua proposta contra a construção de torres conflita com exemplos bem-sucedidos de Buenos Aires e Barcelona.

vel servir e preservar o interesse público para promover a Porto Alegre do futuro em ação que reúne parcerias com o setor privado, agências e entidades de interesse público, algumas de direito privado, e com a participação, até mesmo minoritária, do governo em alguns casos (Urani⁴⁵).

A promoção do planejamento estratégico, da gestão e da construção da cidade envolve a integração de setores sociais, políticos, econômicos, culturais, acadêmicos e comunitários, entre outros, para que se definam os itens básicos a serem perseguidos para avaliar ideias e sugestões propositivas de órgãos locais e exógenas, orientados por decisões e ações que sustentem o desenvolvimento de Porto Alegre.

Por ora, quase nada disso acontece. Faltam propostas urbanísticas integradoras que consolidem conceitos econômicos, urbanísticos e ecológicos inovadores e definam novas opções para orientar a Porto Alegre do futuro. Poderá ocorrer que, dispondo de programas mais compreensivos, seja possível vencer a tendência ao maniqueísmo e à dualidade cultural, estilo Gre-Nal, que se observa nos debates sobre os projetos arquitetônicos para o cais, para centros comerciais com estádios de futebol ou para a área do Estaleiro Só. Uma proposta que dê sustentação urbanística ao uso e aos projetos desse território talvez permita orientar debates, esclarecer dúvidas e promover decisões democráticas para, assim, ultrapassar as posições rígidas e reativas dos que não desejam o consenso e querem que tudo permaneça como está. Ainda mais que a definição de programas estratégicos e de integração de projetos esparsos pode ser observada em inúmeros exemplos, alguns globais, outros bem próximos, como na

serra gaúcha, em Gramado e Canela, Bento Gonçalves, Garibaldi ou São José dos Ausentes e Punta del Leste. São todos municípios com procedimentos destinados a fortalecer seus serviços como centros de qualidade urbana, a partir de ecopropostas econômicas e ambientais. Um pouco mais distante está Curitiba, como a única representante do país no seleto grupo de metrópoles mundiais que seguem modelo estratégico, consolidando as relações dos componentes habitação, comércio e mobilidade, bem como atividades culturais e educacionais acopladas ao meio ambiente, parques lineares e matas preservadas para orientar águas pluviais. Ali, a qualidade de vida obtida é produto de uma opção estratégica de urbanização perseguida durante décadas, de forma constante, em território destituído de maiores diferenciais naturais, que hoje sustenta a autoestima cidadã dos habitantes da capital paranaense. Ou seja, há muitos exemplos a serem observados, além dos que foram debatidos durante os trabalhos do Fórum *Porto Alegre, uma visão de futuro*, cujos resultados envolvem atividades de natureza social, econômica, cultural, arquitetônica e ambiental, mas sempre fica estabelecida a importância de um planejamento estratégico destinado a fortalecer a qualidade de vida e a autoestima cidadã.

4.7. Componentes Exógenos de uma Visão do Futuro

Além dos aspectos já indicados, há fatores regionais, nacionais e internacionais a considerar e que complementam os de natureza local expostos ao longo do texto.

A dinâmica regional oferece potenciais para o desenvolvimento sustentável de Porto Alegre a partir de eventos realizados no interior do estado, nos quais a capital atua apenas como mero

⁴⁵ O Globo, 2008

ponto de passagem e alojamento. Essa condição ocorre com a Exposição Internacional de Agropecuária, em Esteio, com o turismo na serra gaúcha, no Festival Nacional de Cinema, na Festa da Uva, com eventos especializados ou mesmo feiras agrícolas e de produtos industriais, dentre tantos outros exemplos. Esse cenário regional sugere iniciativas para reforçar a base econômica, principalmente o turismo especializado de Porto Alegre.

A inserção de Porto Alegre na escala nacional tampouco é objeto de propostas que reforcem o emprego e a qualidade de vida local, dada a pequena influência que esse componente exógeno exerce sobre a práxis urbana da cidade, ao contrário do que fazem grandes capitais, quando investem para atrair eventos e fortalecer suas condições sociais, econômicas e culturais. Os inúmeros centros de convenção e outras tantas áreas de cultura local e gastronomia em todo o país, sem falar na Cidade da Música, no Rio de Janeiro, refletem uma postura orientada para contribuição extramuros, enquanto que os eventos locais sustentam a autoestima com valores endógenos.

Eventos político-sociais de natureza global, como os Fóruns Sociais, em contrabalanço aos Fóruns Econômicos de Davos, são importantes eventos pontuais que não criam nada de mais sustentável para a cidade, assim como há iniciativas culturais orientadas à região do Mercosul, que são periodicamente realizadas sem que isso afete a condição urbanística. São todos eventos que não exigem iniciativas para fortalecer suas condições econômicas, culturais, turísticas e urbano-ambientais, e, na medida em que os gestores públicos não se associam ao setor privado para promover mudanças nesse cenário, Porto Alegre permanecerá como obscuro ponto de

passagem, distante de exemplos como a área portuária de Baltimore, os corredores urbanos de Curitiba, a Ópera de Sydney ou o museu de Bilbao.

4.8. Potenciais da Tecnologia e da Criatividade

A sustentabilidade urbana não se apoia apenas nas condições urbano-ambientais, como se observa em exemplos citados, que utilizam os potenciais de tecnologias vigentes e de novas tendências comportamentais e tecnológicas para promover iniciativas que levam a novas e melhores condições de vida. Muitas iniciativas ocorrem a partir do atual *estado da arte* quando associado à criatividade, assim como há, como se verificam adiante, muitas inovações florescentes, cujo uso no tecido urbano ainda não amadureceu.

Os trabalhos do III Painel, em especial as recomendações das oficinas, apresentam inúmeras sugestões com origem nas condições vigentes, as quais podem ser enriquecidas com a indicação de linhas de pensamento a serem utilizadas nos debates e nas formulações para um Urbanismo Sustentável em Porto Alegre, que oferece condições para aplicação de novos conceitos, frutos de uma prospecção criativa sobre tecnologias em rápida evolução com potenciais para melhoria da qualidade de vida individual e coletiva no tecido urbano. Essas iniciativas serão orientadas para áreas críticas, como segurança, emprego e mobilidade, e para atender a metas importantes, por exemplo, a redução da segregação social, o aprimoramento do planejamento e da gestão pública em territórios urbanos ou os programas integrados envolvendo componentes urbanos, como a coleta seletiva de lixo e os corredores de ônibus. Por isso, toda a possibilidade de melhorar deve ser persegui-

da, mais não seja para afastar o difuso medo de tornar-se uma nova São Paulo.

No campo da prospecção criativa, envolvendo novos conceitos, há muitos setores que poderiam ser explorados, como segue:

Difusão e uso de novas tecnologias para

uso individual no espaço coletivo - implica a oferta de espaços públicos tecnologicamente democráticos pela oferta de equipamentos informatizados e Internet grátis para uso público, como em praças e parques, *shoppings*, escolas, trens, metrô e centros culturais;

Revisão de restrições impostas por pla-

nos diretores nos zoneamentos - se destina a fortalecer o emprego individual e pequenas empresas pela redução das restrições urbanísticas e adoção de outros indicadores de externalidades negativas, inclusive, quanto a fomentar a indústria caseira;

Fortalecimento do interesse público na ur-

banização - uso de incentivos e restrições para promover, em áreas onde há densificação, tributação que obrigue o setor imobiliário a pagar a outorga onerosa do direito de construir sempre que houver forte impacto sobre a infraestrutura de serviços urbanos;

Urbanismo de bem-estar e segurança -

envolve a recriação do espaço público, para que sirva ao lazer de idosos e jovens, para educação ambiental, para oferecer segurança a quem caminha, se desloca e transita, ao lado de políticas de arborização de ruas para aperfeiçoar o microclima urbano e promover locais de encontro com projetos diferenciados por região e bairro;

Fortalecimento das características de

cada bairro urbano - incentivar a identidade diferenciada de cada área urbana com ações de preservação e renovação de prédios, praças, parques e jardins e promoção da cultura local, de atividades econômicas, de convivência em centros culturais e comerciais;

Melhoria/valorização da qualidade indivi-

dual de vida - incentivo que fortalece as atividades individuais prazerosas em cada bairro para responder aos dominantes valores criados pela tecnologia e suportados por procedimentos de dimensão Epicurista e Hedonista no cotidiano urbano. Essa iniciativa envolve a análise de opções pessoais e familiares, assim como de condomínios autossuficientes e de novas ofertas de lazer e convivência. Na mobilidade, cresce a opção pelo modal individual, como bicicletas e motos;

Apoio à autoestima cidadã - ações para

que cada cidadão desfrute de ações do poder público que respeitem sua dignidade familiar e pessoal e que aumentem sua integração e participação em suas áreas de desejo-cidadão, tal como a possibilidade de comercialização legal de imóveis que constituem posse, o que exige revisão do Código Civil, de resposta adequada às suas reivindicações ou de respeito à cidadania na sinalização e trânsito, transporte coletivo e individual, sempre com objetivo de fortalecer a autoestima cidadã.

Pouco a pouco, esses provocativos temas estão sendo inseridos na gestão urbana, ainda

que de forma desordenada e pontual e podem transformar-se em fatores importantes de políticas urbanas orientadas para a qualidade sustentável de vida.

5. PASSOS E ETAPAS EM BUSCA DA SUSTENTABILIDADE

Como avançar, após a realização do Fórum, para reorientar a construção de Porto Alegre segundo uma visão de futuro? Essa decisão depende de iniciativas do poder local, e as sugestões que seguem talvez sejam úteis, destacando-se, desde logo, a importância da proposta urbanístico-ambiental com alternativas, do processo de validação democrática a cada passo e da definição das entidades que respondem pela maturação e produção de cada componente do planejamento sustentável. As ideias expostas abaixo assimilam a estrutura da Carta de Tóquio e expõem aspectos centrais a serem incluídos em cada etapa dos trabalhos da Governança Democrática indicada anteriormente, a partir do seguinte roteiro.

5.1. Elaboração de Documento-base: participantes centrais consolidam os resultados do Fórum

O próximo passo será a elaboração de uma agenda de trabalho, envolvendo todas as organizações e pessoas interessadas que participaram do Fórum. Como resultado, serão estabelecidos um roteiro de trabalho, os componentes prioritários da vocação da cidade e os itens básicos e diferenciados que orientarão o planejamento e o desenvolvimento sustentável das cidades.

Em paralelo, haveria a formulação de proposta para definir a(s) estrutura(s) de gestão exigida(s) para colocar em andamento os trabalhos indicados neste documento-base e para dar

suporte à elaboração da agenda de trabalho que será adotada.

5.2. Carta de Compromisso das Ações do Núcleo Gerador

O Poder Municipal e as entidades que organizaram o Fórum elaboram uma Carta de Princípios e Compromissos, com as bases para a promoção do Urbanismo Ambiental Sustentável em Porto Alegre. A Carta de Compromisso terá como referência o documento-base da etapa anterior e constitui-se em um avanço quando tratar de conceitos, compromissos e programa de trabalho, que será elaborado mediante práticas democráticas claramente definidas na Carta de Compromisso.

5.3. Programa para Porto Alegre Sustentável

O processo de Governança Democrática tem início com a Carta de Compromisso, sob condução do grupo básico e envolvendo todos os setores da sociedade. Seu roteiro de trabalho envolve (I) seleção dos componentes do Projeto Urbano-Ambiental Sustentável; (II) análise das linhas básicas do Plano Diretor Urbano-Ambiental que sustenta a proposta; (III) definição de ações prioritárias; (IV) perfil dos grandes projetos compreensivos a serem promovidos; e (V) parcerias para realizar as ações propostas de forma compreensiva. A promoção dessas atividades por Governança Democrática será conduzida por modelo institucional próprio, definido segundo exigências locais e objetivos prioritários.

5.4. Base Institucional para Promover a Sustentabilidade Urbana

O modelo do núcleo institucional e de saber urbano-ambiental, que sustentará a revisão e a construção de novos paradigmas, surge nas

etapas anteriores e, por sua importância face a tudo o que foi dito, deve ser consolidado rapidamente como gesto de compromisso e delegação de autoridade para atender ao futuro da cidade. Um núcleo central do planejamento e pesquisa, qualquer que seja o nome que receba, terá seu perfil já consolidado nessa etapa como fruto da decisão da maioria dos que participam da governança e que adotam visão ampla e generosa sobre a cidade como um todo, bem como sobre cada bairro e cada componente específico. Esse modelo participativo será mais amplo e mais complexo do que os adotados pela Reforma Urbana, na medida em que este trata de coordenar demandas isoladas de bairros e comunidades, enquanto aquele promove a avaliação de todos os aspectos do urbanismo da cidade, não apenas de bairros. Com isso, envolve uma dimensão maior, que não é a simples soma dessas unidades, e sim a construção de algo qualitativamente superior, a exigir uma visão ampla e completa, da qual também surgirão melhores condições para cada unidade isolada. Isso porque o objetivo da Governança Democrática deverá ser a melhoria das condições de sustentabilidade e da qualidade de vida em toda a cidade e em cada bairro e comunidade, com garantia de sustentabilidade para cada componente básico.

5.5. Programa e Projetos Prioritários

O cenário de Porto Alegre oferece maravilhoso potencial urbano, paisagístico e ambiental a ser desfrutado por uma população que intui e sonha com essa condição, mas a carência de uma programação urbanística está frustrando as expectativas. As lideranças locais oferecem projetos isolados, que não transformam o potencial visível em um urbanismo que propor-

cione qualidade de vida sustentável aos habitantes, com geração de emprego e apoio ao turismo e ao lazer qualificado, convivendo com projetos habitacionais, em especial, ao longo da área junto ao Rio Guaíba.

Não há uma proposta urbano-ambiental sustentável para essa região. O resultado que se vê hoje é a construção de grandes prédios para interesses econômicos específicos – altas torres e *shopping* em frente ao hipódromo e, também, junto ao Estádio Beira-Rio. Enquanto isso, há projetos que servem ao coletivo e que apresentam alto nível de qualidade, como a ocupação da área portuária integrada à área central, ou para a área do Estaleiro Só, que se tornam inviáveis pela falta de suporte da opinião pública, pois não há um planejamento compreensivo que valide esses projetos de conjuntos arquitetônicos não mais pontuais, mas, sim, com dimensões, abertura para o Rio Guaíba e suporte para turismo, serviços e habitação, que os tornam comparáveis com aqueles de Barcelona, Buenos Aires ou Bilbao.

Outra área-alvo prioritária para projetos urbano-ambientais sustentáveis é a conservação de bairros, conjuntos e sítios urbanos com características urbanísticas, históricas e culturais, que devem ser preservadas mediante cuidados especiais. Isso inclui o centro da cidade, a área do Gasômetro, a vila do IAPI e bairros, como Moinhos de Vento, Menino Deus e outros. Também envolve sítios urbanos especiais, qualquer que seja sua dimensão ou sua localização, como exemplificado, no Fórum, pelo Professor Moacyr Moojen Marques.

A política diferenciada por bairros inclui a necessidade de reverter a deslucrada destruição de áreas que nos contam etapas e fases da história da cidade. Muitos bairros estão sendo

destruídos, de forma perversa, pela indústria da construção e por políticas sociais, interesses conflitantes que, paradoxalmente, se aliam, para promover a destruição da história e a verticalização, ainda que sigam linhas de pensamento e ideologias antagônicas. As transformações recentes no bairro Moinhos de Vento são produtos da aliança do interesse imobiliário com o pensamento da Reforma Urbana, em que, em nome do interesse social, promove maiores densidades em áreas com infraestrutura urbana. O resultado é a destruição de áreas urbanas consolidadas, com prédios de uma época, para construção de espigões mediante o pagamento da outorga onerosa do direito de construir que o Estatuto da Cidade e o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Ambiental (PDDUA) da capital preveem. A ação conjunta de pontos extremos desse modelo ideológico em ferradura, que espelha o espectro das alianças políticas de nossos tempos, reúne a ideologia social com a especulação imobiliária para destruir a cultura de bairros e comunidades urbanas.

Para promover a preservação urbanística, a densificação ou a ampliação do tecido urbano, cumpre estabelecer uma metodologia e uma estratégia para delimitar as áreas onde serão promovidas cada uma dessas atividades. Para isso, será preciso estabelecer os princípios teóricos e conceitos básicos que forem necessários para definir políticas de zoneamento urbano-culturais e ambientais, devidamente instrumentadas, para, então, estabelecer o zoneamento sustentável da cidade.

5.6. Programa de Ações Integradas e Compreensivas

Tudo o que foi apresentado nos painéis e nas oficinas pode ser adotado ou abandonado quando da definição de ações para promover um

urbanismo ambiental sustentável. A partir da seleção de áreas e/ou de componentes e ações prioritárias, será possível avançar rumo à integração dessas atividades, na medida em que apresentem inter-relacionamentos e que interajam entre si, sobretudo, quando estiverem presentes sobre um mesmo território da cidade. As metodologias para promover a integração de componentes urbanos são bastante conhecidas, bastando apenas aplicar os conhecimentos que estão disponíveis no campo da ciência e da política.

5.7. Programa de Parcerias

Promover programas de parcerias constitui atividade que, ao contrário da anterior, exigirá grandes esforços de criatividade e inovação, bom-senso e vontade política, assim como lideranças com capacidade para aglutinar e inovar.

No cenário de Porto Alegre, esse poderá ser o pior problema frente ao pouco respeito do empresário em ter lucro dando respostas qualificadas ao interesse público, enquanto que, do outro lado, os quadros do setor público não entendem nem respeitam a lógica empresarial, o risco e o lucro privados exigidos pela atividade empresarial.

Frente ao atual cenário cultural, social e político da capital gaúcha, esse debate será vital para promover mudanças qualitativas na cidade, visto que o programa de parcerias promoverá projetos e componentes escolhidos para atender ao fator de compreensividade e integração de atividades complementares. Após a conclusão dessas etapas, será iniciado o debate para estabelecer as parcerias mais adequadas para cada caso. Esse processo envolve a criatividade, a coragem para rever e até mesmo para reinventar fundamentos e padrões urbanísticos e ambientais da cidade, mediante amplos deba-

tes que envolvam o governo, as universidades, a sociedade civil. Todos os setores devem trazer diagnósticos e oferecer propostas e soluções para que se estabeleça um programa de trabalho e de investimentos, para promover e sustentar a vocação, além da condição diferenciada de Porto Alegre.

6. AS CHANCES DE UMA VISÃO DE FUTURO

A brisa ligeira que surge com o Fórum *Porto Alegre, uma visão de futuro* talvez transforme-se em viração para promover a reconstrução sustentável da cidade, a partir de Governança Democrática que sustente a definição de objetivos estratégicos e de projetos que se desdobrem ao longo do tempo. Todavia a transformação da brisa ligeira em viração depende de inúmeros fatores concretos e de outros tantos aspectos subjetivos.

Nesse processo para formação de consenso para agir, alguns conceitos adotados nesse documento podem ser úteis, como qualidade de vida, a autoestima, endogenia *versus* exogenia, na medida em que permitem construir, em duas etapas, cenários para estabelecer as probabilidades ou chances de realizar transformações mais profundas na condição urbanística de Porto Alegre.

Inicialmente, vale analisar a importância da qualidade de vida e da autoestima na promoção e sustentação de mudanças, uma vez que esta se orienta para o componente pessoal e coletivo. No âmbito individual, atende às *suas* prioridades, enquanto que, no coletivo, envolve a *sua* família, o *seu* bairro, o *seu* clube ou a *sua* cidade. Esse comportamento é um bom ponto de partida e será decisivo na aceitação e na promoção de transformações urbanísticas em Porto Alegre, com base em projetos realizáveis do ponto de vista urbano, econômico e ambiental.

O impacto da reconstrução dos estádios da dupla Gre-Nal na autoestima das duas torcidas serve como exemplo do que pode ser feito, mas será que essas condições podem ser expandidas para promover uma nova condição urbanística na cidade?

A resposta poderia estar oculta na qualidade da autoestima que prepondera em Porto Alegre de uma cultura que segue duas tendências divergentes. Por um lado, a autoestima pessoal dos que *sou, porque sempre fui assim e não quero mudanças*. Esse comportamento garante a endogenia plena, fortalece o pensamento tradicional e tem como paradigma mais expressivo o mito do gaúcho heroico e idealizado, símbolo de uma tradição cultural, econômica e social. O procedimento resultante é *deixar como está, para ver como é que fica*, de nunca arriscar e de pouco inovar.

Também há os que sustentam a autoestima no *lutei para chegar ao que sou e vou continuar lutando para melhorar*. Para esse grupo, igualmente de acordo com as tradições do estado, a vida é um processo de construção e de evolução em busca de melhores condições de vida e de novos desafios. São os que não deixam de olhar extramuros para refletir sobre aspectos exógenos, cujo paradigma maior é crescer e inovar, como fazem os acadêmicos, empresários, e tantos outros que agem globalmente, atentos a novas ideias, recursos, novas tecnologias, novos mercados ou novos procedimentos para fomentar o seu desenvolvimento sustentado.

Cada um desses dois tipos de autoestima pessoal adota uma visão de mundo própria, mas como agirão quando se trata de rebater e transferir essa visão pessoal para o espaço coletivo? Qual seria o perfil da autoestima coletiva de cada

um desses dois grupos? A tendência inicial é dizer que o grupo associado à endogenia dirá: *quero a cidade como está, porque ela sempre foi assim*, ou, *se mudar, pode piorar*. Já o grupo tido como exógeno dirá: *quero que a cidade melhore sempre para que eu tenha novas opções e para que seja um padrão nacional e internacional*.

A evolução recente reflete a dominância do pensamento que aceita inovações dentro de padrões tradicionais, como as torres construídas em frente ao hipódromo, os centros comerciais e a crescente perda de função da área central. Já projetos de maior porte para as mesmas áreas sofrem reações contrárias, porque apresentam propostas mais arrojadas, ou porque poderão mudar o atual padrão de qualidade da vida pessoal ou servir a objetivos contrários ao interesse público e ao coletivo. Nessa condição, prosperam projetos pontuais e medíocres, ações esparsas e descontínuas, e a cidade não explora seu potencial urbano-ambiental.

A alteração de rumos exige uma avaliação coletiva, com amplo e construtivo debate sobre propostas exógenas e da endogenia criativa, evitando-se *o deixa como está*. É possível que essa expectativa conflite com uma práxis urbanística orientada por princípios políticos e pelo interesse empresarial pontual, sem propostas urbanísticas que integrem edificações a cada interesse comercial específico.

O que acontecerá depende desses componentes da cultura gaúcha, e a resposta de cada leitor também será influenciada por seu nível de otimismo ou pessimismo, por sua avaliação da qualidade da liderança política, comunitária e empresarial. O somatório de todos esses aspectos determinará a capacidade da cultura local para inovar ou manter hábitos e

comportamentos tradicionais. Estes são fundamentos para perscrutar os horizontes da sustentabilidade e da inovação em Porto Alegre, em que também cabe evitar toda e qualquer visão ingênua e maniqueísta de que o exógeno vindo do exterior se opõe ao endógeno de origem local. Isso seria um grande equívoco, porque nem tudo o que vem do exterior é bom, assim como há inovações internas muito qualificadas que permanecem ao longo do tempo e, muitas vezes, são exportadas. Essas nuances conflitam com o caráter maniqueísta dos que consideram cultura endógena a que não aceita nem produz inovações e, como exógena, aquela que adota, sem restrições, tudo o que vêm de áreas ditas modernas.

Porto Alegre venceu esse dualismo rígido com suas ações endógenas e inovadoras, como o Orçamento Participativo, no campo político-administrativo, os debates do Fórum Social Mundial, no campo social, e as propostas para gestões comunitárias. Todos esses produtos foram criados intramuros, ao contrário do Museu Iberê Camargo, construído com recursos privados para promover a cultura e que corresponde a um padrão cultural e gerencial exógeno, quando replica experiências e reúne um saber global⁴⁶. No campo da exogenia urbanística é possível buscar exemplos que sustentem propostas para melhorar a qualidade de vida, integrar o cenário natural no tecido urbano, fortalecer as condições de lazer e de acesso ao Rio Guaíba, apoiar o turismo, oferecer habitações qualificadas e muito mais. Para isso, servem as lições dos projetos para as zonas por-

⁴⁶ Houve um seminário com diretores de museus de todo o mundo, o arquiteto responsável pelo projeto é reconhecido internacionalmente, e o prédio segue normas e padrões mundiais de qualidade, fato raro na gestão de museus no país.

tuárias das três Bs - Barcelona, Baltimore, Buenos Aires.

Vencer dualidades e buscar resultados de consenso que fomentem a capacidade inventiva de Porto Alegre é essencial. Com base nisso, caberia evitar debates públicos que não promovem resultados práticos devido a uma endogenia urbanística com *resultante zero*, em que se vislumbram traços da tradição de chimangos e maragatos, PTB e PSD, do Gre-Nal e de tendências maniqueístas que obstruem as sinergias positivas exigidas para sustentar mudanças de rumo e de inovações.

Ao final, aproveito as brisas ligeiras do Fórum *Porto Alegre, uma visão de futuro*, para propor linhas de ação para três temas:

6.1. Inserção de Componentes Ecourbano-ambientais

- ▶ promover o uso e a integração do Rio Guaíba, do Cais do Porto, da área central e dos morros que circundam Porto Alegre com as atividades do tecido urbano, em especial, habitação, turismo, lazer, educação, qualidade de vida, mobilidade e meio ambiente que melhorem o tecido urbano, estabeleçam uma base econômica e criem condições ambientais que distingam Porto Alegre das demais;
- ▶ aperfeiçoar, integradamente, as condições de mobilidade, ocupação funcional e meio urbano-ambiental de corredores estruturais que sirvam à mobilidade coletiva da cidade e do local;
- ▶ promover projetos especiais de urbanização, lazer, turismo e meio ambiente na área do Delta e ao longo das margens do Rio Guaíba.

6.2. Valorização/reconstrução de Áreas Urbanas

- ▶ promover a revitalização do centro da cidade para que volte a ser o coração de Porto Alegre, mediante a revisão dos usos adotados na área, bem como pela integração à urbanização da zona portuária;
- ▶ valorizar as características próprias de cada bairro para apoiar a cultura, os hábitos e valores comunitários, com projetos urbanísticos para cada condição específica, evitando que condições urbano-ambientais valiosas sejam presas fáceis da especulação imobiliária e da sanha de tributos decorrentes do direito de construir.

6.3. Fortalecimento do diferencial

urbanístico de monumentos, praças, becos, prédios, caminhos e outros que retratam a história da cidade para que sejam usufruídos como valor cultural, ambiental e turístico.

RESULTADOS DAS OFICINAS

Propostas dos participantes das oficinas de trabalho sobre Urbanismo Sustentável realizada no dia 11 de junho de 2008, na PUCRS.

Lições e proposições selecionadas: painel e oficinas.

1. Introdução ao tema

Os resultados que seguem correspondem à prioridade concedida ao sustentável e à sua gestão em nível local, condição atendida pelos expositores quando abordaram a condição de cada componente e que também surge, em meio a outras tantas manifestações, nos trabalhos das oficinas. Também há comparações que apontam para as dificuldades que metrópoles de países do sul⁴⁷ enfrentam para oferecer infraestruturas urbanas comparáveis às de países desenvolvidos. Na exposição sobre Habitação e Regularização Fundiária, a urbanização foi abordada sem questionamentos específicos. Antes da apresentação do Programa Favela-Bairro, houve didática comparação entre tecidos metropolitanos dos dois hemisférios, a partir da evolução dos serviços de transporte em Paris e da superposição de plantas de Paris, Manhattan, Rio de Janeiro e Porto Alegre, na mesma escala. O resultado surpreende, porquanto conflita com o saber comum do cidadão e de planejadores urbanos quanto à pequena dimensão e à densidade qualitativa das metrópoles do norte comparadas com as nacionais. Entretanto, vencido o impacto inicial, tornou-se evidente que há uma impossibilidade técnica e financeira para que metrópoles do sul alcancem padrões urbanísticos semelhantes às do norte, assim como a necessidade de cuidadosamente avaliar políticas de reconstrução, densificação e verticalização em contraposição à preservação de áreas urbanas

consolidadas e a projetos de dispersão urbana nas políticas urbanas em Porto Alegre.

Os expositores destacaram a importância da condição administrativa (gestão) na sustentabilidade da condição urbanística, fator que ao longo de séculos garantiu a oferta de serviços eficientes em metrópoles do norte. Com isso, foram atendidas as demandas urbanas básicas e realizados projetos complementares destinados à preservação de monumentos históricos e marcos culturais clássicos. A diretriz adotada foi a de promover a coexistência harmoniosa de funções urbanas, tais como comércio, habitação e lazer, em superposição que conflitam com a segregação das funções urbanas do modernismo que rege o plano-piloto de Brasília, DF.

Também foram expostos os resultados do Programa Favela-Bairro, no Rio de Janeiro, que promove a renovação urbana mediante integração funcional, apoio à comunidade e construção da infraestrutura urbana, sendo reconhecido globalmente pelas melhorias urbanísticas e pela integração de favelas com bairros lindeiros. O sucesso do Programa Favela-Bairro, inclusive para melhoria de renda e oferta de serviços sociais básicos e educação, não alcançou a Regularização Fundiária. Esse componente foi abandonado pela prefeitura, em função das exigências jurídicas e administrativas a serem enfrentadas, além da infundável tecnoburocracia exigida em Planos Diretores, como o PDU do Rio de Janeiro⁴⁸. Não foi esquecido, também, que há cerca de 140 mil imóveis urbanos para serem regularizados em Porto Alegre.

Os aperfeiçoamentos introduzidos na gestão do Meio Ambiente do Rio de Janeiro para fortalecer sua sustentabilidade deram prioridade aos procedimentos que promovem transparência, pareceres objetivos e decisões em me-

⁴⁷ Rochefort, Michael, *O Desafio Urbano nos Países do Sul*, Edições Territorial, 2008

⁴⁸ Francisconi, Jorge G., *Políticas Fundiárias para Áreas Urbanas com Sub/Habitações – Rio de Janeiro, RJ*, Fundação Light, Rio de Janeiro, 2007.

nores espaços de tempo. Com isso, estabelece-se um padrão sustentável com base na confiança, com trabalhos e negociações que sustentam compromissos e parcerias com o setor privado. As novas formas de relacionamento promovem melhores condições de sustentabilidade na gestão dos dois componentes e promovem a melhoria das condições urbano-ambientais no Rio de Janeiro. Nessa exposição sobre condições exógenas, foi abordada a gestão urbana para sustentabilidade em Porto Alegre, que tratou das condições locais de forma aprofundada e com enfoque endógeno, sem que fossem introduzidos exemplos exógenos nos debates sobre o tema.

O pensamento dos expositores foi revisto nas oficinas e acrescido de propostas e observações que refletem as condições e a cultura local e, com isso, sugerem caminhos sólidos a serem perseguidos. Os trabalhos da cada oficina foram orientados por questões da Coordenação do III Painel – uma, de natureza geral, e as outras, mais específicas, orientadas para a sustentabilidade urbana dos respectivos componentes em Porto Alegre⁴⁹.

2. Urbanismo Sustentável: Habitação e Regularização Fundiária

A exposição no painel sobre Habitação e Regularização Urbana tratou de experiências e exemplos dos urbanismos mundial e carioca e levemente tocou em Porto Alegre. A visão exógena dominou as comparações globais e programas integrados para urbanização sustentável em favelas. Após, as oficinas analisaram as questões da Coordenação mediante discussões em subgrupos, tendo como questão básica: *O que*

deve ser feito para: (I) melhorar a qualidade da habitação em cada bairro e (II) oferecer habitação/urbanização para os mais pobres? Outras questões⁵⁰ indicaram aspectos mais específicos, que se somou à questão sobre melhoria da qualidade da habitação na capital⁵¹. As manifestações da oficina apontam temas que polarizam diferentes proposições.

- ▶ *Ações destinadas a apoiar a habitação* – de interesse social em especial, mas que tratam principalmente da sustentação de longo prazo às políticas habitacionais mediante normas e instituições dotadas de base legal e base financeira.
- ▶ *Pensar globalmente, agir localmente* – lema indicado no relatório que não menciona a sustentabilidade de políticas habitacionais, mas que corresponde ao Princípio de Ação de Aoshima.
- ▶ *Ausência de iniciativas para promover políticas habitacionais* – o tema se repete com proposições para promover a *inclusão social e a melhoria da qualidade de vida da população de baixa renda*, além de *viabilização de novas ocupações de forma mais ágil e rápida*, *mapeamento do que está ocupado irregularmente*, *revisão da legislação em áreas com favelas*, *revisão das exigências edilícias para habitações populares*, *atuação na tecnologia habitacional*, *estabelecimento de políticas de investimento com o en-*

⁴⁹ As questões do Coordenador para cada oficina deram peso mais aos aspectos locais e menos importância ao que o Conferencista expôs pela manhã. Essa opção pode haver influenciado o enfoque fortemente endógeno das manifestações dos grupos de cada uma das três oficinas deste III Painel.

⁵⁰ 1. Os Programas de Habitação Popular do setor público atendem às famílias e sua capacidade de pagamento? 2. Onde devem ser construídas as habitações populares? Em terras mais baratas? Em terras e prédios ociosos ou ainda não ocupados? Mediante a urbanização dos assentamentos informais nos locais onde estão? 3. Quais os aspectos do Plano Diretor mais relevantes para orientar a produção de habitações? 4. Como deve ser a construção das habitações nos bairros da cidade para respeitar os seus padrões urbanísticos? Eles devem ser preservados ou alterados?

⁵¹ Ver relatório com conclusões da oficina que tratou de Habitação e Regularização Fundiária, elaborado pelo Coordenador da Oficina, Arq. Julio Celso Vargas, com a colaboração do Arq. Diego Fettermann, nesta coletânea.

volvimento do setor privado, assim como promoção da obtenção de recursos disponíveis na União;

- ▶ Recursos disponibilizados por políticas habitacionais federais são considerados adequados, mas foi destacada a falta de captação e aplicação dos recursos disponíveis. Para uns, porque a maioria das *peças desconhece os Programas oferecidos pela CAIXA*; para outros, porque *falta política municipal para chegar a estas verbas*, assim como há os que apontam para falta de *vontade política e aprimoramento técnico das instituições estaduais e municipais que atuam na área*.

Os itens anteriores apontam ações para promover políticas e projetos sustentáveis e são importantes, mesmo que críticas e sugestões apresentadas tenham politizado o tema. Essa situação é normal, mais ainda porque políticas de regularização fundiária e de habitação social foram prioridades da prefeitura em períodos administrativos anteriores. Outras proposições apontaram para a importância de:

- ▶ Estabelecer parcerias para atender às expectativas de comunidades e garantir sua solidez, seja quando se trata de agir vinculado a *organizações e lideranças que orientem e unam a população com o mesmo objetivo* ou de *políticas de investimento com o envolvimento do setor privado*;
- ▶ Atender à reivindicação de estudantes de habitação e urbanismo por disciplinas que não sejam superficiais, mas que tenham *contato com a problemática em si, na prática*;
- ▶ revisar os padrões mínimos exigidos para essas habitações e incluir a ques-

tão tecnológica aos aspectos sociais, culturais e outros, quando tratar da questão edilícia e locacional de projetos habitacionais;

- ▶ ação do setor público no tecido urbano recebeu sugestões pouco inovadoras ou específicas e que refletem o estado da arte, tais como manter as pessoas onde *escolheram viver ou relocar para locais próximos, integrados; ocupar prédios e terras ociosas para construção e ocupação popular*; manter nas *atuais favelas, através da regularização fundiária*; *reocupar espaços urbanos vazios, prédios ociosos no centro e demais áreas desocupadas*.

Os membros da oficina entendem que todas as propostas mencionadas devem ser consideradas, ainda que muitas estejam sendo implantadas, enquanto que outras sugestões, como a de *projetos em terras mais baratas*, reeditam grave erro das políticas do Banco Nacional de Habitação (BNH), assim como apontar para *existência de grandes propriedades/extensões de terra dominadas por um proprietário (latifúndio)* replica tema ultrapassado frente às normas vigentes.

A oficina tratou de Planos Diretores Urbanos considerados relevantes nos seguintes aspectos:

- ▶ produção de habitações;
- ▶ necessidade de *estabelecer plano médio de longo prazo para urbanização e regularização de áreas passíveis disso*;
- ▶ conter instrumentos para atender à urbanização e ao desenvolvimento urbano a partir de normas para *condomínios especiais, loteamentos em condomínios e condomínios em loteamentos*;

- ▶ definição de arborização, saneamento e altura dos edifícios e flexibilização das alturas das construções para diminuir o seu custo.

A oficina trouxe sugestões conflitantes quando sugere à prefeitura que cuide *para que os bairros consolidados não percam as suas características* e aponta para a *intensificação das edificações nos bairros urbanizados, com infraestrutura instalada, diminuindo, dessa forma, os deslocamentos urbanos e o “custo-cidade”*, assim como não apresentou sugestões para simplificar procedimentos burocráticos e exigências técnicas ligadas à aprovação e à legalização de edificações, inclusive favelas. Suas sugestões concentram-se na condição social e setorial da habitação e há poucas propostas inovadoras para orientar as ações destinadas a promover habitações, sua inserção no tecido urbano e sua vinculação com componentes estruturantes (mobilidade) e pontuais (serviços, comércio) da urbanização, com políticas de preservação e valorização de bairros e de fomento da qualidade ecológica e ambiental.

3. Urbanismo Sustentável: Saneamento e Meio Ambiente

A palestra sobre Saneamento Básico e Meio Ambiente tratou da ação do governo do estado na metrópole do Rio de Janeiro e ofereceu uma visão endógena para provocar os trabalhos dos participantes locais do Fórum na oficina.

A oficina auto-organizou-se de forma diferente das demais, com a criação de três grupos⁵² para analisar todas as questões elaboradas pela Coordenação, iniciando com a questão central: *Quais são os méritos e os defeitos*

do saneamento básico em Porto Alegre e o que poderia ser feito para melhorar o meio ambiente urbano e o natural na capital?, prosseguindo com questões específicas⁵³. Os temas debatidos foram reunidos em três grupos segundo seus méritos: (I) o que há de bom e que está funcionando razoavelmente bem, (II) com problemas, apontando o que está ruim e precisa melhorar, e (III) propostas dos participantes da oficina.

3.1. Componentes com Méritos

Os participantes da oficina concordaram que os seguintes temas estão bem e/ou funcionam bem:

- ▶ Distribuição institucional de responsabilidades na Prefeitura de Porto Alegre;
- ▶ Quase universalização (100%) no abastecimento de água tratada e potável;
- ▶ Vários projetos de saneamento e de meio ambiente como facilitadores;
- ▶ Alto índice de arborização da cidade e alto número de praças e áreas verdes;
- ▶ leis e projetos de leis, como o Projeto de Lei da água da chuva e do reuso da água e o Plano Diretor de Arborização, entre outros;
- ▶ Identificação e sinalização dos marcos e prédios históricos da cidade;
- ▶ Programa Integrado Socioambiental (PISA) para sustentabilidade ambiental, excelente exemplo de continuidade programática em mudanças de governo local;

⁵² Os grupos trataram de (I) água e esgotos cloacais; (II) drenagem e resíduos sólidos; e (III) meio ambiente.

⁵³ As questões específicas foram: 1. O que deve ser feito para aproveitar melhor o Rio Guaíba e os morros que envolvem Porto Alegre? 2. Quais são os maiores problemas nas áreas de esgotamento sanitário (esgoto) e quais as sugestões que farias? 3. Quais os maiores problemas na coleta e destinação do lixo e que sugestões podes fazer? 4. Como devem ser tratados os riachos que cortam Porto Alegre? Tapados com concreto, tratados como parques lineares, usados como vias de transporte? 5. Que sugestões você teria para a preservação, uso pela população e valorização do meio ambiente urbano e do natural em Porto Alegre?

- ▶ Usinas de reciclagem e de compostagem em bom número, ainda que a maior parte do lixo de Porto Alegre seja levada para fora da cidade;
- ▶ Criação de novos parques, reservas naturais (Morro do Osso e Morro de São Pedro) e túneis verdes.

3.2.Componentes com Defeitos e Problemas

A oficina qualificou negativamente vários procedimentos, instituições e temas desses componentes, como segue:

- ▶ Tratamento de esgotos com níveis inaceitáveis (em torno de 27%), ainda que o Programa Integrado Socioambiental (PISA) deva elevar isso para quase 80%;
- ▶ Centro da cidade abandonado e com necessidade urgente de valorização;
- ▶ Localização inadequada das tomadas de água bruta da cidade de Porto Alegre, com 90% captada debaixo do Cais do Porto ou após o Arroio Dilúvio;
- ▶ Falta de educação sanitária e ambiental e de higiene pessoal, observado que as questões ambientais são limitadas ao território urbano como temática ambiental e deveriam ser mais articuladas com as demais políticas públicas municipais;
- ▶ Falta de identidade cultural das pessoas com a cidade;
- ▶ Más condições sanitárias e ambientais devido à falta de fiscalização, em especial a preventiva, visto que a Prefeitura Municipal de Porto Alegre (PMPA) não tem estrutura adequada;
- ▶ Falta de planejamento urbano, acarretando mau uso ou subuso da infraestrutura existente, desperdícios, ocupações em áreas de risco ambiental, séri-

os problemas e conflitos de usos mal planejados e, principalmente, uma enorme distância temporal entre a ocupação urbana (pseudourbanização) e a implementação de infraestrutura de saneamento ambiental;

- ▶ Falta de fiscalização efetiva de uso e ocupação dos solos;
- ▶ Falta de operacionalização do DEP (Departamento de Esgotos Fluviais), gerando alagamentos devido à falta de manutenção adequada (limpeza) das bocas de lobo.

Muitas dessas críticas deverão ser inseridas em um cenário mais amplo, como a importância de os municípios metropolitanos trabalharem de forma integrada, para promover melhores condições ambientais no delta do Rio Guaíba, mas esses são temas que vão além dos objetivos do Fórum e do III Painel.

3.3.Propostas e Ideias

Ampla discussão tratou das questões ambiental e sanitária, da falta de amplitude e de articulação com as outras políticas públicas municipais, da desconsideração da transversalização da matéria e da limitação das questões territoriais, entre outras, mas não houve proposta mais clara sobre como avançar nesse particular.

Questões específicas foram objeto de propostas mais específicas de ação para melhoria das condições ambientais e sanitárias da cidade, tais como (I) fomento à gestão de resíduos nas próprias fontes geradoras; (II) uso de energias limpas (solar, eólica, biomassa, etc.) e renováveis; (III) produção primária para abastecimento; (IV) incentivo ao uso de veículos menores e mais econômicos; (V) utilização de gás nos veículos coletivos; (VI) projetos adequados de moradias sustentáveis que vislumbrem economia de água, energia, etc. (VII) incentivo maior à pes-

quisa e aos estudos visando a novas tecnologias mais amigáveis para o meio ambiente; (VIII) condicionamento da aprovação de novos empreendimentos à utilização e introdução de tecnologias que venham a minimizar os impactos ambientais. Propostas na área da educação ambiental e sanitária percolaram todas as discussões e se constituíram consenso claro e absoluto. Outras proposições destinaram-se a:

- ▶ Garantir condições adequadas de vida às populações que vivem nas margens dos cursos de água, mediante programas específicos, em que o bônus-moradia proposto no Programa Integrado Socioambiental (PISA) é excelente alternativa em casos de remoção;
- ▶ Modificar os instrumentos de planejamento urbano (Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano-Ambiental – PDDUA, Código de Obras), para adequá-los aos conceitos ambientalistas, com propostas para aumento de recuos de jardins e entre prédios, ventilação e luminosidade, cuidados especiais na determinação das zonas de expansão urbana, previsão de áreas específicas para equipamentos de saneamento (Estações de Tratamento de Água – ETAs, Estações de Tratamento de Esgotos – ETEs, aterros sanitários), articulação com as políticas de turismo e de cultura, entre outros;
- ▶ Sugerir que Porto Alegre crie a sua Agenda 21 a partir de ampla discussão pública, com um Plano de Educação Sanitária e Ambiental;
- ▶ Fortalecer a estrutura física de fiscalização de Porto Alegre, com rigorosa aplicação das leis e possível participação da sociedade organizada;
- ▶ Buscar maior participação das comunidades na gestão ambiental da cidade,

mediante novos procedimentos, com canais de informação adequados e transparentes;

- ▶ Fazer uma revisão institucional para a criação de um Comitê de Saneamento Municipal, de um Plano Ambiental Municipal e fomentar a integração de diretrizes e critérios entre as Secretarias para melhorar e agilizar o atendimento ao público.

Outras sugestões, de natureza pontual e específica, apontaram para importância de:

- ▶ Revitalizar a orla do Guaíba e as obreiras dos arroios, processo que teve início com o Programa Integrado Socioambiental (PISA), com obras de acesso à zona sul (duplicação da Av. Edvaldo Pereira Paiva) e grandes edificações, como o BarraShoppingSul e as obras da Copa 2014;
- ▶ Proibir a ocupação das encostas dos morros;
- ▶ Promover a construção de inúmeras pequenas estações de tratamento de esgoto, por bairros, ideia antiga cuja viabilidade deve ser revista;
- ▶ Montar estruturas de contenção de encostas para complementar normas legais;
- ▶ Promover a coleta seletiva e a reciclagem do lixo;
- ▶ Fomentar o uso de cisternas para captação de água da chuva e estabelecer o uso obrigatório dessa água;
- ▶ Revitalizar o centro da cidade e o 4º Distrito;
- ▶ Promover a instalação de grandes depósitos de resíduos recicláveis (lixo orgânico, papel, plásticos, metais, etc.) e, nas ruas, de lixeiras, sempre com os três tipos;

- ▶ Integrar a política de recursos hídricos à região metropolitana;
- ▶ Considerar os impactos reais e não trabalhar com medidas compensatórias no licenciamento ambiental;
- ▶ Criar uma “mídia ambiental” para trabalhar a educação e a conscientização.

O Coordenador⁵⁴ entendeu que, apesar do grande número de propostas, salvo raras exceções, as ideias guardam bastante coerência e merecem sua citação nesse documento.

3.4. Urbanismo Sustentável: Gestão Urbana

A condução do componente Gestão para Sustentabilidade não contou com qualquer aporte exógeno. Tanto no painel como na oficina, os debates e análises trataram da importância e da necessidade de rever as relações do setor público com o setor privado e dos procedimentos de gestão e fiscalização da prefeitura. Essa endogenia foi reforçada pela questão que orientou a oficina: *Como devem ser as relações público-privadas para construir e sustentar uma Porto Alegre melhor, com menos burocracia e que atenda melhor a todos?* A questão foi complementada por outras mais específicas⁵⁵, nem sempre vinculadas à sustentabilidade, e que orientaram os debates de cada grupo da oficina, os quais adotaram como mote, ou palavras-chave, para tratar o componente ‘gestão’: *mais transparência, harmonia, parceria, informação, gerenciamento. menos burocracia.*

As opiniões e sugestões dos participantes da oficina trataram de questões amplas, de aspectos

menores da gestão urbana, e o resumo que segue destaca os aspectos mais gerais que trataram de procedimentos, inovações na estrutura de gestão e de projetos prioritários.

As sugestões sobre os procedimentos exigidos para aperfeiçoar a sustentabilidade apontam para alguns itens gerais, como os seguintes:

- ▶ Tornar mais claro e oferecer a transparência exigida aos procedimentos de fiscalização e julgamento pelo poder público, com possível desdobramento sobre a redefinição das competências e responsabilidades do setor privado na construção e operação da cidade;
- ▶ Estabelecer responsabilidade do setor público em ser mais objetivo e mais claro nas exigências ao setor privado, em adaptar a legislação para que a iniciativa privada possa explorar, de forma sustentável, áreas ociosas, simplificando a análise dos projetos, para agilizar a aprovação no município, reavaliando áreas, conceitos e índices urbanísticos;
- ▶ Promover uma melhor qualificação de quadros, estabelecendo maior segurança em suas relações com o setor privado; fazer revisão urgente do quadro funcional público e aprimorar tecnicamente os agentes públicos e privados para garantir a qualidade técnica das ações;
- ▶ Fortalecer os poderes da prefeitura para evitar a privatização dos espaços públicos, com sugestão de permitir que a iniciativa privada possa suprir necessidades da população que o poder público não supre.

Para aperfeiçoar e inovar a estrutura de gestão pública ou privada, foram destacados:

- ▶ Obsolescência do arranjo institucional vigente e a consequente necessidade

⁵⁴ Ver relatório com conclusões da oficina que tratou de Urbanismo Sustentável: Saneamento e Meio nesta coletânea.

⁵⁵ Pressupostos para as Relações entre o Público e o Privado; Diretrizes para o Setor Privado; Diretrizes para o Setor Público; Sugestões de Arranjos Institucionais; Normas, Legislação e Procedimentos de Aprovação; Parcerias Público-Privadas.

de revisar esse arranjo a partir da revisão de regras e normas adotadas na gestão local;

- ▶ Promoção de procedimentos de participação do setor privado na prática urbana, mediante maiores investimentos privados em ações de interesse público, na preservação da qualidade de vida, em investimentos nas comunidades, em associações comunitárias ou em comunidades populares, entre outras;
- ▶ Aperfeiçoamento da estrutura administrativa de Porto Alegre – não só da Prefeitura Municipal de Porto Alegre –, mediante a criação de Instituto de Planejamento, com Parceria Público-Privada, para reunir as esferas pública, privada e comunitária da sociedade, estabelecer o planejamento estratégico e apoiar a gestão urbana sustentada de Porto Alegre. O Instituto corresponderia a uma recomendação da Carta de Tóquio e seria o núcleo central para promover e definir objetivos e atividades prioritárias para fomentar e acompanhar a promoção dos princípios da sustentabilidade urbana: ação, integração programática e parcerias;
- ▶ Avaliação das agências reguladoras para aperfeiçoar suas atividades.

As ações inovadoras propostas envolvem a adoção de procedimentos integrados e compreensivos, bem como o uso de Parcerias Público-Privadas, como segue:

- ▶ Debater ações prioritárias com os gestores públicos e a sociedade para, em parceria, encontrar denominadores comuns e estabelecer programas integrados e compreensivos sobre cada tema, envolvendo segmentos de toda a soci-

idade para avançar rumo ao urbanismo sustentável;

- ▶ Fortalecer a sustentabilidade urbana em Porto Alegre mediante a revisão dos procedimentos adotados nas relações do setor público com a comunidade e com o setor privado;
- ▶ Estabelecer a certificação de imóveis para definir *green buildings*;
- ▶ Estimular e promover Parcerias Público-Privadas com ações privadas que atendam ao interesse social a partir de normas claras e eficazes;
- ▶ Adotar Parcerias Público-Privadas na licitação de projetos especiais, como o Projeto Orla do Guaíba, revitalização do 4º Distrito, coleta de lixo e tratamento do esgoto cloacal.

Esses foram os principais destaques da oficina sobre Gestão Sustentável, que, com os demais, oferecem uma linha consistente de pensamento para, futuramente, sustentar iniciativas orientadas para a melhoria das condições urbanísticas de Porto Alegre pela adoção de princípios e fundamentos que orientam a sustentabilidade.

ESTÉTICA URBANA E DINÂMICA DE BAIRROS

A Estética Urbana como Política

por Benamy Turkienicz

“Uma civilização técnico-industrial que não crescesse vinculada a uma intensa atividade artística estaria ameaçada de deformar-se”. Juscelino Kubitschek

A ação urbanística em Porto Alegre é urgente: seu Plano Diretor não controla nem estabelece critérios para as mudanças de imagem da cidade. Porto Alegre adormece com a certeza de que espaços, paisagens e mesmo edifícios considerados belos ou característicos continuarão a fazer parte do cenário do dia seguinte e confronto, repetidas vezes, a surpresa da ausência ou do risco de desaparecimento.

A falta de controle ou de critérios não é acidente. A metodologia de aferição do impacto das alterações não é matéria regulamentada (ou, pelo menos, explicitada); portanto, sujeita às mais diferentes interpretações. A predominância do subjetivismo das decisões abre comportas para a pressão política e a pressão econômica. Quan-

do as duas se combinam, são raros os argumentos capazes de oferecer resistência. O excesso de subjetivismo na avaliação de impactos ambientais faz parte das estratégias de poder que, em Porto Alegre, a exemplo de outras cidades brasileiras, coloca em risco não só belas imagens urbanas, mas também ameaça a reprodução de importantes práticas sociais.

Fotos de um passado não muito remoto mostram o centro urbano, sala de visitas de Porto Alegre, caracterizado por iluminação pública e pavimentação cuidadosamente desenhada. As imagens de hoje são bem diferentes: as ruas centrais já não ostentam a mesma qualidade, a pavimentação e a iluminação são extremamente heterogêneas, o centro transfigurou-se em imenso e inóspito terminal de transporte coletivo municipal e metropolitano. Suas lojas foram transformadas em lojas de conveniência de beira de estrada (produtos para colocar nas sacolas plásticas e levar no ônibus). Prostíbulos, tra-

dicionalmente confinados às ruas perto do Cais do Porto e do comércio atacadista, avançam para as ruas do comércio varejista, consideradas mais “chiques” outrora. Tania Rossari (2008), afirma que devemos “(...) pensar na restauração do *olhar que qualifica* - admitindo-se que a estética urbana se faz perceptível pelos sentidos e, prioritariamente, pela visão. Já não, certamente, um olhar sobre o que não mais existe, mas um olhar sobre as positivities do presente - a serem criadas ou redesenhadas de alguma maneira”. Tânia Rossari chama atenção para a *predisposição atual em olhar o centro de Porto Alegre de modo negativo, independentemente do que possa haver ali de bom*. Ela menciona também que um grupo de alunos seus que não queria fazer certa pesquisa “porque era no centro, e aquilo lá é *barra*”. O comentário de Tânia remete para as transformações havidas no Centro e sobre as quais o Sistema de Planejamento de Porto Alegre não teve nenhum controle. O sistema que outrora planejou com cuidado o centro não teve e, aparentemente ainda não tem, as condições para prever e organizar as atividades na área central de Porto Alegre para oferecer ao transeunte a sensação de segurança e conforto que antes propiciava. A dificuldade para prever e organizar o investimento público não atinge só o Centro.

Ainda mais acessível do que os *shopping centers*, o comércio de bairro sofre, em Porto Alegre, um desenvolvimento desordenado. Em vários casos, se deteriora como espaço de convívio e cultura local. Comerciantes médios e pequenos, que sustentam o consumo nos bairros, veem ameaçada a integridade de seus negócios pela progressiva deterioração do calçamento, da iluminação pública e dificuldades de estacionamento. Existe clara dificuldade em oferecer conforto para a clientela em níveis aceitáveis. O que sobra

nos *shoppings* falta ao comércio dos bairros. Falta investimento público para dar suporte às atividades dos comerciantes locais. Sobram incentivos para o comércio das grandes redes. Nos últimos 15 anos, mais de um milhão de metros quadrados para *shopping centers* foram aprovados pela Prefeitura Municipal!

Aparentemente, Porto Alegre ainda vive a fantasia de que é possível construir bons e belos espaços públicos exclusivamente a partir de índices urbanísticos. Seu Plano Diretor não contém qualquer dado que informe sobre a necessidade de conferir esta ou aquela qualidade a qualquer tipo de rua ou avenida. Qualquer texto que defina estratégias e metas para qualificar os espaços urbanos. O Plano Diretor determina basicamente alturas máximas, recuos mínimos e potencial construtivo, índices construtivos que acabam produzindo enorme heterogeneidade no espaço público ao correlacionar a edificação somente com seu lote. O Plano regulador de Porto Alegre acaba por se tornar extremamente rígido com relação ao tipo de ocupação do lote individual e extremamente frouxo no controle da qualidade do espaço público. Além de criar entraves para o excepcional, fica à margem do conhecimento urbanístico mais atualizado, comprometendo o futuro da cidade. A dinâmica urbana conduz à necessidade de juntar normas a projetos urbanos que respondam com visão de futuro às demandas emergentes da circulação, da habitação e do lazer. Leva necessariamente a pensar a criativa ocupação dos vazios urbanos dotados ou circunscritos por infraestrutura onerosa já instalada. O prejuízo para Porto Alegre na adoção de uma visão de planejamento ultrapassada é flagrante. Imagens fortes da cidade vão perdendo consistência e não são substituídas por outras com força estética equivalente ou superior. Um exemplo contrário a essa assertiva, mas infe-

lizmente raro, é a aparição, na orla do Guaíba, do Museu Iberê Camargo.

Em Porto Alegre, a preocupação normativa com o lote individual acontece em detrimento de estratégias que enfatizem a qualidade dos espaços de uso coletivo (*res publica*). A cidade faz-se aos pedaços e estraçalha-se. A imagem compartilhada do centro urbano, tradução da corresponsabilidade entre estado e cidadão, esvai-se, a cidade perde os referenciais a serem preservados. Vale tudo. Os sinais de decrepitude que eclodem, principalmente, na área central denunciam, mais do que descaso, verdadeira renúncia coletiva à elegância e ao bom desenho.

É como se o centro não fosse mais a sala de visitas da cidade. De onde vem a renúncia? Em primeiro lugar, da falta de ocupação plural: como as camadas sociais que o ocuparam “nos bons tempos” se deslocaram para outras áreas da cidade, a qualidade urbanística e arquitetônica como fator de atração e fruição passa a se constituir, no centro, em fator secundário. Adiante, veremos que a importância dada à dimensão estética simplesmente se desloca para outros pontos da cidade, internalizada em grandes espaços comerciais, os *shopping centers*.

Em segundo lugar, pela ausência de ações e reações do poder público, que contemplou, por décadas, tendências indesejáveis como naturais ou, simplesmente, como “inevitáveis”. Ao desproteger o tipo de comércio que “construiu” o centro de Porto Alegre, abrindo espaço para o comércio ambulante e estimulando a ocupação aleatória de seus espaços, a administração municipal renunciou ao papel a ela outorgado pela população. Essa renúncia não tem nada a ver com ideologias ou partidos políticos: em cidades como Curitiba, Recife e Belém, administrações municipais de diferentes partidos empregaram estratégias regenera-

tivas de grande efeito. Se a renúncia não é causada pelas mazelas do “modelo econômico”, se não é emulada pelas diferenças regionais (afinal, as três cidades situam-se em três regiões diferentes do país), como explicá-la em Porto Alegre?

As razões variadas não cabem todas neste capítulo. Porém, começar a esboçar respostas ou, pelo menos, formular questões importantes é parte dos objetivos deste livro. O capítulo divide-se em duas metades. Na primeira, trataremos do tema Estética Urbana em algumas de suas definições. Na esteira dessas definições, procuramos esclarecer conceitos que servirão de base para analisar diferentes possibilidades/oportunidades aproveitadas por outras cidades para resolver problemas semelhantes aos de Porto Alegre; na segunda parte, Reinventando Porto Alegre, discorre-se sobre estratégias que podem impulsionar a cidade, a partir de uma perspectiva urbanística, a tornar-se esteticamente mais rica e mais atraente.

1. ESTÉTICA DO ESPAÇO URBANO

O espaço urbano de trânsito, desenhado pelas construções privadas, é a imagem mais forte da urbe. Caracteriza-se como espaço plurifuncional, onde os mais variados fatos ocorrem; do comércio à circulação, do ponto de encontro ao local de desfile. O espaço urbano é público, característica que privilegia as diversas expressões humanas, incluindo as manifestações artísticas. O espaço urbano, em sua grande maioria, é formado por vias de trânsito, de passagem.

Paisagem predominante no cotidiano do homem moderno, o espaço urbano absorve intermitentemente novas imagens, que passam a fazer parte da própria paisagem. A execução e a intervenção finalizada fazem parte desse espaço de trânsito, que se caracteriza pela transformação em fluxo constante. Espaços despertam diferentes per-

cepções dos passantes, que os identificam como regiões de apropriação. A apropriação, caracterizada como apego de longa duração a lugares específicos, pode ser interpretada como “direito de uso”, alargando o espectro do que se poderia chamar de percepção coletiva de posse, aliás, prevista pela Constituição Federal (1988). Posse de algo imaterial, não do objeto, mas do direito de ser inspirado pela memória: a imagem transformada em referencial mnemônico, que ajuda o indivíduo a situar-se no tempo, o seu tempo; a imagem que evoca reminiscências, que faz voltar ao passado e, ao mesmo tempo, ajuda a fazê-lo parte das transformações ocorridas até o presente. A imagem que traz a possibilidade de julgar, nas transformações percebidas, aspectos positivos ou negativos.

Mais do que ajudar a julgar, a imagem ativa capacidades humanas relacionadas à reprodução de ideias sobre a sociedade em que vive. Em outras palavras, imagens constituem parâmetros para a descrição da sociedade que ocupa o espaço de trânsito.

Vivenciar como decrepito um centro urbano, cujo simbolismo costuma ser associado à parte mais importante de uma cidade, não deixa de ser preocupante. A importância dada aos centros urbanos não decorre, simplesmente, da maior ou menor facilidade de acesso. Essa importância costuma ser marcada pela presença de equipamentos e de atividades referenciais para a cidade. A “centralidade do centro” não é uma redundância. Afirmar-se pela atração quotidiana de indivíduos que para lá acorrem em busca de bens e serviços. Afirmar-se pela certeza do pluralismo, da diversidade e da complexidade permeada pelo aleatório. A presença de diferentes atores sociais das categorias presentes na “vida real” é uma das características principais das áreas centrais em qualquer cidade. O enfraquecimento dessas caracte-

rísticas é facilmente percebido por meio de imagens recebidas pelos transeuntes.

É grande equívoco pensar que a presença majoritária de faixas de baixa renda nas áreas centrais é automático sinal de democratização do centro urbano. O gradual desmonte das características originais do centro de Porto Alegre fez com que o seu simbolismo histórico fosse fragilizado não só pela dilapidação do patrimônio arquitetônico. O relativo descaso das sucessivas administrações com a reprodução das características de pluralidade, diversidade e complexidade implicou também a gradual privação das faixas de baixa renda das possibilidades de consumo de bens e serviços em espaços de grande qualidade urbanística. O atual espaço de circulação desse centro não só é ruína do passado, mas, simbolicamente, um retrato da renúncia administrativa de mantê-lo importante para todos os municípios. Abandoná-lo implica convencionar, aceitar tacitamente que nem todos precisam de qualidade.

Renunciar ao *éthos* do centro urbano significa também renunciar à dimensão criativa implícita em seu passado nem tão remoto, já que as suas alterações foram resultado de busca incessante pela reprodução de seu papel. Um centro que renuncia a ser centro está condenado a resolver o que fará com as suas estruturas edificadas criadas para determinada finalidade. A capacidade de reinvenção é, entretanto, limitada, isto é, as estruturas construídas não são de fácil conversão.

Quando a Prefeitura da City de Londres se viu confrontada com a iminente evasão de grandes corporações para os novos empreendimentos em Canary Wharf, prontamente revisou conceitos de planejamento urbano que criavam dificuldades para a construção de edifícios altos. Como resultado desse processo, edifícios como o Swiss Res, com mais de 80 pavimentos, foram erguidos em uma

malha urbana definida na Idade Média. A divisão administrativa descentralizada em *boroughs* (correspondentes aos nossos bairros) de Londres deve ter facilitado o movimento de reação a uma tendência que poderia conduzir a *City* de ativo centro de negócios (uma das maiores do mundo) a um museu a céu aberto. A reação do *borough* londrino exigiu criatividade em uma situação de alta pressão cultural, pois a possibilidade de intervir resultou da compreensão de que o congelamento de imagens preexistentes não seria o melhor caminho para preservar o mais importante. Foi necessário, para tanto, descrever a cidade em sua trajetória, para entender que as transformações sempre fizeram parte da história da *City*. Quadros de Canaletto foram utilizados para mostrar como a paisagem em transformação se fez parte integrante da ontologia do espaço da *City* (Tavernor 2008). As suas progressivas transformações são parte das contínuas reações dos seus ocupantes para poderem evoluir seus modos de produção.

Entender o percurso e a trajetória de uma cidade implica reconhecer seus princípios de geração. As chamadas “tendências desejáveis” ou “tendências indesejáveis” são determinadas por tais princípios generativos, que determinam o rumo do seu crescimento. É preciso, portanto, entender a raiz do desejável e do não desejável. Em se tratando de cidades de médio e grande porte, não é tarefa tão simples como alterar a fisionomia de uma rua ou avenida. Sabemos que uma cidade se constrói ao longo de décadas ou mesmo de séculos. Cada elemento interposto não é neutro em relação a qualquer tipo de tendência: trabalha a favor ou contra. Muitas vezes, a mera repetição de elementos considerados como pertencentes a uma trajetória positiva poderá determinar uma trajetória indesejável. Nesses casos, é preciso inovar, sugerir novas formas que sejam capazes de assegurar

a reprodução de características importantes para a vida dessas cidades.

Cidades como Paris têm, na sua área central, duas características marcantes que resultaram da intervenção *haussmanniana*: as avenidas e as rotundas. Quem olha o mapa de Paris facilmente percebe que as rotundas estão distribuídas em intervalos regulares. Quem caminha em Paris, quando chega a uma rotunda, também facilmente percebe uma alteração no tipo de ocupação do espaço. A confluência de bulevares e avenidas em um ponto não só determina uma alternância de percepção do espaço urbano, mas também enseja dois fenômenos: um estético e outro instrumental. O fenômeno estético diz respeito à sincronização visual da rotunda a partir de cada eixo de circulação, o que a torna imediatamente atraente. A atração despertada pela sincronização do olhar faz com que monumentos ou obras de arte ali construídos tenham preponderância para todo o eixo de circulação. Ou seja, a experiência do monumento é gradualmente oferecida ao transeunte. A dimensão instrumental está na correlação entre eixo e monumento, sendo cada monumento diferente de outro, os transeuntes identificam com maior facilidade em que ponto estão “no mapa” da cidade. Distribuídas em intervalos regulares, as rotundas asseguram coesão no traçado parisiense, criando eventos locais em um tecido urbano de grandes proporções. A distribuição assegura não só uma consistência de traçado, mas também faz com que haja alternâncias de percepção do espaço. A riqueza do traçado de Paris, obtida com a destruição de parte do tecido preexistente, mostra que certas trajetórias podem ser transformadas positivamente. Além disso, mostra que alterações em eixos de circulação principais, se feitas de maneira consistente, juntando às necessidades de circulação a fruição do espaço urbano,

podem produzir impactos positivos para toda a cidade. A necessidade de crescimento e modernização de Paris, demandando mudanças, determinava que os princípios de crescimento até então adotados fossem alterados. Para que Paris pudesse continuar a ser o centro simbólico, político e econômico da França, foi preciso identificar, na destruição, na violentação do existente, a própria natureza de sua preservação. A questão que se coloca não é como identificar, mas como consensualizar a compreensão do que pode ou não ser transformado. A resposta a essa questão pode e talvez deva ser vislumbrada em duas dimensões: uma retrospectiva e outra do planejamento.

Na dimensão retrospectiva, vale lembrar que cidades como Paris evoluíram de forma qualificada até certa época sem que planos governassem tal evolução. A evolução qualificada sem planos não acontece por acaso. Estudos recentes demonstram que a qualificação incremental decorre da percepção compartilhada de certos princípios que acabam fazendo parte do que, muitas vezes, se costuma denominar de “inconsciente coletivo”. Tal denominação brota como alegoria a um cérebro impessoal, cujos elementos constituintes estão presentes no espaço urbano, quer seja na paisagem natural, quer seja na paisagem artificial, definida por ruas, avenidas e edifícios. Não cabe, neste texto, evocar os princípios de ativação desse inconsciente, mas certo é que existem mecanismos que acabam por facilitar essa ativação e, como decorrência, o compartilhamento ou a reprodução de certas práticas ou decisões. Essas práticas que envolvem compartilhamento silencioso de percepções não se restringem a mimeses, mas, como parte do mesmo processo que evoca o passado, ciclicamente lançam a raiz de sua destruição pelo inusitado, pelo novo.

A história das cidades também demonstra com rara clareza que o processo incremental tem, circunstancialmente, limites. Hillier e Hanson (1984) comentam que as cidades se desenvolvem, genericamente, de duas maneiras: a partir de uma ordem local, sem planos, ou a partir de uma ordem global, caracterizada por planos. O modo local fez com que a configuração pré-*haussmanniana* de Paris oferecesse dificuldades ao papel que vinha desempenhando. Sob o ponto de vista da circulação e dos transportes, a obsolescência era flagrante. A cidade carecia de equipamentos e serviços capazes de absorver as demandas emergentes de um estado mais forte e poderoso. Foi preciso intervir, globalmente, para responder às dificuldades que o modo local de crescer não resolvia.

A visão urbanística, na época barroca, pautava-se pela sincronização de grandes eixos de circulação com espaços e edificações monumentais. Comumente caracterizada por historiadores como autoritária e associada ao combate de movimentos sociais emergentes, essa visão procurou vincular a solução de problemas operacionais às demandas estéticas em relação ao transeunte. Ao levar em conta o impacto que o espaço de circulação teria sobre o transeunte, a pé ou em veículo, o Plano de Paris estabeleceu princípios de planejamento que mantêm a cidade como uma das capitais mais atraentes do mundo. Seus espaços impactam, pela harmonia e beleza, não só parisienses, mas turistas que para lá vão com a simples intenção de circular por suas ruas e avenidas. Circular pelo prazer de circular.

Para Certeau (1994) “(...) caminhar está para o sistema urbano como a enunciação (*o speech act*) está para a língua ou para os enunciados proferidos. Vendo as coisas no nível mais elementar, ele tem como efeito uma tríplice função “enunciativa”: é um processo de *apropriação* do sistema topo-

gráfico pelo pedestre (assim como o locutor se apropria e assume a língua); é uma *realização* espacial do lugar (assim como o ato da palavra é uma realização sonora da língua); enfim, implica *relações* entre posições diferenciadas, ou seja, contratos pragmáticos sob a forma de movimentos (assim como a enunciação verbal é “alocução”, coloca o outro em face do locutor e põe em jogo contratos entre colocutores). O ato de caminhar parece portanto encontrar uma primeira definição como espaço de enunciação.”

Circular em espaços belos e agradáveis é também capaz de fazer com que pessoas saiam de suas casas (ainda que localizadas em lugares remotos) pelo prazer de experimentar sensações estéticas. Paris é um de vários exemplos, como Londres ou Viena, que podem ser utilizados para demonstrar como a ação urbanística pode se fazer valer do conhecimento para solucionar questões que contemplam demandas operacionais ao mesmo tempo que aliam o belo como objetivo de planejamento.

Em nossos dias, tendo esse conhecimento e o tornado ainda maior, é inadmissível planejar cidades sem vincular a correta satisfação das demandas operacionais existentes nos espaços de circulação públicos ao prazer de vivenciá-los. Nessa perspectiva, o planejamento das cidades modernas é criticado por “banalizar” a experiência do espaço urbano. A imagem banal, explicada como aquela que não provoca emoção e não emula prazer, é contraposta à imagem poética, que captura o transeunte, estabelecendo um diálogo imediato com o seu inconsciente.

Bachelard (1988) esclarece que “(...) a imagem poética não está submetida a um impulso. Não é o eco de um passado. É, antes, o inverso, ou seja, pela explosão de uma imagem o passado longínquo ressoa em ecos e não se vê mais em que

profundidade esses ecos vão repercutir e cessar. Por sua novidade, por sua atividade, a imagem poética tem um ser próprio, um dinamismo próprio, ela advém de uma *ontologia direta*.” A ontologia pressupõe certo grau de vínculo entre o espaço, em sua estrutura profunda, e o transeunte, estimulando uma relação intersubjetiva pela noção de repercussão.

O *ónthos* da imagem tem um caráter plural, multifacetado e sempre reaberto, que se revela no circuito da transubjetividade, em que explicações causais perdem o sentido, pois o circuito estabelecido supera o nível de circunstâncias pessoais de um ou de outro. A natureza do alcance plural da imagem urbana tem uma significação que se institui no impacto ou emoção que causa no receptor. A poética do espaço residiria no jogo de ações e reações, em uma contínua transformação de imagens construindo a experiência estética desse espaço. O consumo de espaço, nessa perspectiva, constitui a ação de permanente fruição e, ao mesmo tempo, de intervenção desse/nesse espaço. As experiências estéticas em centros urbanos envolvem, como regra, os agentes que ocupam e modificam o espaço. São agentes simultâneos das intervenções e da cena urbana. A ideia de que o espaço urbano se converte em cenário para a *performance* de seus agentes transforma e identifica cada agente como um ator desse espaço. A monumentalização (por vezes [Berenstein, 1988], erroneamente denominada de “estetização”) do espaço pode, muitas vezes, contribuir positivamente tanto para a autoestima dos atores do cotidiano como para a atração de forasteiros para participar de cenas urbanas sem pagar ingresso.

Borja (1988) advoga que “(...) o centro ... deveria pertencer a todos os cidadãos, e, portanto, teríamos que tornar o centro acessível. Isso significava não apenas meios de transporte; teríamos

que fazer algo lá no centro para que as pessoas se sentissem à vontade, seguras, ou que se sentissem atraídas para ir até o centro ... O outro lado da mesma moeda seria monumentalizar a periferia”

Sua argumentação baseia-se na ideia de que na periferia não bastava resolver os problemas concretos de moradia, de serviços, etc., é preciso também gerar qualidade de vida urbana, gerar visibilidade, gerar autoestima. A estratégia para alcançar tal qualidade nos bairros populares seria usar melhores materiais, ter cuidados redobrados com o projeto urbanístico e das edificações. Exemplos dessa atitude não faltam em cidades como Rotterda e Amsterdam, na Holanda, Copenhagen, na Dinamarca e em Barcelona e Madri na Espanha.

Monumentalizar a periferia significa, para Borja, “(...) marcar simbolicamente o território, tornar esses bairros visíveis e mais interessantes”. Esses novos centros precisam ser elementos que nos constituam de comunicação, é preciso ter uma iniciativa pública que gere confiança e edifícios que deem visibilidade e melhorem a imagem da zona, em nível público e privado. Para Lerner (2008), “os projetos se justificam não em relação aos benefícios que geram por resolver um problema concreto, mas como um passo à frente para a qualidade da cidade.” Lerner entende que, além de resolver problemas concretos, eles têm que ser funcionais e têm que ser bonitos também. (...)

Borja é contundente “(...)Não podemos fazer dois tipos de projeto: um projeto para o centro e outro projeto para bairros mais populares. Não! Se houver dois tipos de projeto, os melhores têm que ser para os bairros populares. Temos que fazer a cidade nesse sentido, cidade integral, temos que partir de uma certa redefinição dos direitos dos cidadãos, porque as políticas públicas são justificadas não porque eles foram eleitos, não porque foram escolhidas, ou porque alguns profissionais

bons as escolheram; nos projetos urbanos, as políticas públicas são justificadas, porque dão uma resposta aos direitos dos cidadãos. E quais são os direitos? Não são direitos apenas à moradia; é o direito a ser visto, a ser reconhecido, é o direito à acessibilidade, a espaços públicos, à centralidade e assim por diante.”

A discussão proposta por Borja e Lerner, sobre a estética da periferia, é complementar à discussão sobre a estética dos centros urbanos. Ou seja, considerar a questão da estética dos bairros populares como “periférica” na discussão sobre a qualidade estética das cidades equivaleria a condená-los a um perene papel secundário nos aspectos que definem a qualidade da vida urbana. Em Porto Alegre, temos um exemplo tão bem-sucedido quanto antigo de qualidade conferida a bairros populares: é o caso da chamada Vila do IAPI. Construído (Derois, 2004, Barbosa, 2007) na década de 1940, em Porto Alegre, o bairro IAPI, como é conhecido em Porto Alegre, caracteriza-se como um notável exemplo de qualidade urbanística construída na periferia urbana que teve, ao longo do tempo, marcada integração ao tecido urbano da cidade. Suas características arquitetônicas expõem, para as avenidas principais que passam pelo bairro, um conjunto harmônico com fácil identidade visual ao percurso veicular ou pedestre. O interior do bairro, complexo em seu traçado, oferece inúmeras paisagens e caminhos e é repleto de histórias e relatos sobre modos de solidariedade social. O IAPI é um claro exemplo do que poderiam ter sido os bairros populares no Brasil: integrados ao tecido urbano das cidades e oferecendo alternativas de moradia a um conjunto heterogêneo de pessoas. O urbanismo do IAPI foi, infelizmente, esquecido por décadas em nosso país. Em seu lugar, cresceram os conjuntos habitacionais, também na periferia das grandes cida-

des, porém sem a qualidade urbanística do IAPI e também sem o potencial de integração à malha urbana que caracterizou o IAPI. Esse potencial é de extrema importância quando se trata de associar a experiência da imagem à experiência do percurso. O IAPI foi planejado para oferecer uma dupla experiência: uma de grande escala, a do percurso veicular e outra de pequena escala, peatonal. Na escala veicular, os seus edifícios aparecem com maior ênfase e o comércio abre-se para avenidas; na escala menor, predomina a vegetação e os pátios frontais às edificações residenciais. É um claro exemplo de respeito à vocação de cada escala. A preservação das características principais do IAPI não é explicada sem levar em consideração a boa articulação entre edificações e atividades.

Para Lerner (2008), "(...) uma cidade tem de ter uma espinha de crescimento, uma estrutura de crescimento (...) uma estranha arqueologia que une vida, trabalho e mobilidade numa mesma estrutura. A cidade é uma estrutura de vida e trabalho juntos."

O que torna os lugares atraentes é a associação da forma urbana às atividades que ocorrem nos espaços configurados pela forma. O desaparecimento de agentes da pluralidade, diversidade e complexidade acaba não só por retirar a alma dos lugares centrais, mas também por criar uma brutal ruptura com os elementos que lhes deram origem. Lugares sem posse, que, ao perderem suas identidades, contraem enorme dificuldade de manterem-se atraentes. Rupturas radicais produzem o rompimento de hábitos de uso e dos princípios generativos de transformação. No período pós-revolucionário, quando o centro de Havana e as suas áreas contíguas substituíram atividades comerciais por residências, foram submetidos a um processo de decrepitude só resolvido, recen-

temente, com o gradual retorno do comércio e dos serviços (Borja, 2008)⁵⁶.

Fazer retornar o comércio e os serviços não basta. É preciso criar condições adequadas para que os centros urbanos permaneçam ativos e belos. Em Fortaleza, Fausto Nilo (2008) relata uma situação não muito distante da que vivenciamos em Porto Alegre: "(...) os aluguéis são muito baixos e, por essa razão, transformam a atividade comercial popular em uma coisa muito rentável, que deu muita pujança e vida a esse comércio popular durante o dia, o que torna a situação muito difícil, porque, realmente, um centro de cidade não pode ser monofuncional e só para o comércio popular. As praças foram transformadas em rodoviárias, são cheias de ônibus, num sistema de que a cidade não necessita mais, mas esse trasbordo de ônibus para ônibus é uma maneira de criar conveniência para as compras, os comerciantes se organizaram com relação a isso, e ninguém consegue alterar essa química. A cidade fica refém dessa situação, e as propostas de transformar isso até hoje não conseguiram ser aceitas ou assumidas pelas Prefeituras". Fausto Nilo reclama para o centro de Fortaleza características históricas principais: a do passeio e do entretenimento. Reclama a volta do *flâneur*, o indivíduo que passeia sem pressa, curte os espaços e a conversa, protagonista por excelência da experiência estética do cenário urbano.

Ao transformarem-se em locais de acelerada passagem, os centros históricos e os centros de bairros de muitas cidades brasileiras deixaram de demandar o espaço do convívio, da parada sem compromisso, da agenda imprecisa e indetermi-

⁵⁶ Jordi Borja comenta que (...) é preciso ter políticas públicas muito intervencionistas, porque há algumas dinâmicas que tendem a desequilibrar o território. Ou seja, manter esse equilíbrio entre a função residencial, especialmente para classe média e a média-baixa, e a função terciária, o serviço, o comércio; 50% entre a função residencial e a terciária.

nada que o ver e o ser visto propiciam. Essas características, tão importantes para a reprodução de valores quanto para a ritualização de solidariedades sociais, tendem a materializar-se, enquanto se consolidam, em uma contínua qualificação do espaço. É da natureza das cidades que a estabilidade de rituais sociais coincida com a qualificação dos espaços onde têm lugar. A supressão desses rituais fragiliza a base material, expondo-a a transformações sem qualquer compromisso com as experiências estéticas coletivas anteriores.

O abandono das áreas públicas centrais, pelo seu caráter simbólico, traduz-se na renúncia à experiência estética do urbanismo em todas as suas dimensões. A importância que a esfera do privado vem tomando no tecido da cidade é visível. Nesse processo, encontramos a experiência da rua como “residual”, indesejada, daquilo que não se pôde privatizar⁵⁷. A poética do espaço público confronta-se com a internalização e a privatização da beleza. A gradativa destruição da experiência da rua, da avenida e da praça converge para a própria destruição da experiência estética dos espaços públicos. Passa a predominar a experiência estética doméstica em maior ou menor escala, como nos condomínios murados, em profusão cada vez maior. Fausto Nilo (2008) pondera: “O *shopping center* é atrativo porque tem qualidade, tem estacionamento, tem segurança. Se nós queremos competir com o *shopping center*, temos de aproximar essa ideia, não fazer um *shopping center*, até porque o *shopping center*, quando foi criado, se inspirou nas ruas de pedestres”.

Duff (2008) ensina que a realidade das áreas centrais pode ser diferente daquela observada em Fortaleza e em Porto Alegre: “(...) A segurança é de grande importância. Eu não sou especialista

em segurança, mas esse é um aspecto muito importante”. E continua “(...) em Chicago, o que era uma favela, no passado, é agora um bairro bom de se morar. Há cerca de um milhão de pessoas morando no centro de Chicago hoje em dia, embora essas pessoas pudessem se dar ao luxo de viver na periferia, no subúrbio. (...) As cidades bem-sucedidas dos Estados Unidos estão construindo ótimos bairros residenciais a partir do centro”. Sublinhando que essa possibilidade era completamente desconhecida há 30 anos, acrescenta que “(...) agora se tornou algo que as pessoas esperam com naturalidade.” Falando para o público de Porto Alegre, Duff é incisivo: “(...) Vocês precisam fazer isso, vocês precisam descobrir como fazer isso. Digam a si mesmos: em 10 anos, vamos construir uma cidade de tal forma que eu possa caminhar do Gasômetro até o bairro Moinhos de Vento e vou desfrutar cada passo dessa caminhada.”

A manifestação de Duff corrobora tendências mundiais. Durante as últimas décadas, conceitos de planejamento urbano no mundo sofreram radicais transformações. Na maioria das cidades europeias e norte-americanas, a estética urbana readquiriu gradualmente a importância perdida no pós-guerra.

Nos Estados Unidos, o *New Urbanism*, manifestação tardia do movimento *neositteano*, originado nas abordagens de Gordon Cullen (1996) e Kevin Lynch (1966), tem sido responsável por um número significativo de projetos urbanísticos e de arquitetura, utilizando linguagens com forte apelo historicista. Retratado em seus extremos no filme *O Show de Truman* (Weir, 1988), estrelado por Jim Carey, o *New Urbanism* não deixa de constituir uma reação à impessoalidade, à falta de identidade, à ausência de uma maior contaminação afetiva dos americanos por seus lugares de moradia. Aliás,

⁵⁷ Berenstein, Jacques, Paola, Opus Cit.

muito parecida com a linguagem dos condomínios residenciais tão procurados no Brasil.

As grandes cidades americanas, entretanto, não embarcaram na pequena escala do *New Urbanism*: Chicago (Millenium Park), Milwaukee (Museu de Arte), New York (Pier 17), Boston (The Big Dig), entre outras, apostaram em grandes infraestruturas capazes de alavancar enormes investimentos em atividades de lazer e culturais.

Na Europa, observa-se a preocupação em recuperar a escala monumental abandonada no século XIX. Grandes espaços recomeçam a ser projetados em obras monumentais, como em Londres (a Roda Gigante, o Domo), em Barcelona (a Vila Olímpica, o fórum, o porto), em Lisboa (a Expo). A competição entre cidades como fator de impulso para o desenvolvimento sugere a criação de ícones que simbolicamente representem e constituam, de fato (com inequívoca implicação estética), avanços na atração de investimentos.

O urbanismo, como uma das principais fontes de indução da experiência estética, combinado com a arquitetura de Calatrava, Foster, Gehry, Rodgers, entre outros, traduz-se em imagens carregadas de potenciais de identidade e emoção. O planejamento urbano meramente regulador foi definitivamente substituído por abordagens que, vinculando qualidade urbanística à economia, utilizam projetos urbanos como estratégia para atrair recursos e viabilizar o desenvolvimento de cidades pequenas, médias e de grande porte. No Brasil, a iniciativa privada é obrigada a propor, articular, desenhar e implementar empreendimentos com grande repercussão sobre o espaço público. Na Europa e na América do Norte, geralmente, o estado, como grande responsável pela administração do espaço público, propõe e articula investimentos, e a iniciativa privada os desenha e implementa. Com essa estratégia, fica mais fácil para o estado não

apenas aumentar sua participação intelectual, mas também obter maior participação financeira nos dividendos dos empreendimentos.

Nenhuma cidade brasileira, com exceção de Curitiba, adotou estratégias semelhantes às observadas nas cidades europeias e norte-americanas. Curitiba, a única cidade brasileira que antecipou-se à maioria delas. Para Jaime Lerner, seu principal mentor, a cidade é fator de regeneração da atividade econômica e cultural. Curitiba é um ótimo exemplo de que não basta vontade política, é preciso competência técnica. Por isso, a importância do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) como órgão autônomo de planejamento. Dentro de uma visão de responsabilidade do estado, propôs vários projetos “comprados” pela iniciativa privada. Ao oferecer uma experiência estética planejada, Lerner inovou e mostrou caminhos para a área central e para vários setores da vida urbana. Por essa razão, é possível falar-se de estética da mobilidade, da segurança, do lazer, dos eventos, das áreas residenciais e das áreas de produção. Barcelona inovou, por intermédio do prefeito Pasqual Maragall i Mira, ao criar um plano estratégico, tendo por base o apoio da Escola Tècnica Superior d'Arquitectura de Barcelona - Laboratório de Urbanismo, sob a coordenação de Manuel de Solá Morales (ETSAB) e a coordenação do competente arquiteto Oriol Bohigas.

Borja, um dos membros da equipe de Maragall, advoga a intervenção do estado sobre a cidade “onde ela já está sendo perdida”. Esclarece que é justamente nesses locais que existirão mais oportunidades, pois não costuma existir pressão privada forte sobre tais áreas: “(...) em alguns aspectos é mais complicado, porque temos que inventar as formas; por outro lado, é mais fácil, porque você terá terreno disponível. Em cidades muito densas,

como Porto Alegre ou como a maior parte das grandes cidades do Brasil, é preciso construir a cidade em cima da cidade, mudando as infraestruturas, mudando os edifícios, etc.” Borja salienta que “a cidade é um desenvolvimento de uma ideia de cidade”. E complementa: “(...) Em Barcelona, estávamos cientes do fato de que qualquer atuação numa zona da cidade teria que ser integral (...) geralmente começamos com espaços públicos, equipamentos sociais e culturais e com a animação desses espaços públicos (...) demo-nos conta de que era uma estratégia que tinha um grande potencial transformador em relação ao entorno” (Borja, 2008).

Com essa estratégia, Barcelona procurou aproveitar suas potencialidades mais reconhecidas. “Achávamos que tínhamos que criar um novo eixo, uma nova coluna, uma nova espinha, indo do porto ao leste da cidade, que era a zona industrial. Isso seria prioridade para que a cidade conquistasse a água, conquistasse o mar, a zona portuária, conquistasse os quilômetros de praia, inacessíveis na época, e que, além disso, não podiam ser utilizados, porque a água lá era de péssima qualidade.” O discurso de Borja é marcado pela importância dada à qualidade do projeto urbano, como vinculada, intrinsecamente, à responsabilidade da função pública, visto que coloca o urbanismo como eixo principal das políticas públicas urbanas. Para o planejador catalão, o urbanismo é chave tanto para atrair investimentos como para gerar a autoestima dos cidadãos para que gostem e sintam orgulho de viver em suas cidades.

Nos Jogos Olímpicos, os assessores de Maragall procuraram identificar, em Barcelona, áreas urbanas em declínio, por duas razões: a primeira, porque se tratava de áreas em desuso flagrante e, a segunda, porque seria uma forma de, agregando valor, atrair o investimento do capital privado e

financiar a infraestrutura faltante. De certa forma, Barcelona, a exemplo de outras cidades, foi “reinventada”. Ao visitar Porto Alegre, Borja constatou que a região do Cais do Porto tem as mesmas características da área onde foi construída a Vila Olímpica de Barcelona. Nessa constatação, reside também a percepção comungada por Duff sobre as chances de Porto Alegre superar desafios semelhantes aos de Barcelona, Chicago e Baltimore.

2. REINVENTANDO PORTO ALEGRE

A experiência de outras cidades tem, no urbanismo, seu eixo estruturador e, na dimensão sistêmica, sua base de implementação, ou seja, projetos urbanísticos de qualidade que se juntam a estratégias de desenvolvimento econômico, de geração de trabalho e renda, de infraestruturas (transporte e comunicações), de regeneração de áreas degradadas e de ocupação de áreas com grande potencial paisagístico.

Porto Alegre poderá vincular a dimensão urbanística a diferentes estratégias, desde que haja um mapeamento de possibilidades e dos principais riscos que ela enfrenta. Exemplos desses riscos, a “disputa” ou “concorrência” entre Porto Alegre e municípios vizinhos, antes desconhecida, passou a fazer parte da dinâmica da capital. Com a saída das indústrias da capital para a região metropolitana, a predominância das atividades terciárias do município impõe a pergunta sobre o que vai financiar a metrópole. Torna-se cada vez mais difícil pensar Porto Alegre sem perguntar: a partir de que base econômica crescerá a cidade? Responder tal questão permitirá visualizar caminhos para o estabelecimento de políticas de ordenação do território que favoreçam e estimulem o desenvolvimento da base econômica pretendida. Em Barcelona, entendeu-se que o turismo e o desenvolvimento tecnológico (Barcelona @2000) re-

presentariam uma fonte respeitável de ingresso. A municipalidade catalã decidiu investir forte nessa base, enquanto Porto Alegre soterrou o Programa Porto Alegre Tecnópole e o Projeto Cidade Saúde, duas propostas com nítidos elementos indutores de qualificação urbanística.

O Projeto Parque Tecnológico Cidade Saúde apresentado pela UFRGS, em 2001, (Kempf) e coordenado por Benamy Turkienicz mostra como é possível aproveitar a coexistência entre centralidade, presença e proximidade dos principais *campi* da Região Metropolitana de Porto Alegre, de grandes áreas de lazer e esportes, infraestrutura instalada e tendências de localização de equipamentos de suporte às atividades vinculadas à saúde. Embora proposta ensaiada na região esteja entre a III Perimetral e o Campus do Vale da UFRGS, seu entorno também apresenta vários aspectos favoráveis no eixo que se estende desde o Centro Histórico até o Campus do Vale da UFRGS e em ambas as margens da Bacia do Arroio do Dilúvio, em que há muitas instituições e empresas que atuam no segmento das Ciências da Vida. Na Bacia, localizam-se 27 dos 32 principais estabelecimentos de saúde da capital e calcula-se que trabalhem mais de 15 mil pessoas entre pesquisadores, estudantes, e profissionais, exclusivamente em atividades de alta qualificação tecnológica vinculadas à saúde.

A região é dotada de grande oferta de solos não urbanizados (vazios urbanos) e em mãos de poucos proprietários (metade em mãos do poder público), o que se traduz em grande oportunidade para o planejamento urbano. O potencial edificável da região é de, pelo menos, cinco vezes o que a cidade, como um todo, produz por ano (por volta de 700 mil metros quadrados por ano, em média). Somam-se a esses dados a passagem pela região de uma rede de alta velocidade, a conexão

direta e rápida ao aeroporto, vias interestaduais e porto. O altíssimo nível de centralidade viária e as oportunidades decorrentes da disponibilidade de solos e a proximidade de equipamentos altamente especializados fazem com que a região tenha um inequívoco potencial de influenciar positivamente o desenvolvimento econômico e ambiental de Porto Alegre.

É preciso vislumbrar horizontes nas diversas escalas de intervenção planejada. Por exemplo: a concentração em Porto Alegre do aeroporto de maior fluxo da região sul (excluindo São Paulo), de *hub* de distribuição de bens tanto para o interior do estado como para fora do país constituem patrimônio que poderia estimular políticas mais agressivas de investimentos em infraestrutura para armazenagem, beneficiamento e distribuição. Uma análise de demanda poderia esclarecer as medidas necessárias para fortalecer a infraestrutura existente, hoje concentrada na zona norte. O Porto Seco, administrado pela Prefeitura Municipal de Porto Alegre, poderia ser coadjuvante importante para uma implantação industrial leve e não poluidora.

Outra perspectiva que se abre, diante da tendência de vocação da capital para comércio, educação e serviços, é a da promoção de eventos de grande porte, como foi o Fórum Social Mundial. A paisagem de Porto Alegre é até hoje marcada urbanisticamente pela Feira Internacional de 1935, comemorando o centenário da Revolução Farroupilha, um movimento emancipatório gaúcho. Essa feira deixou o Parque Farroupilha e as avenidas até hoje belas e importantes. Porém, nada de permanente foi criado por meio do Fórum Social Mundial. Barcelona, inspirada em Porto Alegre, realizou, há poucos anos, um Fórum Internacional com a mesma agenda do Fórum Social Mundial. Todavia, ao contrário de Porto Alegre, plane-

jou para que o evento fosse apoiado por obras de urbanização e equipamentos, que passaram a integrar o patrimônio da cidade, tal qual já havia feito com a Vila Olímpica, o porto e as outras obras, na Olimpíada de 1992, e como fez Lisboa, por ocasião da Expo 98.

A cidade precisa definir linhas claras de *city marketing* e atrair ou, quem sabe, criar eventos para ela, aproveitando-os para qualificar sua infraestrutura. Áreas urbanas propícias para eventos não faltam. A oportunidade aberta pela escolha de Porto Alegre como uma das sedes de jogos da Copa do Mundo de Futebol, em 2014, é, quem sabe, a mais próxima no horizonte. Oportunidade ímpar para qualificar a orla sul do Guaíba, rio que banha a cidade, aproximando a cidade da água, hoje separada por vias de alta velocidade. Lá estão grandes equipamentos como o Estádio Beira-Rio, o Museu Iberê Camargo, o BarraShopping – um dos maiores complexos comerciais do município – e talvez, em breve, o polêmico resultado do Projeto Pontal do Estaleiro.

Com tantos investimentos já feitos (e os que ainda estão por vir), há a ausência de um desenho urbano de qualidade que integre tal conjunto de atividades e obras importantes. Empresários, políticos e as sucessivas administrações municipais têm sido incapazes de formular e consensualizar um projeto de desenvolvimento da base econômica da capital. A mais significativa ação conjunta entre empresários, políticos e administração municipal, nos últimos anos, gerou um produto com qualidade estética constrangedora: o Camelódromo que contribui para a degradação da qualidade ambiental do centro histórico e sinaliza enfaticamente o grau de isolamento em que estão as administrações municipais em relação ao meio empresarial. A licitação

do projeto teve somente um concorrente em todo o Brasil!

Sabemos que a infraestrutura de serviços e comunicações de Porto Alegre não deixa a desejar em relação a qualquer cidade de porte médio e grande da América Latina. A cidade concentra, pelo menos, 80% dos recursos humanos utilizados no estado para a produção de conhecimento científico e tecnológico. As universidades e os centros tecnológicos aqui localizados fazem de Porto Alegre a terceira cidade no Brasil em produção científica. A exploração dessas qualidades deve ser objetivo prioritário de uma administração que deseja atrair investimentos, pois Porto Alegre pode se credenciar como um grande laboratório para experimentos urbanos, que poderiam ser utilizados em cidades do hemisfério sul. Para atingir esse propósito, a administração municipal teria de seguir Lyon, Zurique e Sevilha, ou seja, abrir as comportas que hoje separam o corpo técnico e político do conhecimento produzido nas universidades locais.

Poderia ser argumentado que não existem recursos para modernizar rapidamente toda a capital. É verdade. No entanto, existem recursos para formular ideias e realizar experiências em espaços públicos mesmo em escala reduzida, por exemplo, nos centros de bairros, que possam atrair investimentos para a reprodução dessas ideias em maior escala. Sabemos que o tráfego veicular é fator que impulsiona o comércio de qualquer área urbana, especialmente, o comércio de bairro. Em nossa cidade, o desenho da infraestrutura de tráfego, em alguns casos, mais prejudica do que ajuda o comércio de bairro. Vários bairros necessitam sofrer redesenho do sistema viário para adequá-los às novas condições de intensidade de tráfego e de uso do solo com provisão de estacionamentos, praças

e outros lugares para socialização. Em Curitiba, a prefeitura lançou a Rua da Cidadania, uma cobertura metálica vinculada ao sistema de transporte coletivo que abriga comércio e serviços, como bancos, correios, órgãos públicos (transporte, saneamento, energia), agência do trabalhador, Conselho Tutelar, biblioteca, fundação cultural, escritórios de Secretarias Municipais (todas), Junta Militar, armazém da família, banco social, sanitários, espaço aberto para feirinha, Instituto de Identificação, quadra de esportes, acesso para deficientes, sala de ginástica. A Rua da Cidadania converte-se em centro de bairro, em áreas onde a centralidade natural, acompanhada de comércio e serviços, ainda não se consolidou. Curitiba merece nossa atenção como exemplo de projeto público associado ao investimento privado.

Se não existem recursos suficientes para reconstruir Porto Alegre, certamente não faltam para apoiar a estruturação de ideias sobre o seu futuro. Não faltam recursos humanos nem financeiros, basta aferir a quantidade de investimentos imobiliários destinados às faixas de renda mais alta. Falta decisão dos responsáveis pela Prefeitura de Porto Alegre em desenhar o futuro da cidade por meio de cenários de desenvolvimento compatíveis com as possibilidades da cidade e com o conhecimento mais atualizado do urbanismo. Cenários que vinculem a beleza e o desfrute do espaço urbano às soluções de infraestruturas mais modernas do que a tecnologia brasileira possa oferecer.

3. REFERÊNCIAS

- BACHELARD, Gaston. *A Poética do Espaço*. Rio de Janeiro: Ed. Martins Fontes, 1988.
- BARBOSA, L. M. *As relações Topofílicas na Vila do IAPI em Porto Alegre*. Dissertação de Mestrado UFRGS/PPGGEA 2007 (or. Nelson Rego).
- BERENSTEIN J., Paola. *Corpografias Urbanas in CorpoCidade: debates sobre estética urbana* Salvador: UFBA, 2008.
- BORJA, Jordi. Conferência proferida no Seminário "Porto Alegre : Uma Visão de Futuro", Câmara Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 2008
- CULLEN, Gordon. *The Concise Townscape, The Architectural Press*. Oxford (1971) 1996
- CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL, Brasília, 5 de dezembro de 1988.
- DE CERTAU, Michel. *A Invenção do Cotidiano, Artes de Fazer*, 2ª. Petrópolis: Vozes, 1994.
- DEROIS, R. "Primeiros Passos na "Vila do IAPI" Introdução a um Estudo Etnográfico das Práticas Cotidianas de um Bairro de Porto Alegre". Porto Alegre: Ed. UFRGS/Iluminuras, 2004.
- DUFF, Francis. Conferência. Seminário "Porto Alegre : Uma Visão de Futuro", Câmara Municipal de Porto Alegre, 2008.
- HILLIER, Bill & HANSON, Julianne. *The Social Logic of Space*. Cambridge: CUP, 1984.
- KEMPF, Arlete R. de Oliveira. Porto Alegre pode ter um novo pólo econômico in *Jornal da Universidade*, UFRGS, Porto Alegre, maio 2001.
- LERNER, Jaime - Conferência proferida no Seminário "Porto Alegre : Uma Visão de Futuro", Câmara Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 2008
- LYNCH, Kevin. *The Image of the City*. Cambridge: MIT Press, 1960.
- NILO, Fausto. Conferência. Seminário "Porto Alegre: Uma Visão de Futuro", Câmara Municipal de Porto Alegre, Porto Alegre, 2008
- ROSSARI, T. Comunicação. Seminário Porto Alegre – Uma Visão de Futuro, Câmara Municipal de Porto Alegre, 2008.
- TAVERNOR, Robert. Conferência. Câmara Municipal de Porto Alegre, 2004.
- WEIR, Peter *The Truman Show*, Paramount Pictures 1998



SEGURANÇA PÚBLICA

Fatores Preditivos da Violência na Região Metropolitana de Porto Alegre

Um Estudo Preliminar com Sugestões de Políticas Públicas⁵⁸

por Júlio Francisco Gregory Brunet

1. INTRODUÇÃO

Este trabalho utiliza-se de um modelo empírico que procura analisar a correlação existente entre os índices de criminalidade e variáveis que refletem a situação socioeconômica nos 31 municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre, utilizando informações sociais e econômicas do ano de 2000.

Gary Becker, em seu estudo *Crime and Punishment* (1968), propôs a Teoria Econômica do Crime, segundo a qual o autor de um crime leva em consideração a relação custo/benefício de sua execução. Essa avaliação, obviamente, varia de indivíduo para indivíduo, já que se trata de uma decisão pessoal. Entretanto, existem alguns fatores que influenciam o comportamento do criminoso por meio do aumento ou da redução dos custos - ou dos benefícios - ao cometer um crime. Esses outros fatores deram origem a contribuições teóricas que relacionam o crime com variáveis sociais e econômicas. Entre elas é possível citar:

A Teoria da Desorganização Social sustenta que as taxas de crimes são mais elevadas em comunidades onde os laços de amizade entre os seus integrantes são fracos, a organização social é baixa e os jovens têm nenhuma ou escassa supervisão.

A Teoria da Anomia aponta para a condição social em que as normas reguladoras do comportamento das pessoas perderam sua validade pela quase absoluta certeza da impunidade.

A Teoria Situacional parte do pressuposto de que as oportunidades desempenham um importante papel na motivação de todo tipo de crime.

Assim, é possível presumir que variáveis socioeconômicas influenciam a conduta do criminoso ao afetarem a relação custo/benefício do crime.

⁵⁸ As ideias apresentadas neste artigo foram produzidas a partir de outros estudos e pesquisas que tiveram a coautoria de Tadeu Viapiana, Ana Maria de Aveline Bertê e Clayton Brito Borges.

2. VARIÁVEIS SELECIONADAS

A estrutura reduzida do modelo utilizado toma a seguinte forma:

$$\text{CRIME} = \text{função} \left\{ \begin{array}{l} \text{Comunidade} \\ \text{População} \\ \text{Unidade Familiar} \end{array} \right.$$

A variável dependente *CRIME* corresponde ao total das ocorrências de crimes (homicídios, roubos e furtos) por 100.000 habitantes. As fontes das informações são o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (população) e a Secretaria da Justiça e Segurança/RS (número de ocorrências de homicídios, roubos e furtos).

Comunidade relaciona-se a um conjunto de variáveis que tratam da configuração urbana dos municípios e que, segundo sociólogos e criminologistas, podem influenciar o comportamento dos criminosos. As variáveis selecionadas foram:

- ▶ **DEN_POP:** densidade populacional – número de habitantes por km² (IBGE)
- ▶ **URB:** taxa de urbanização (IBGE)
- ▶ **IMIGR:** percentual de migrantes no total da população local (FEE)

População refere-se a variáveis que procuram retratar a situação econômica das pessoas que moram em cada um dos 31 municípios que compõem a Região Metropolitana de Porto Alegre e qual a sua influência sobre os índices de criminalidade. As variáveis são:

- ▶ **DESOC:** percentual da PEA desocupada (IBGE)
- ▶ **REND:** rendimento médio, em R\$, da PEA (IBGE)

- ▶ **EDUC:** componente relativo à educação do IDH (PNUD)
- ▶ **EV_ESC:** percentual de evasão escolar dos 10 aos 17 anos (IPEA)

E, finalmente, a *Unidade Familiar* procura medir o grau de organização social e de supervisão sobre os integrantes jovens de determinada comunidade. Para isso, foram selecionados os seguintes indicadores:

- ▶ **FAMÍLIA:** percentual de famílias com seis ou mais componentes (IBGE)
- ▶ **MULHER:** percentual de famílias cujo responsável pelo domicílio é a mulher (IBGE)
- ▶ **NEC_HAB:** percentual de necessidades habitacionais = déficit habitacional + percentual de moradias inadequadas (SEHADUR/RS)

3. OS DADOS

As variáveis foram coletadas para os 31 Municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre, para o ano de 2000, conforme a Tabela 1, na página ao lado.

Como é possível observar, as informações foram organizadas em uma matriz 31 x 11, cujas linhas representam cada um dos municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre, e as colunas, cada uma das variáveis selecionadas.

4. O MODELO

A estrutura completa do modelo assume a seguinte forma:

$$\text{CRIME} = \text{função} \left\{ \begin{array}{l} (\text{DEN_POP, URB, IMIGR,} \\ \text{DESOC, RENDA, EDUC, EV_ESC,} \\ \text{FAMÍLIA, MULHER, NEC_HAB).} \end{array} \right.$$

Tabela1 Variáveis preditivas da violência na RMPA

MUNICÍPIO	CRIME	DEN_POP	URB	IMIGR	EV_ESC	DESOC	REND	EDUC	FAMILIA	MULHER	NEC_HAB
Alvorada	2.996,17	2.596,42	99,70	11,95	31,40	11,89	491,31	0,89	8,57	28,99	14,16
Araricá	148,81	114,22	86,64	24,15	44,76	6,12	424,49	0,87	6,59	16,89	24,42
Arroio dos Ratos	1.132,36	31,31	93,93	11,38	29,10	7,79	476,23	0,87	3,83	22,48	16,51
Cachoeirinha	3.461,20	2.455,80	92,08	15,31	24,39	8,90	662,44	0,91	5,47	24,69	15,31
Campo Bom	2.628,75	879,77	92,09	9,09	28,78	4,54	658,39	0,90	4,02	23,49	12,02
Canoas	3.103,63	2.334,81	98,12	8,42	24,76	10,60	751,39	0,92	6,11	27,67	14,38
Capela de Santana	797,45	54,52	62,99	12,09	43,25	4,61	393,89	0,85	6,44	15,27	19,85
Charqueadas	1.628,78	136,39	85,84	14,71	18,08	9,76	537,23	0,90	5,10	22,23	11,94
Dois Irmãos	1.314,91	344,10	99,27	19,35	26,56	3,30	543,08	0,90	5,09	16,30	8,63
Eldorado do Sul	2.365,41	53,50	69,67	19,54	29,15	9,67	580,33	0,89	7,97	22,85	20,62
Estância Velha	1.998,18	670,46	97,82	14,57	29,39	6,10	602,18	0,91	4,64	21,22	12,03
Esteio	3.366,73	2.910,84	99,89	10,62	20,06	11,40	764,72	0,94	4,83	26,44	12,38
Glorinha	1.337,09	17,56	22,52	21,02	30,66	4,10	503,76	0,86	3,32	14,40	18,73
Gravataí	2.716,77	501,57	83,06	13,48	22,13	10,58	621,87	0,91	5,78	23,65	15,04
Guaíba	2.785,58	250,15	93,90	8,81	22,52	11,53	637,42	0,92	5,79	25,92	12,89
Ivoti	1.442,75	242,76	90,04	16,86	21,02	4,17	635,23	0,94	3,96	15,63	9,01
Montenegro	2.331,24	130,22	84,16	9,03	23,99	8,22	736,39	0,91	4,94	23,99	14,72
Nova Hartz	975,38	240,75	70,88	20,32	30,78	4,96	398,28	0,88	5,02	17,20	11,03
Nova Santa Rita	736,51	72,28	73,39	20,25	28,55	7,53	596,86	0,88	7,75	16,88	18,09
Novo Hamburgo	3.169,87	1.056,32	96,90	8,82	31,39	6,99	748,76	0,91	4,99	25,59	11,56
Parobé	1.632,57	410,79	95,68	13,07	27,78	7,75	460,06	0,90	5,75	19,14	14,79
Portão	1.962,93	154,20	80,34	11,92	32,46	6,97	645,57	0,91	4,40	17,15	13,75
Porto Alegre	5.188,78	2.738,71	95,95	6,68	19,35	8,94	1.271,47	0,95	4,48	38,16	12,68
Santo Antônio da Patrulha	1.066,56	35,31	42,19	6,78	31,92	6,40	412,74	0,85	5,34	20,29	17,09
São Jerônimo	1.898,14	21,65	69,78	7,96	33,09	7,55	660,79	0,87	6,03	22,90	24,35
São Leopoldo	4.069,81	1.891,96	99,67	10,44	26,66	9,19	749,91	0,92	4,94	25,41	11,56
Sapiranga	1.464,11	503,19	95,09	10,78	47,17	4,03	534,03	0,88	5,71	21,93	12,72
Sapucaia do Sul	2.536,03	2.094,73	92,04	10,62	25,61	10,02	590,27	0,90	4,97	24,83	15,53
Taquara	2.398,49	115,57	81,64	11,94	32,14	7,07	650,83	0,90	4,76	23,95	16,61
Triunfo	1.452,68	26,92	51,62	12,08	36,12	7,10	607,20	0,88	6,42	20,26	23,62
Viamão	2.149,68	152,20	86,71	11,78	24,91	10,33	552,43	0,89	7,53	29,00	14,79

A metodologia estatística utilizada para a análise da matriz resultante foi o da regressão linear múltipla, e, por meio dela, pode-se verificar, dentre as variáveis socioeconômicas selecionadas, quais afetam de forma significativa, do ponto de vista estatístico, os índices de criminalidade.

Os vínculos entre as variáveis são avaliados pelo coeficiente de correlação linear, e, por intermédio dele, é possível saber quais variáveis estão mais fortemente correlacionadas entre si.

O *software* utilizado para a análise da matriz foi o Sistema para Análises Estatísticas – SAEG– (versão demo) da Fundação Arthur Bernardes/Universidade Federal de Viçosa (MG).

5. O RESULTADO

O SAEG gerou a matriz de correlações conforme a Tabela 2, a seguir.

$R^2 = 0,90$ e

R^2 ajustado = 0,86 (Quanto mais próximo de 1 melhor).

Para uma melhor compreensão dos resultados apresentados pela matriz de correlações, é importante observar que:

- ▶ Quanto mais próximo de 1, mais as variáveis estão correlacionadas;
- ▶ sinal positivo: existe correlação direta entre as variáveis. As variáveis explicam-se diretamente;

Tabela 2 Matriz de correlações

	CRIME	DEN_POP	URB	IMIGR	EV_ESC	DESOC	REND	EDUC	FAMILIA	MULHER	NEC_HAB
CRIME	1,00										
DEN_POP	0,77	1,00									
URB	0,47	0,51	1,00								
IMIGR	-0,55	-0,34	-0,24	1,00							
EV_ESC	-0,54	-0,36	-0,30	0,18	1,00						
DESOC	0,57	0,50	0,34	-0,35	-0,51	1,00					
REND	0,82	0,55	0,35	-0,46	-0,49	0,30	1,00				
EDUC	0,74	0,59	0,68	-0,24	-0,70	0,38	0,75	1,00			
FAMILIA	-0,10	0,00	0,01	0,15	0,24	0,42	-0,24	-0,26	1,00		
MULHER	0,85	0,67	0,48	-0,63	-0,43	0,68	0,71	0,54	0,13	1,00	
NEC_HAB	-0,37	-0,33	-0,57	0,16	0,51	0,03	-0,25	-0,63	0,41	-0,20	1,00

- ▶ Sinal negativo: correlação inversa entre as variáveis. As variáveis explicam-se de forma inversa;
- ▶ Tendo em vista o foco do trabalho – elaborar políticas públicas que reduzam os índices de violência na RMPA –, considerou-se que o coeficiente de correlação mínimo para determinada variável ser significativa para a predição da violência é 0,70.

Dentre as variáveis avaliadas, as significativas para a predição da violência (coeficiente de correlação > 0,70) foram listadas a seguir.

Densidade populacional (coeficiente de correlação 0,77): há correlação direta entre os índices de criminalidade e a densidade populacional dos municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre. A razão provável é o anonimato, ou seja, levando-se em consideração a relação custo/benefício do crime, há uma redução no custo de sua execução, pois há uma diminuição na possibilidade de ser preso. Esse é o pressuposto da Teoria Situa-

cional do Crime, que considera que a circunstância criminológica do ambiente seria um fator que poderia inibir ou não a propensão ou a inclinação ao crime. Outra teoria que explicaria a significância dessa variável para predição da criminalidade é a da Anomia, que retrata uma situação social em que as violações não são punidas.

Renda (coeficiente de correlação 0,82):

também apresenta correlação direta com os índices de criminalidade. A razão seria a existência de alvos mais rentáveis, isto é, na relação custo/benefício, há um incremento no benefício na realização de atos criminosos. Essa variável, também, é explicada pela Teoria Situacional do Crime.

Educação (coeficiente de correlação 0,74):

existe correlação direta entre educação e criminalidade. A provável causa dessa correlação é o fato de que a educação está, também, fortemente correlacionada à renda. Conforme se pode observar na matriz de correlações, o

coeficiente de correlação entre a educação e a renda é 0,75. Assim, é lógico concluir que:

+ educação ▶ + renda ▶ + alvos ▶ + crimes

Mulher responsável pelo domicílio (coeficiente de correlação 0,85): essa variável apresentou o maior coeficiente de correlação direta com os índices de criminalidade nos municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre. A elevada correlação entre essa variável e os índices de criminalidade é explicada pela Teoria da Desorganização Social. Além disso, há consenso sobre a importância da função paterna, que representa a simbologia da lei e da autoridade na formação e sedimentação do caráter dos filhos. No entanto, a ausência paterna tem sido constantemente relacionada com a violência infanto-juvenil.

6. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

Finalizando, as variáveis que apresentaram baixo coeficiente de correlação com os índices de criminalidade e, portanto, pouco significativas para a predição da violência foram a taxa de urbanização, o percentual de migrantes na população, o percentual da PEA desocupada, a evasão escolar, o percentual de famílias com seis ou mais componentes e necessidades habitacionais.

Embora, comumente, a evasão escolar esteja associada à criminalidade, não é o que acontece neste estudo. Possivelmente, para os municípios da Região Metropolitana de Porto Alegre, a evasão escolar esteja relacionada mais à entrada do estudante no mercado de trabalho e menos ao seu envolvimento com o crime.

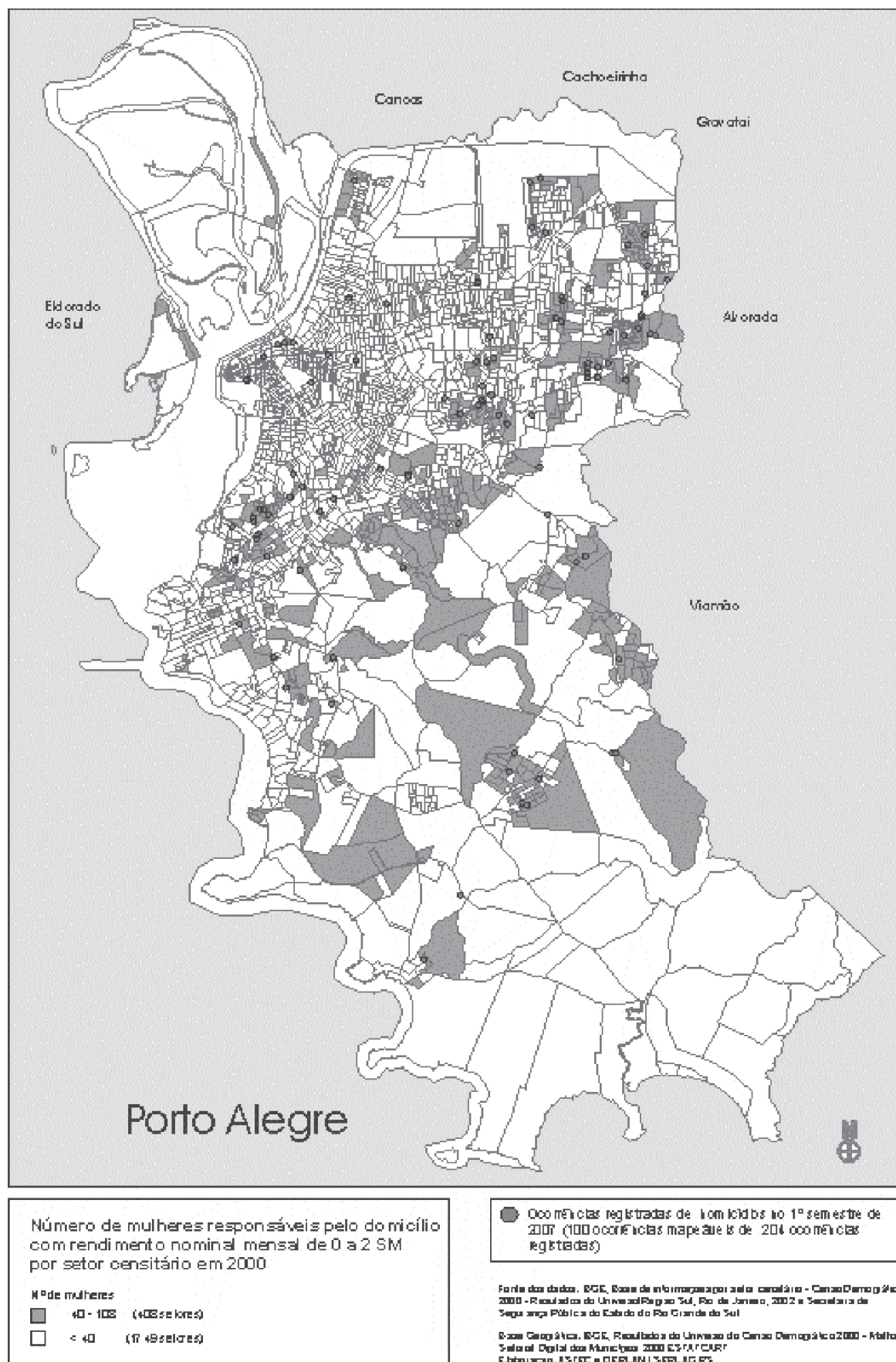
Ainda em relação à evasão escolar, é possível observar, segundo a matriz de correlações, que ela apresenta uma elevada correlação inversa (-0,70) com a variável educação. Essa correlação era, obviamente, esperada, já que, quanto maior o percentual de evasão escolar em um município, menor o nível de instrução da sua população.

7. O CASE PORTO ALEGRE

Porto Alegre é a capital do Rio Grande do Sul e, em seu entorno, encontra-se a Região Metropolitana de Porto Alegre. Segundo a Fundação de Economia e Estatística, Porto Alegre ocupa uma área de 496,8 km² e possuía, em 2006, uma população de 1.415.237 habitantes, resultando em uma densidade demográfica de 2.848,7 hab/km² e taxa de urbanização de 97,8%.

Comparada aos demais municípios da Região Metropolitana, Porto Alegre apresenta o maior rendimento médio da PEA e também o valor mais elevado do componente educação do IDH. Portanto, não é de estranhar que, conforme os resultados obtidos no estudo, Porto Alegre apresente elevadas taxas de criminalidade. Com efeito, no trabalho Padrões de Criminalidade de Brunet & Viapiana, de 2007, Porto Alegre sempre esteve entre os quatro municípios gaúchos com as taxas mais elevadas de homicídios e roubos no período 1997-2006 e sempre apresentou as taxas mais elevadas de furtos no mesmo período.

A correlação existente entre criminalidade e mulheres responsáveis pelo domicílio, no município de Porto Alegre, pode ser observada no Mapa 1, na página seguinte.



Mapa 1: número de mulheres responsáveis pelo domicílio com rendimento nominal mensal de 0 a 2 salários mínimos por setor censitário em 2000 e ocorrências registradas de homicídios no 1º semestre de 2007.

O mapa apresenta a localização espacial de duas variáveis abordadas ao longo do trabalho no município de Porto Alegre:

1. Número de mulheres responsáveis pelo domicílio com rendimento nominal mensal de 0 a 2 salários mínimos por setor censitário em 2000. A variável encontra-se distribuída em dois intervalos: menos de 40 mulheres, com ocorrência em 1.749 setores, e de 40 a 108 mulheres, com ocorrência em 408 setores.
2. Ocorrências registradas de homicídios no primeiro semestre de 2007. Foi possível localizar 100 ocorrências de um total de 204 registradas.

A análise do mapa permite verificar que, de fato, há uma forte correlação entre a localização espacial das ocorrências de homicídios e mulheres responsáveis pelo domicílio com rendimento mensal de 0 a 2 salários mínimos. Vale salientar que, nesse caso, a correlação ocorre em decorrência do surgimento de uma nova variável: a baixa renda das mulheres responsáveis pelo domicílio.

Assim, os bairros de Porto Alegre com ocorrência de “sombreamento” das duas variáveis caracterizam-se por baixos indicadores socioeconômicos e um elevado número de famílias desestruturadas e/ou fragmentadas, o que acarreta uma situação de elevada propensão à violência e à criminalidade como preconiza a Teoria da Desorganização Social.

Apesar de as informações sobre a taxa de homicídios serem de 2007 e das mulheres responsáveis pelo domicílio serem do Censo 2000, verifica-se que, nas áreas em que há o “sombreamento” dos indicadores, ainda permanecem as

baixas condições socioeconômicas e de fragilidade social.

Assim, a formulação de políticas de combate e prevenção à violência deve levar em consideração e ser focada em áreas geográficas determinadas conforme preceituam os indicadores analisados.

8. CONCLUSÃO

Atualmente, as elevadas taxas de criminalidade no país, especialmente nos centros urbanos de maiores densidades populacionais, é um grave problema social. As políticas de combate e prevenção à violência necessitam de um ponto de referência para a compreensão das causas e correlações do aumento da criminalidade. Muitas contribuições já foram realizadas por parte de sociólogos, criminologistas e economistas para o entendimento do crime. Entretanto, em termos de políticas eficazes de prevenção e combate à violência, há muito por fazer.

Este estudo procura contribuir para a identificação e interpretação de variáveis socioeconômicas e demográficas e sua correlação com o crime. Ademais, ele procura mostrar que não basta apenas identificar as variáveis correlatas com o crime, mas localizá-las, espacialmente, de forma que as diretrizes para a elaboração de políticas de combate e prevenção à violência sejam focadas em áreas geográficas específicas para garantir a eficácia de seus resultados.

9. SUGESTÕES DE POLÍTICAS PÚBLICAS

Uma das características da Segurança Pública brasileira é a pouca coordenação existente entre esferas de governo. Em nosso entendimento, os prefeitos têm papel decisivo, embora sem poder formal para resolução dos problemas dessa área.

Estas são algumas sugestões de diretrizes para a intervenção governamental.

1. Assumir o problema da segurança, localizando as situações de risco.
2. Articular e coordenar os órgãos envolvidos em Segurança Pública (Brigada, Polícia Civil, Ministério Público, Educação, Saúde, Habitação, Igrejas, Organizações Não Governamentais (ONGs), etc.).
3. Propor programas focalizados em áreas geográficas determinadas, tendo como alvo famílias em situação de elevado risco social:
 - ▶ Paternidade responsável;
 - ▶ redes de apoio à família, por meio de igrejas e outras instituições;
 - ▶ Programas de incentivo ao esporte e às atividades culturais e artísticas;
 - ▶ Programas de orientação e apoio às mães solteiras;
 - ▶ Programas de prevenção à gravidez na adolescência;
 - ▶ Programas de prevenção ao uso de álcool e drogas;
 - ▶ Programas de monitoramento de famílias com membro(s) adolescente(s) infrator(es).
4. Fomentar programas de formação profissional e inserção dos jovens no mercado de trabalho formal.
5. Criar comitês por bairros que, em conjunto com a polícia e demais órgãos, possam articular soluções de problemas específicos da região.
6. Substituir o policiamento aleatório pela criação de pequenos postos descentralizados, patrulhamento, motorizado e a pé, em áreas delimitadas, visitas a bares, restaurantes, mercados, escolas, etc.

7. Atuar sobre grupos específicos (velhos, aposentados, jovens, mulheres, comerciantes, etc.).

Obviamente, essas iniciativas servem para prevenir crimes. O trabalho de investigar, prender, etc. continua sendo tarefa da polícia.

Segurança Pública: para além do medo e do mesmo

por Marcos Flávio Rolim

Os temas da violência urbana e da criminalidade transformaram-se em questões centrais no Brasil nas últimas duas décadas, embora estejam ainda muito distantes de ocupar uma posição destacada na agenda política nacional. Violência e crime condensam, na verdade, um extraordinário conjunto de desafios a serem superados, exigências que terminam por tornar mais nítidas, também, toda sorte de limitações presentes em nossas tradições culturais e no perfil do estado brasileiro.

No Brasil, o debate público em torno dos temas afetos à segurança pública tem sido contrariado e amesquinçado por três circunstâncias especiais:

- ▶ por não dispormos, como regra, de diagnósticos precisos a respeito da incidência e da natureza das práticas violentas e criminosas, o que explica a ausência de políticas efetivas de segurança;

- ▶ por estarmos imersos em uma avassaladora sensação de insegurança que promove medo e angústia pública, erguendo obstáculos à lógica argumentativa;
- ▶ por seguirmos pressionados pelos paradigmas tradicionais, à direita e à esquerda do espectro político-ideológico, ambos incapazes de compreender efetivamente as dinâmicas criminosas.

Quanto à ausência de diagnósticos (locais, regionais, estaduais e nacional), bastaria lembrar que os gestores em segurança no Brasil lidam com uma base de dados formada a partir dos registros policiais (boletins de ocorrência – BOs – e termos circunstanciados – TCs). Essa base é absolutamente imprecisa para se identificar a natureza dos problemas na área, pela conhecida razão de que a grande maioria das vítimas – inclusive a maioria das vítimas de crimes violentos – não registra as ocorrências. O fenômeno,

identificado na literatura especializada como *dark rate* (cifra obscura), está presente em todos os países, mas é ainda mais significativo nas nações onde as taxas de confiança nas polícias são baixas. Não por acaso, o Brasil e a maioria dos países sul-americanos possuem subnotificações criminais muito elevadas.

Os registros policiais podem oferecer dados importantes sobre vários temas, destacadamente sobre como as próprias corporações trabalham, mas, se formarem a base de dados para a produção de diagnósticos sobre crime e violência, conduzirão, necessariamente, a conclusões distorcidas, não raro opostas às dinâmicas reais que operam socialmente.

Observe-se que o registro policial costuma dar conta de certos tipos de delitos, sendo avesso a outros. Assim, por exemplo, pessoas que tiveram seus veículos furtados ou roubados em geral procuram uma delegacia para efetuar o registro. Isso ocorre por conta do valor do bem subtraído e pela exigência das companhias seguradoras. A taxa de subnotificação para esse tipo de crime é, por decorrência, pequena. Para outros tipos, entretanto, veremos algo diverso. Esse é o caso, entre muitos outros, da violência doméstica que vitima, em escala muito maior do que se imagina, mulheres e crianças. Como se sabe, muito comumente, as vítimas desse tipo de violência não registram as ocorrências.

O sistema que pressupõe a comunicação oficial de um crime, além disso, termina por excluir os chamados “crimes sem vítima”. Por isso, os registros sobre “tráfico de drogas” são inexpressivos quando comparados com a incidência desse tipo de conduta na vida real; pela mesma razão, as pessoas não se dirigem a uma delegacia nem ligam para o 190, para registrar um caso de corrupção ou para denunciar um crime

ambiental, ou um delito de sonegação fiscal – não por coincidência, crimes praticados com frequência pelas elites.

Como se não bastasse, sabemos que, quando a polícia trabalha mais e melhor e os policiais se aproximam das comunidades, criando relações de confiança com os moradores, a tendência é que a taxa de registros de crime aumente. Isso não significa que os crimes estejam aumentando, mas, tão somente, que as vítimas estão tendo outro comportamento. Pelo contrário, quando a polícia trabalha menos ou quando a conduta dos policiais passa a ser caracterizada pela população como violenta ou corrupta, a tendência é de que os registros policiais diminuam, embora o número de crimes possa estar aumentando.

Para que o extraordinário número de ocorrências criminais e práticas violentas não registradas sejam estimados concretamente, os países mais desenvolvidos mantêm há mais de 30 anos serviços encarregados de realizar regularmente pesquisas de vitimização⁵⁹. A partir desse instrumento, com o qual parcelas representativas da população residente são entrevistadas a respeito de suas próprias experiências de vitimização, é possível, além de muitas outras informações, projetar números mais confiáveis a respeito da incidência e natureza dos fenômenos a serem enfrentados e identificar as principais dinâmicas criminais, bem como os pontos de concentração das ocorrências para cada tipo de delito

⁵⁹ Elas começaram a ser feitas na década de 1960, nos Estados Unidos, e, em 1966, a Pesquisa Nacional de Vitimização (*National Crime Victimization Survey - NCVS*) realizou o seu primeiro levantamento com 10 mil entrevistas domiciliares. Desde a década seguinte, as pesquisas nacionais passaram a ocorrer anualmente. O Bureau de Estatísticas Judiciais do Departamento de Justiça norte-americano faz pesquisas de vitimização desde 1973, com 50 mil domicílios como base. No Reino Unido, o Ministério do Interior começou a realizar os seus levantamentos em 1982, por meio da Pesquisa Britânica sobre o Crime (*British Crime Survey - BCS*). Atualmente, eles também são anuais.

(*hot spots*). A sucessão dessas pesquisas nos oferece a chance de saber, de fato, o que está ocorrendo, quais os crimes que estão aumentando e quais os que estão diminuindo. Assim, com base em pesquisas, temos não apenas o substrato empírico para a elaboração de planos de segurança adequados a cada realidade local, mas também um importante mecanismo de avaliação de resultados quanto às iniciativas tomadas pelo Poder Público. Outros instrumentos científicos devem ser também empregados para a elaboração de diagnósticos na área, entre eles sublinho a necessidade dos chamados “estudos de perfil de homicídio” (*homicide studies*).

Sobre a “sensação de insegurança” – na literatura especializada, “medo do crime” (*fear of crime*) –, o que muitos estudos têm demonstrado é que ela não corresponde, como regra, aos riscos reais, embora – como experiência subjetiva – seja muito “real” e deprecie a qualidade de vida de todos os afetados. Sabe-se que a sensação de insegurança condiciona o comportamento das pessoas. Assim, por exemplo, pessoas que residam em áreas tidas como “muito violentas” e que se sintam especialmente atemorizadas por conta disso passam a desejar sair dali. Amedrontadas, já não saem de suas casas à noite nem frequentam mais as reuniões da associação de bairro, da igreja ou do sindicato, o que termina por “desempoderar” a própria comunidade, crescentemente atomizada. A partir desse ponto, não manifestam mais interesse na conservação de suas residências nem se importam se os logradouros públicos de seu bairro estão sujos e malcuidados. Esse desinteresse será funcional à reprodução de uma “mensagem” aos potenciais infratores, que tenderão a identificar essas áreas degradadas como “áreas de ninguém”, uma espécie de “atrativo” para pro-

blemas de toda ordem. Entre os moradores, aqueles que tiverem melhores condições financeiras terminarão migrando, o que fará com que o valor dos imóveis e dos aluguéis caia substancialmente. O fenômeno tende a deslocar da região, também, muitos dos empreendimentos comerciais e a espantar potenciais investidores, o que aumentará as taxas de desemprego na região. Novos moradores serão atraídos para o local, mas a tendência é que sejam mais pobres e menos escolarizados e mais carentes de serviços públicos. O processo vai rapidamente desconstituindo laços comunitários formados ao longo de décadas e agenciando oportunidades ampliadas para a violência e o crime.

O medo do crime, em casos do tipo, revela claramente o seu potencial criminógeno, nos termos de uma profecia que se autorrealiza. Nesse particular, cumpre salientar que a maneira pela qual parte significativa da mídia brasileira tem abordado o crime e a violência, transformando-os em espetáculos altamente rentáveis, responde em larga medida pela sensação de insegurança disseminada socialmente, fenômeno ainda menosprezado entre nós.

Por fim, no que se refere às posições tradicionais manifestas no debate, temos, à direita, a proposição de uma “receita” muito conhecida, que costumo identificar como “hipótese repressiva”, e que pode ser resumida por três exigências fundamentais: “mais polícia, mais prisões e leis mais duras”. À esquerda, temos a ideia básica de que o crime e a violência devem ser compreendidos como subprodutos de uma realidade social marcadamente injusta. Uma proposição que, coerentemente, imagina a segurança pública como um resultado benigno de um amplo processo de reformas que promovam mais igualdade e justiça social. Ambos os pressupos-

tos estão fundamentalmente equivocados; ambas as posições são respostas ilusórias a problemas reais que, nos limites desses paradigmas, não podem ser conhecidos, e ambas perspectivas reforçam e legitimam a ausência de políticas públicas de segurança.

A “hipótese repressiva” tem sido aplicada e testada no Brasil em toda a sua história, com os resultados conhecidos. Nas últimas décadas, os investimentos na máquina persecutória (Poder Judiciário, Ministério Público, polícias, prisões, guardas municipais, vigilância privada, etc.) têm se ampliado de forma substancial, ao contrário do que comumente se pensa (apenas com a manutenção das polícias estaduais, o Brasil compromete algo em torno de 30 bilhões de reais/ano). Estamos chegando a uma população carcerária de meio milhão de pessoas – um número que faz do Brasil um dos países que mais encarceram em todo o mundo. A cada ano, o Congresso Nacional, atendendo à demanda punitiva crescente na chamada “opinião pública”, aprova projetos de lei que introduzem novos tipos penais, que estabelecem penas mais longas e que inauguram formas mais graves de execução penal. Um esforço, assinala-se, com o qual o país não equacionou nenhum dos seus problemas de segurança. Muitas são as evidências, a propósito, que autorizam a conclusão inversa, ou seja, a aposta na repressão terminou por agravar muitos dos problemas na segurança pública, tornando-se ela mesma parte do problema. Uma conclusão que, não obstante, está longe de agregar qualquer consenso. Com efeito, ao que tudo indica, imaginar que o direito penal possa oferecer uma resposta efetiva a problemas complexos, como a violência e a criminalidade, constitui uma das ilusões mais persistentes da modernidade.

Entretanto, o discurso tradicional da esquerda, ao reduzir os fenômenos modernos do crime e da violência às injustiças sociais, perde de vista as dinâmicas específicas que os tornam prováveis e os agenciamentos imediatos que os tornam reais. Para além da ideia óbvia pela qual se deve pressupor que os fenômenos sociais mais significativos estejam demarcados por sobre a “fratura básica” da desigualdade, não se podem compreender – com base nessa sobreposição – as razões pelas quais apenas uma ínfima parcela entre os miseráveis constitua carreiras criminais nem os motivos pelos quais tantos integrantes das elites econômicas e culturais se revelam especialmente propensos à delinquência, sobretudo em países como o nosso.

De fato, – a experiência internacional o demonstra à exaustão – é perfeitamente possível reduzir drasticamente as taxas criminais, mesmo que os indicadores sociais sigam inalterados ou mesmo deem conta do agravamento das injustiças sociais⁶⁰. No entanto, a conquista de patamares mais dignos de convivência entre as classes sociais e mesmo os resultados extraordinários alcançados nas experiências mais avançadas do estado de bem-estar social não foram suficientes para tornar o crime e a violência problemas secundários ou residuais. Esses e outros elementos indicam claramente que os fenômenos modernos do crime e da violência, embora influenciados ou estimulados pela realidade de exclusão e abandono que envergonham nosso país, possuem dinâmicas próprias, que importa conhecer e enfrentar. Essa exigência,

⁶⁰ Mesmo com experiências exitosas no Brasil que apresentaram reduções consideráveis nas taxas de homicídio – como o cada vez mais valorizado percurso da cidade de Diadema e, nos últimos anos, a impressionante queda dos crimes com resultado de morte no estado de São Paulo – se verificaram em um quadro de relativa estabilidade dos indicadores de desigualdade social. Na América Latina, a referência construída pela experiência de Bogotá, por seu turno, ocorreu em um quadro de agravamento do desemprego.

assinale-se, é ainda mais urgente no Rio Grande do Sul, um dos poucos estados brasileiros que tem apresentado uma tendência persistente de aumento das taxas de homicídio – especialmente na região metropolitana (contrariando a tendência nacional de queda nos homicídios, inaugurada em 2004) – e que estão muitos anos atrás de estados como Minas Gerais e São Paulo, quando o assunto é política de segurança.

Para além desses constrangimentos – aqui sumariamente anunciados –, o Brasil precisa construir uma agenda nacional na área da segurança pública, envolvendo uma série de políticas públicas, reformas legais e procedimentos administrativos urgentes. Finalizando essas breves notas, destaco os seguintes itens:

- ▶ Formação de um serviço nacional de pesquisas de vitimização, padronização dos registros policiais e formação de um banco nacional de dados sobre crime e violência que integre as plataformas informatizadas de todas as agências públicas na área, desde o Poder Judiciário, a Defensoria Pública e o Ministério Público até as polícias, os órgãos de perícia, o sistema prisional, o sistema socioeducativo e o Sistema Único de Saúde (SUS);
- ▶ Desconstitucionalização do modelo de polícia, com a reforma do artigo 144 da Constituição Federal, o que permitiria à União, aos Estados e aos Municípios a constituição de novas estruturas de policiamento e a reforma das atuais instituições com atuação na área;
- ▶ Introdução do “ciclo completo de policiamento” para todas as polícias – incluindo as guardas municipais –, que

passariam a atuar segundo áreas geográficas específicas ou segundo a natureza dos tipos penais⁶¹;

- ▶ Universalização dos modelos de “polícia de proximidade”, como o policiamento comunitário e o policiamento orientado para a solução de problemas;
- ▶ Mudança no perfil de investimento nas polícias – ainda hoje centrado na aquisição de viaturas e armamentos –, para o desenvolvimento da capacidade de investigação, o aperfeiçoamento da inteligência policial e a especialização das polícias e formação dos seus agentes;
- ▶ Estabelecimento, em cada polícia, de plano de carreira e de uma só via de ingresso, mediante concurso público e exigência de formação superior, com a definição de piso salarial nacional para a função policial equivalente ao salário médio de um professor universitário ao início de carreira;
- ▶ Reforma da legislação penal no sentido da redução da demanda de encarceramento aos crimes praticados com violência real e da ampliação das formas de responsabilização por penas alternativas à prisão e por mecanismos inovadores como aqueles propostos pelo paradigma da Justiça Restaurativa;
- ▶ Desenvolvimento de uma política nacional de apoio aos egressos do sistema penitenciário e efetiva na redução das taxas de reincidência criminal.

⁶¹ Este ponto é central. Em quase todo o mundo, as polícias possuem “ciclo completo” – ou seja, investigam, previnem o crime, prendem, mantêm a ordem e a paz e garantem os direitos da cidadania. No Brasil, temos, em cada estado, na verdade, duas metades de polícia: uma, de natureza judiciária, encarregada da investigação (Polícia Civil), e outra, de formação militar, encarregada do policiamento ostensivo (Polícia Militar). Cada uma delas tem, assim, metade do ciclo de policiamento, razão principal da histórica hostilidade entre ambas.

FÓRUM DE ENCERRAMENTO

Experiências Contemporâneas de Renovação Urbana

por Marcello Vernet de Beltrand

O evento de encerramento do Fórum *Porto Alegre, uma visão de futuro* foi muito aguardado por todos que participaram dos quatro encontros que o antecederam. Isso se deve ao fato de que o evento trouxe a Porto Alegre um grupo de pensadores de alta densidade intelectual e, também, porque o encontro de encerramento coroava um conjunto de debates travado, ao longo de cinco meses, por urbanistas, engenheiros, militantes sociais, empreendedores e técnicos de governo, entre outros. Conduzido por João Carlos Brum Torres, Coordenador-geral do Fórum, o evento final foi protagonizado pelos conceituados especialistas em temas urbanos Charles Duff, Jaime Lerner e Jordi Borja.

A seguir, será apresentado o conjunto das manifestações dos três especialistas. É preciso ressaltar que os editores da obra procuraram, sempre que possível, preservar o tom coloquial dos referidos discursos.

JAIME LERNER

Jaime Lerner é graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Paraná, ocupou o cargo de Governador do Estado do Paraná, foi Prefeito Municipal de Curitiba e Coordenador do Projeto Rio Ano 2000 – Governo do Estado do Rio de Janeiro. Também foi responsável pela estruturação urbana e transportes de Recife, Niterói, Goiânia, Aracaju, Natal, Campo Grande, João Pessoa, Uberlândia, Dourados, Guarujá e Cascavel. Em 2002, presidiu a União Internacional de Arquitetos e, atualmente, é sócio-diretor da Jaime Lerner Arquitetos Associados.

Sempre começo as minhas intervenções – mas não significa que seja sempre a mesma palestra - procurando enfatizar que a cidade não é problema, a cidade é a solução. E por quê? Porque, no mundo, existe uma visão muito pessimista em relação ao futuro das cidades, e não compartilho dessa ideia. Sempre existe essa visão trágica em relação às cidades: o dia em que a cidade do México terá 50 milhões de habitantes; o dia em que a cidade de São Paulo alcançará 30 milhões de habitantes. Sinceramente, eu não acredito nas projeções trágicas, por uma única razão: quando se projeta a tragédia, encontra-se a tragédia, até porque quem a previu pretende ter razão. Segundo, prefiro investir energia em mudar tendências que não são desejáveis. Então, acredito que o que se está procurando, com essa visão de futuro em Porto Alegre, é mudar tendências que não são desejáveis.

Gostaria de dizer também que, para fazer uma mudança, as pessoas afirmam que é necessário ter visão e vontade política. Claro, hoje

pela manhã, tivemos aqui todos os candidatos. Mas acho que é fundamental também que exista uma visão solidária. Solidariedade a gente tem dentro da gente e não quando a gente procura manipular uns contra os outros.

Mas, antes de começar a discussão, gostaria de dizer que, além da visão, vontade política e solidariedade, é necessária uma visão estratégica - sem isso, tudo se perde. E é necessário, também, saber transformar cada problema em solução. Há que se montar uma equação que permita transformar um problema em solução. Por isso, costumo dizer que qualquer cidade do mundo pode melhorar a sua qualidade de vida em menos de três anos. Sei que muitos se surpreendem com isso. Não importam a escala da cidade e, muito menos, os recursos financeiros. Sempre escuto dos Prefeitos e Governadores: “Ah, a minha cidade é muito grande, não se pode fazer nada”. Ou então: “No meu país, nós somos muito pobres, não podemos fazer nada”. Baseado

na minha experiência de quase 40 anos trabalhando com cidades, posso jurar que qualquer cidade pode, efetivamente, melhorar a qualidade de vida em menos de três anos.

Eu apreciaria apresentar alguns personagens de um livro que escrevi há 20 anos, tentando explicar a cidade para adolescentes, crianças e adultos. E, na minha opinião, o que valia há 20 anos continua valendo. O melhor exemplo de qualidade de vida é a tartaruga, porque é um exemplo de vida, trabalho e mobilidade. Se analisarmos o casco da tartaruga, veremos que ele tem o desenho de uma tessitura urbana. Então, pode-se imaginar como seria se cortássemos o casco da tartaruga em várias partes: morar aqui, trabalhar aqui, ter lazer lá - a tartaruga morreria. Pois é isso que estamos fazendo com as cidades: moradia aqui, trabalho lá, lazer acolá, sempre com a visão distorcida que está, repito, mantendo as cidades. Isso é um excesso, um desperdício de energia.

Um segundo personagem do livro é Oto, o automóvel, que é muito exigente e cada vez ambiciona mais obras e freeways para si. É muito egoísta, a very demanding person, uma "pessoa" muito exigente.

Resumindo, vou repetir uma velha frase, para dar a ênfase necessária: o carro é como nossa sogra mecânica. Temos que ter boas relações com as sogras, mas não podemos deixar que elas comandem a nossa vida. Em outras palavras: se a única mulher da tua vida é a sogra, então tens um problema. É isso que está acontecendo atualmente.

O outro personagem é o ônibus amigo. É óbvio que estou "forçando a barra" para o transporte público. Ele carrega 300 passageiros, é mais democrático.

E há um novo personagem, que é o vendedor de complexidade. Ele é especialista em tentar nos mostrar que a cidade é tão complexa quanto ele quer que se pense. E a cidade não é. O mundo está repleto de vendedores de complexidade, que vendem ideias falsas e cenários falsos. Defendem a "egoarquitetura", ao invés da ecoarquitetura.

Para firmar o conceito em relação à cidade, diria que cada cidade tem um desenho. Além dos problemas comuns que uma cidade tem - educação, saúde, atenção à criança, segurança -, três pontos são essenciais para resolver o problema das comunidades. E também são vitais para a própria humanidade: mobilidade - cada cidade terá sua importância nisso -, sustentabilidade e coexistência. Mas por que tais elementos? Em primeiro lugar, qual é o grande problema, o grande temor que existe hoje no mundo? A resposta relaciona-se com o câmbio climático. Muito se fala a favor da sustentabilidade hoje, todos procuram o rótulo da sustentabilidade. Até os bancos aspiram a tal condição! Na verdade, fica-se sempre com a sensação de que não sabemos exatamente como enfrentar o problema. Muitos supõem que basta pensar em materiais novos, o que é muito importante, mas não é tudo. Outros sustentam que são os green buildings, também muito importantes, mas também não é tudo. As novas formas de energia são importantíssimas, mas também não resolvem. Reciclar, reutilizar é igualmente importante, mas não basta.

O ponto crítico é que 75% dos problemas de emissões de carbono hoje são produzidos nas cidades. Portanto, é na concepção das cidades que temos de atuar. Há que se trabalhar em todos os campos, mas é na

concepção das cidades que vamos colher resultados mais efetivos.

Vou abordar rapidamente algumas questões. Cada cidade tem o seu desenho, seja uma estrutura de crescimento radial ou linear. Curitiba, a minha cidade, tem um desenho próprio. O Rio de Janeiro são dois pássaros beijando-se através da ponte Rio-Niterói; Oaxaca, no México; San Francisco, na Califórnia; Market Street, Van Ness Waterfall, todas tem seu desenho próprio.

A ideia de que uma cidade tem de ter uma espinha de crescimento, uma estrutura de desenvolvimento é fundamental. O que é isso? O que é o desenho? É uma estranha arqueologia, que vai captando velhos caminhos e as coisas que são caras aos indivíduos, e vai construindo uma espinha de crescimento que une vida, trabalho e mobilidade numa mesma estrutura. A cidade é uma estrutura de vida e trabalho juntos. Esse é o caso de Curitiba, onde a densidade está ligada à proposta de transporte. Onde há maior densidade, há maior oferta de transporte público. Aqui, o ônibus se desloca em pista exclusiva, enfim, são aspectos que vocês conhecem muito bem.

Menciono apenas um dado: a cidade de New York está tentando fazer o seu metrô na 2ª Avenida. Lá, discutiram esse problema por 50 anos e agora estão começando a implementar. Vai demandar mais 20 anos. Ou seja, 70 anos, 4 bilhões de dólares, e a linha da 2ª Avenida não vai transportar mais passageiros do que a linha de ônibus biarticulado que passa na frente da minha casa, em Curitiba, e que custa cem vezes mais barato o quilômetro construído.

Mas não é essa a essência do que desejo afirmar. É claro que um sistema que não

tem subsídio e evolui de 25 mil passageiros por dia, transportando, hoje, 2,5 milhões - mais do que os metrô do Rio de Janeiro e São Paulo - é autossuficiente. E continua evoluindo.

Agora, há alguns aspectos que devem ser destacados. Muito se fala em pista exclusiva. Não basta construir a pista exclusiva e pôr os ônibus em movimento. Esse engano a cidade de São Paulo já cometeu três vezes - uma cidade que tem quatro linhas de metrô e 84% dos deslocamentos são realizados em superfície! Então, é necessário fazer alguma coisa na superfície, porque não é possível aguardar até se ter uma rede completa. Redes completas tiveram Londres, Paris, Moscou, New York. Mas isso ocorreu há 100, 120 anos. Hoje é muito mais difícil. Mas, se tiver metrô, ótimo.

Eu mudei bastante durante esses anos. Não tento mais provar qual é o sistema melhor. Para mim, todos os sistemas são bons. Todos! Se você tem um metrô, ótimo! Que ele seja um smart metrô. Se você tem transporte de superfície, tem que ser um sistema metronizado, ou seja, que funcione como um metrô. Se você tem táxi, bicicleta, tudo tem que operar. E eu acho que a condição básica é jamais, repito, jamais, competir no mesmo espaço.

O Tubo de Embarque

Uma evolução do sistema de transporte na cidade de Curitiba foi o tubo de embarque, que permite ao usuário pagar antecipadamente a passagem e embarcar no nível da plataforma do ônibus. Parece simples, mas muitas cidades já “quebraram a cara”, esquecendo que o sistema necessita de pista exclusiva, condições de embarque e frequência. Temos

uma frequência em Curitiba de minuto em minuto e, às vezes, de 30 em 30 segundos. Então, essa é a condição para ter um transporte de massa eficiente. E o embarque ocorre nessas condições. Os tubos são de vidro, ninguém faz grafite, e já resistiram às torcidas do Atlético e do Coritiba, uma vez que os tubos estão próximos dos estádios.

Outro aspecto importante é que o portador de deficiência que usa normalmente o serviço de transporte não precisa ser empurrado. Há um pequeno elevador que permite que o portador de deficiência use o sistema como qualquer outra pessoa.

Frequência Eficaz

Quero retornar a um tópico. Ao referir a frequência de minuto em minuto, as pessoas se assustam: “Mas como, se um metrô tem frequência de dois em dois minutos, ou de 90 em 90 segundos, como é que isso pode acontecer?” Pode, porque é possível ter frequência de até 20 segundos em superfície. No subsolo, tem que injetar trens e necessita de muita tecnologia para chegar a uma frequência de minuto e meio em minuto e meio. Agora, na superfície, anda de maneira mais lenta, porém os embarques são mais rápidos, e as conexões também.

Certa vez, quando fui entrevistado por um jornalista do New York Times, em Curitiba, falei das condições do sistema e da frequência de minuto em minuto, ou de 30 em 30 segundos. Minha mulher, que assistia à conversa, disse: “Espera lá, você não vai falar essa mentira, você está exagerando”. O jornalista do New York Times ali, e ela me fazendo passar um vexame! Então, desafiado, conduzi o jornalista e minha mulher até a sacada do apar-

tamento. Começamos todos a contar o tempo. Passava um ônibus a cada 40 segundos. Por certo, minha moral, pelo menos durante três meses, em casa, ficou elevada. Então, afirmo que a bicicleta é importante, desde que tenha condições ótimas de operar, por exemplo, interligando os parques ao longo dos canais, onde o traçado é plano.

O Surgimento do Tubo

Como é que surgiu o conceito do tubo? Tudo começou no Rio de Janeiro, quando trabalhamos no Projeto Rio-2000. Sugerimos, à época, uma conexão ligando o metrô com o ônibus e com o sistema do Coester aqui de Porto Alegre. O projeto não foi em frente, porque o Metrô e as empresas privadas de transporte foram contra, e tivemos que nos retirar. Cerca de 25 anos depois, o mesmo Metrô e as empresas privadas nos contrataram para desenvolver a antiga ideia. Agora estamos desenvolvendo o trabalho, claro que de maneira mais aperfeiçoada. Os tubos são cilindros de vidro com iluminação led, e é possível ver como seria na paisagem do Rio de Janeiro. Ressalto que não serão tão coloridos como em Xangai.

Na verdade, todos os sistemas têm que ser aperfeiçoados. Recentemente, estive em Londres e Paris, e todos estão procurando melhorar o seu metrô. Em Londres, antigamente, havia mais paradas de ônibus. Hoje em dia, para ter um sistema melhor, há que se eliminarem algumas paradas e ajudar com ações na superfície.

Entendo que todos os sistemas são bons. Mas melhorias têm de ser pensadas na área de embarque, no traslado, para facilitar a passagem de um sistema para outro. Eu su-

geriria que, na reunião do G-8, deveria ser estabelecido que todas as torneiras de água quente ficassem no lado esquerdo e que todo o sistema de transporte coletivo tivesse a mesma área de embarque.

A grande revolução do transporte coletivo é a bicicleta, como o Vélib, em Paris. O Vélib é uma bicicleta, é um transporte individual. Mas não é só uma bicicleta, trata-se de uma solução de transporte coletivo. Você usa a bicicleta, tem meia hora livre e a entrega nos postos, numa malha muito bem distribuída na cidade. Isso ocorre em Lyon, Barcelona e em muitos outros lugares.

Transporte Individual Sem dono

Sou favorável ao transporte coletivo. Não existe futuro, se não houver um bom transporte coletivo. Mas existe um futuro para o transporte individual na cidade, que eu chamo de “transporte individual sem dono”, ou seja, a bicicleta e um pequeno carro. Não sou contra o automóvel, mas a favor de que, nos deslocamentos de rotina, o usuário adote o transporte público. Fora da rotina, ele pode usar o carro. Há o carro para a estrada, e há o carro para a cidade. O carro para a estrada chega a 180 km/hora; o carro para cidade não alcança 10 km/hora. Isso não faz sentido.

Estou investindo minhas economias para desenvolver o protótipo de um carro chamado “dockdock”. Ele tem a metade do tamanho do smart car. É um carro “dockado”, como um telefone celular. O usuário “docka” o carro em várias estações, o mesmo princípio da bicicleta Vélib. A minha ideia é a seguinte: o cidadão compra um carro e tem direito a um determinado número de horas no “dockdock”. Ele poderá usar o veículo dentro da cidade,

sem se preocupar onde estacionar, o que dá um caráter sustentável ao veículo.

Para isso, como já foi mencionado, três programas são essenciais: mobilidade, sustentabilidade e coexistência. Em termos de sustentabilidade, as pessoas, às vezes, não sabem como é que se pode fazer isso. Sou obcecado pela ideia de ensinar as crianças sobre sustentabilidade. Acabo de concluir um filme para crianças. Tem duração de seis minutos e procura ensinar a sustentabilidade. Trata-se de um filme que tem como fundo musical um rap, e as crianças, ao cantarem a música, aprendem o que precisam fazer: (1) usar menos o carro; (2) separar o lixo; (3) morar perto do trabalho ou trazer o trabalho para perto de casa; (4) entender que a sustentabilidade é uma equação entre poupar mais e desperdiçar menos. Outro aspecto é o multiuso: não se pode mais ter um centro de cidade que permaneça vazio 16 horas por dia, ou uma arena de esportes que você usa dez vezes por ano. Uma arena pode ser, pela manhã, um mercado; à tarde, pode ser uma faculdade e, à noite, pode receber eventos culturais e esportivos.

É preciso entender que todo espaço da cidade é bom. Eu aprecio, particularmente, as pedreiras. Se houver pedreiras, estou interessado em comprar. Esses espaços, que antes eram como feridas que o homem fez na natureza, com o tempo, se transformaram em uma nova paisagem, que está permitindo que se descubram novos usos. Por exemplo, veja-se o caso da Universidade Livre do Meio Ambiente, em Curitiba, e o Jardim Botânico. Quanto tempo demora para fazer um Jardim Botânico? Cem anos? Esse levou três meses. Por quê? Porque não está concluído, nós continuamos plantando.

Separação do Lixo

Outro tópico importante é a separação do lixo. É incrível como as pessoas ainda não entenderam que separação de lixo não se testa: ou se faz separação ou não se faz. Nós começamos há 20 anos, ensinando as crianças como separar o lixo, em todas as escolas. As crianças ensinaram aos pais, e, depois, começamos uma campanha. Não era uma campanha de Governo, como a voz de Deus dizendo que o Governo do Estado e a Prefeitura estão fazendo isto ou aquilo. Era um tipo de ensino: a “Família Folhas” explicava, em todas as escolas, como fazer para separar, e estimulava que as crianças ensinassem aos pais. Por isso, há 20 anos, Curitiba é a cidade com a mais alta taxa de separação de lixo: 70%. Muitas cidades europeias nem se aproximam desse número.

Espaço Multiuso

Quanto ao multiuso do centro, existe aqui, em Porto Alegre, a Rua 24 Horas, mas não é isso. Normalmente existem feiras, mas a feira noturna é a que tem um sucesso maior em Curitiba, onde as famílias se encontram. Basta simplesmente programar e saber trabalhar com o formal e o informal.

Lembro-me certa vez, estava em Zócalo, no México, de quando descobri um novo sistema de transporte. Às 6 horas da tarde, nunca vi tanta gente na rua, mais do que em Xangai. Fui transportado pela multidão, nem me mexia, a multidão me carregava. Então me questionaram: “Tem solução isso?” Respon-di: “Tem, quando a solução não está no espaço, está no tempo. Se o comércio ambulante for liberado após as 18 horas, vai ajudar a dar mais segurança, mais animação à área,

e todo o mundo ficará mais feliz.” Então, às vezes, é necessário saber lidar com o formal e com o informal.

A Cidade é Como um Retrato de Família

Estamos chegando perto do final e estamos visualizando o retrato de uma família. Você não rasga e joga fora o retrato de uma família. Você pode não gostar do nariz de um tio ou da barriga de uma tia, mas não rasga, porque esse retrato se refere a você. E o que é o retrato? A cidade é o nosso retrato de família. Existem algumas coisas que não fazem parte do Patrimônio Histórico Nacional, mas são referências para nós, como o anfiteatro que foi feito em 1973, o setor histórico, a área de pedestres, o Memorial da Cidade. E cada vez mais a gente procura acentuar qual é o nosso retrato de família. Como nós tínhamos - e Porto Alegre tem - uma contribuição étnica muito grande, temos o Portal dos Italianos, o Parque Ucraniano, o Parque Polonês, o Parque Japonês, o Parque Alemão. Então, quando a União Soviética se dissolveu, nos depa-ramos com gente do Uzbequistão, Cazaquis-tão, Urbequistão. E tivemos de parar o pro-grama, porque não haveria recurso para tan-tos portais.

Entendo que não há lugar na cidade que seja ruim. Às vezes, existem espaços horrí-veis. Mas, afirmo, não há sapo que não pos-sa ser transformado num príncipe. Ou rã que não possa ser transformada numa princesa, depende do beijo.

Em Curitiba temos um teatro, que foi er-guido em dois meses e dentro da lei. Porque, às vezes, as pessoas pensam que o Poder Público tem que demorar para fazer as obras. O teatro, sob a fiscalização do Ministério Pú-

blico, abriu uma concorrência para os tubos metálicos e outra para a mão de obra. Em 60 dias, inauguramos o espaço.

Havia também uma antiga pedreira, que estava se tornando um depósito de lixo. Nós a recuperamos e transformamos num parque. Gosto da ideia de que, em se tratando de um parque, nunca se faz a obra toda. Um parque se começa! Às vezes, as pessoas se preocupam em detalhar um parque, e a obra se torna caríssima. Recentemente, desenhamos o Parque Burle Marx, em Brasília. Era uma obra simples, apenas um caminho, não necessitava de investimento alto. E o Governador gostou muito do projeto, mas não podia realizar, porque o orçamento era de 90 milhões de reais. Eu disse: “Impossível!”. Então fomos investigar e percebemos que o pessoal do sistema viário tinha projetado um complexo viário em torno do parque, incluindo uma passagem subterrânea e outras obras viárias no interior dele. Expressei ao Governador um conceito que gostaria de repetir aqui: “Para parques não se faz orçamento. Um parque a gente começa.” Não adianta investir fortunas fazendo cercas. A melhor cerca é uma ciclovia, que é mais barata. É preciso entender que um parque não se completa de uma única vez: vão-se criando pontos de atração, para que a cidade possa assumir o parque.

Inovar é Começar

Tenho me dedicado à acupuntura urbana, porque acredito que, às vezes, a gente demora, e a rapidez numa cidade é um fator crítico. E por que é importante? Primeiro, para evitar a nossa própria burocracia; segundo, porque temos que entender que, uma vez que a decisão política foi tomada e a discussão

política foi concluída, temos de começar imediatamente, porque, senão, vira almoço de domingo em família: se inicia uma discussão que nunca termina. Terceiro, às vezes, não começamos devido a nossa própria insegurança, porque achamos que a ideia é tão boa que não podia ser da gente. As dúvidas aparecem, e se esquece do mais importante: inovar é começar. A criatividade começa quando se corta um zero do orçamento. Repito, inovar é começar, é entender que o importante é começar. Depois, é fundamental dar espaço, para que as pessoas possam exercer a sua crítica e corrigir as ações, quando não se está no caminho certo.

A Comunicação com a População

Outro ponto importante é a comunicação, o envolvimento das estruturas de planejamento com o poder de decisão e com a própria população. Tenho trabalhado com cidades em todo o mundo e conversado com os responsáveis pelas estruturas de planejamento. Muitos se comportam como se tivessem a vida toda para planejar. Eles esquecem que o administrador, o responsável político, tem três ou quatro anos para executar. Assim, começam o planejamento e se esquecem de comunicar à população. Eu costumo dizer: “Como é que a gente faz para que as coisas aconteçam? Primeiramente, propondo um cenário, uma ideia, um projeto, para que todos, ou a grande maioria entendam o que é e se se trata de algo desejável. Se as pessoas entenderem que é desejável, elas vão ajudar a fazer acontecer.” Mas, em geral, nós não somos chamados a ajudar a fazer esse cenário. Nunca se mostra qual é o cenário desejável numa cidade. Assisti a discussões de candi-

dados a Presidente, em vários países, dizendo que vão gerar empregos ou que vão diminuir impostos. Mas o importante é ter um cenário claro para um país, um estado, uma cidade.

Acupuntura Urbana

Certa vez, vi uma frase fantástica, em Lima, num muro: “Basta de obras, queremos promessas”. Na verdade, aquela frase no muro não estava errada: não eram promessas, eram sonhos. Queremos sonhos, é isso que eu quero dizer.

Quando vou a uma cidade, pergunto sempre aos responsáveis por que se demora tanto tempo no planejamento. Entendo que, às vezes, se podem começar algumas coisas focalmente e, com essa ação, criar uma nova energia, que vai apoiar o processo de planejamento. É isso que chamo de acupuntura urbana.

Sonhar a Cidade

Procuro sempre identificar, em cada cidade, duas coisas: primeiro, qual é o problema. Então, as pessoas apontam qual é o seu problema. Depois, eu indago: “Qual é o seu sonho?”. E espero que não venham dizer que “o meu sonho é resolver aquele problema”. O sonho deve ser muito mais do que resolver um problema específico. Tenho encontrado gente que tem sonhos. Recentemente estive na Rússia, em Perm, a quinta cidade russa, e o Governador da região comentou sobre os problemas e disse: “Meu sonho é que os jovens permaneçam aqui e não queiram ir para Moscou (a cidade fica próxima da Sibéria e é bem razoável). Eu quero que as crianças tenham orgulho da sua cidade”. Isso é um sonho, e é importante se ter um sonho à frente.

Ao concluir, gostaria de expressar que sou uma pessoa que teve muita sorte na vida – e pretendo ter mais ainda -, porque consegui realizar muitos sonhos. E não me refiro a sonhos profissionais ou políticos, mas a todo tipo de desejo. E eu notei uma coisa que acho essencial: às vezes, se você não consegue realizar o seu sonho, não precisa desanimar ou se sentir frustrado. Esteja certo de que, se você se dedicar a esse sonho com profundidade, um dia esse sonho vai dar a volta, cutucá-lo e perguntar: “Está lembrado de mim? Eu sou o seu sonho!” É a sua segunda chance, não a jogue pela janela.

CHARLES DUFF

Charles Duff é presidente da Jubilee Baltimore, organização sem fins lucrativos, que reconstruiu mais de 200 edifícios nos bairros históricos de Baltimore. Atualmente, é professor na Universidade John Hopkins e no Walters Art Museum e é autor de “Antes e Agora, Arquitetura de Baltimore”, de 2006, e “Arquitetura de Baltimore”, de 2004.

O ex-Governador Lerner disse que é um homem de sorte, e eu diria que eu também, pois tive a oportunidade de ouvir a sua palestra. Vocês realmente têm um homem maravilhoso neste País. Eu sei que vão eleger um novo Prefeito aqui em Porto Alegre. O Sr. Lerner gostaria de ser o Prefeito de uma outra cidade brasileira? Se a resposta for não, eu gostaria de que ele fosse eleito Prefeito de Baltimore, a minha cidade, nos Estados Unidos.

É ótimo estar em Porto Alegre. Aprecio muitíssimo a Cidade e, especialmente, a mistura fascinante de desafios e de oportunidades presentes nesta comunidade. Alguns dos seus desafios não são apenas desafios. São, na verdade, ameaças. Por outro lado, algumas das oportunidades são imensas, maravilhosas e muito significativas!

Semelhanças entre Baltimore e Porto Alegre

Porto Alegre e a minha Baltimore são cidades do mesmo tamanho. Vocês têm o Rio Gua-

íba, e nós, o Chesapeake Bay, que são corpos d'água muito semelhantes. As nossas cidades têm muita coisa em comum. Porém, nem sempre é boa notícia para vocês. A história das cidades americanas, nos últimos 60 anos, não foi uma história uniformemente feliz. E, quando o professor João Carlos pediu que refletisse sobre a experiência urbana nos Estados Unidos, buscando encontrar lições que poderiam ser úteis a Porto Alegre, consegui identificar alguns bons aprendizados, embora tenha encontrado também algumas lições infelizes. E consegui identificar algumas oportunidades, coisas que nós, americanos, fizemos acontecer nas nossas cidades. Mas não tive nenhuma dificuldade de encontrar problemas e fatos terríveis na história urbana recente dos Estados Unidos.

Nos 50 anos, após a II Guerra Mundial, os Estados Unidos tornaram-se o país mais rico da história humana. Geramos uma quantidade enorme de riqueza e também a distribuímos de modo bastante uniforme e justo. A classe operária se tornou classe média. E os trabalhadores do cam-

po se transformaram, por sua vez, na classe operária. Esse foi um dos grandes triunfos. Entretanto, foi um desastre para as cidades americanas.

Tenho 55 anos e, durante a maior parte da minha vida, as cidades americanas têm enfrentado crises. As cidades, na verdade, têm colhido fracassos num país de sucesso. As cidades dos Estados Unidos têm sido ilhas de pobreza num mar de riqueza.

Será que isso poderia acontecer aqui em Porto Alegre? Penso que sim, mas não tenho certeza.

Lições para Aprender

Existem certas lições que podem aprender conosco e, talvez, possam aprender comigo, para que não repitam nossos erros, que foram muitos. Mas, num enfoque mais positivo, diversas cidades americanas estão melhorando. Parece que, depois de 50 anos de crises, várias de nossas cidades tiveram alta do hospital.

Será que é possível melhorar Porto Alegre? Eu penso que sim e tentarei mostrar algumas lições de sucesso a partir da experiência urbana americana, que, talvez, se encaixem na situação de Porto Alegre. Mas, antes, gostaria de reforçar o que disse o Governador Lerner. Mesmo que esqueçam aquilo que eu disser, não percam da memória o que ele afirmou. Como os britânicos diriam, Lerner “acertou na mosca”: as cidades, realmente, têm um futuro brilhante, que precisa de energia, comprometimento e inovação. E, se estão aqui, significa que se preocupam com a sua Cidade.

O Automóvel e as Cidades

Nos 50 anos que decorreram após a II Guerra Mundial, nos tornamos (os Estados Unidos) uma sociedade rica e justa. No entanto, as cida-

des entraram em crise. Como é que isso aconteceu? Há dois aprendizados que se podem tirar disso. O primeiro relaciona-se com aquilo que o Governador Lerner chamou de Oto, o automóvel. Os Estados Unidos tornaram-se o primeiro país do mundo em que, praticamente, toda família tinha um carro. Na medida em que as classes operárias se tornaram classe média, elas também compraram carros.

O que há de errado nisso? Do ponto de vista das cidades, os carros são um desastre. As cidades, na verdade, têm relação com densidade. As cidades são uma tecnologia cujo objetivo é reunir as pessoas, e os carros são um inimigo mortal da densidade e, portanto, das grandes cidades. E por que os carros são os inimigos da densidade nas cidades? Simplesmente porque eles ocupam espaço demais, tanto quando se deslocam como quando estão parados. Se forem a Paris, encontrarão carros estacionados no centro da cidade. Os carros são os inimigos das grandes cidades. E, quando os Estados Unidos se tornaram uma sociedade rica e justa, a maioria dos americanos comprou carros e acabou se dando conta de que não podia estacioná-los nas cidades – e abandonou-as. Quando nasci, a cidade de Detroit, no Michigan, tinha 2 milhões de habitantes. Hoje, tem um milhão de habitantes. Os subúrbios têm 3 milhões de pessoas, mas a cidade, em si, diminuiu pela metade. A cidade de Saint Louis, no Missouri, tinha um milhão de habitantes nessa mesma época. Hoje, Saint Louis tem 340 mil habitantes. Os subúrbios de Saint Louis, nos arredores, têm dois milhões de habitantes, mas a cidade tornou-se, novamente, propriedade rural com muitas fazendas e está deixando de ser uma cidade.

Repercussões para o Brasil

Será que isso poderia acontecer aqui? Eu acho que sim, porque o Brasil está crescendo e ficando mais rico. E, se as estatísticas forem verdadeiras, os pobres estão se tornando classe operária, a classe operária está se tornando classe média. E, à medida que as pessoas da classe operária evoluem socialmente, o que vão fazer? Comprarão carros! A não ser que lhes deem uma opção melhor. E, quando elas compram carros, acabam saindo das cidades. Isso aconteceu nos Estados Unidos, nesses anos após a II Guerra Mundial. Primeiro, os ricos compraram carros e saíram das cidades; depois, a classe média comprou carros e deixou as cidades. Não sobrou muita gente, e as nossas cidades se tornaram ilhas de pobreza num mar de riqueza. Será que isso poderia acontecer aqui? Acho que sabem mais do que eu, mas penso que isso poderia ocorrer aqui. E, na medida em que pensam no futuro de Porto Alegre, cultivem sonhos, mas, também tenham pesadelos. Vão precisar deles, para que lhes deem energia. Suspeito que os seus pesadelos poderão se tornar realidades, caso não trabalhem arduamente. Essa possibilidade pode virar realidade, como aconteceu para nós, nos Estados Unidos.

Essas são as más notícias, o fenômeno que eu descrevi. Quando a maioria das pessoas compra carros e abandona as cidades, as cidades se tornam pequenas ilhas, onde só os pobres vivem. Essa foi a realidade dominante nos Estados Unidos, nos 50 anos que se seguiram à II Guerra Mundial. Mas também há boas notícias.

As Boas Notícias

As cidades americanas, finalmente, estão começando a se recuperar dessa catástrofe de cinco décadas. Algumas delas, como San Fran-

cisco e Boston, já se recuperaram plenamente; outras melhoraram parcialmente, como Chicago e a minha cidade, Baltimore. As cidades estão se recuperando, descobrindo novos princípios e inovando. Estão preservando e começando a fazer algumas coisas do jeito certo. E será que vocês podem fazer essas coisas aqui em Porto Alegre? Eu entendo que sim, embora não necessitem fazer tudo isso que vou comentar.

Exemplos a Serem Seguidos

Vejamos exemplos de iniciativas. Não conheço tudo sobre Porto Alegre, essa é a terceira visita que faço. Tenho ótimos amigos aqui. E faço algumas suposições, vocês poderão dizer se estou certo ou errado. Mas, mesmo assim, vou tentar.

A primeira sugestão que dou é de que vocês deveriam tornar as margens do Guaíba um espaço lindo. E é possível fazer tal melhoria.

Na área interna do porto de Baltimore, em 1950, por exemplo, as margens eram totalmente industrializadas, além de possuir alguns prédios altos e a zona de escritórios. E o resto são docas, que, naquela época, já não eram muito usadas. Hoje ele está totalmente renovado na minha Baltimore.

Se quiserem ter uma grande cidade no século XXI, é necessário construir lugares onde as pessoas queiram estar. Não se pode obrigar as pessoas a permanecerem na cidade. Há que se construir uma cidade na qual as pessoas queiram estar.

Fomos os pioneiros em reviver a orla, e a de Baltimore, agora, é o centro do distrito empresarial do Estado de Maryland e também uma das grandes atrações turísticas dos Estados Unidos. Além disso, é o centro de reconstrução da cidade. Isso não foi feito pelos turistas, mas por nós,

habitantes de Baltimore. O porto sofisticado começou a ficar assim há 30 anos, e todos os dias ainda se trabalha nele. Mas o início do processo ocorreu assim, o que seria o equivalente ao Cais do Porto aqui de Porto Alegre. Se conseguimos fazer isso, vocês também podem fazer. Funcionou para nós, para a minha Baltimore, que é uma cidade do tamanho de Porto Alegre.

Os Parques de Chicago

Chicago, uma cidade do tamanho do Rio de Janeiro, tem um dos maiores distritos empresariais do mundo, localizado em frente ao lago Michigan. Ali há uma sequência muito bonita de parques. Cerca de 30 ou 40 quilômetros de parques ao longo da orla do lago Michigan, na cidade de Chicago. São parques realmente grandes, que não são baratos, mas são grandiosos e lindos. Pessoas de todas as partes do mundo vão a Chicago exatamente por causa dos seus parques. Quando o Governador Lerner disse que a forma de construir um parque era começar, ele estava certo; os parques, ao longo da orla em Chicago, começaram há 110 anos, mas eles só se tornaram grandes parques nos últimos 20 anos. Os terrenos já estavam lá, e, subitamente, houve o desejo de fazer esse grande projeto. Hoje, os parques de Chicago inspiram realmente o núcleo da reconstrução das grandes cidades do mundo. No centro de Chicago está o grande Parque do Milênio. Esculturas moderníssimas embelezam os parques, que acolhem visitantes de todo o mundo. Porto Alegre não é tão grande quanto Chicago, mas o princípio é o mesmo: eles fizeram isso lá, também se pode fazer aqui.

Belezas de Porto Alegre

Existem coisas lindas aqui no centro de Porto Alegre. Temos a Praça da Alfândega - que eu

aprecio -, situada a uma quadra da orla do Guaíba. Mas o que há entre a Praça da Alfândega e o Guaíba? Infelizmente, o Muro da Mauá. Pobre Visconde de Mauá, acho que ele merecia um destino melhor, não é? O que vocês vão fazer em relação a isso? Não tenho a resposta, mas sei que precisam fazer algo. Existem duas opções. Lembro de Chicago, onde uma estrada enorme separa o distrito empresarial do lago. Não conseguiram se livrar da estrada, mas ergueram uma linda ponte projetada pelo arquiteto Frank Gehry, que fez o Museu Guggenheim, em Bilbao. O que essa ponte fez foi transformar a chatice em algo prazeroso. Era desagradável passar pela rodovia. Mas a ponte transformou o espaço e fez da estrada uma experiência agradável. Será que vocês podem fazer isso? Sim, mas não é a única coisa a fazer.

A cidade de San Francisco, por exemplo, tinha a freeway de Embarcadero, imensa e feia. E por onde passava? Ao longo da orla, onde havia o rio, o edifício do ferryboat, um dos principais edifícios da cidade e a freeway de Embarcadero, que separava a cidade de San Francisco da água. Até que Deus interveio com um terremoto, e a metade da rodovia ruiu. Então, os habitantes de San Francisco perguntaram: "O que vamos fazer agora?" O resultado foi que demoliram a outra metade. Quem for a San Francisco, hoje, verá que ali está uma área muito renovada. Esse passeio tem um comprimento de quatro quilômetros ao longo do curso da água, onde ficava, antes, a estrada. Será que podem fazer isso? Não sei, mas vocês têm que fazer algo. Quem sabe colocar uma ponte, demolir o muro. Isso vai contribuir muito com a Cidade.

A Orla do Guaíba

A segunda parte da odisséia em relação ao Guaíba é ter consciência de que a orla do rio é realmente imensa e muito bonita. A cidade tem o Cais do Porto, que é bonito, mas a orla do Guaíba é muito maior. Quantos de vocês já estiveram no novo Museu Iberê Camargo? Eu já estive e trata-se de um dos grandes edifícios do mundo. Em segundo lugar, é necessário criar parques ou passeios públicos, para que as pessoas possam caminhar ou andar de bicicleta do centro até o Museu Iberê Camargo. Esse passeio deveria ser considerado um fato absolutamente normal e corriqueiro. Então, quando se pensa na orla do Guaíba, ela pode se transformar em algo maravilhoso e em grande escala.

Mais uma vez, voltamos à minha Baltimore. Iniciamos pelo centro da cidade, com o equivalente ao Cais do Porto, mas não paramos por aí. Agora há um passeio ao longo da orla, que tem 13 quilômetros de comprimento. Quando se está na ponta, fica-se a uma distância de sete quilômetros do centro, que é uma das pontas do passeio. Há um parque grande, tranquilo, com um edifício e muitos lugares na cidade de Porto Alegre para onde as pessoas poderiam se dirigir e admirar as águas em ângulos e perspectivas diferentes.

Se conseguirem fazer isso, perceberão que é possível fazer o que a cidade de San Francisco fez. De todas as cidades americanas, San Francisco é a única cidade que lembra Porto Alegre. E San Francisco é a melhor cidade dos Estados Unidos.

Quando subo no topo de um morro, o que vejo? Se não puderem ver o suficiente aqui em Porto Alegre, façam algo a respeito disso. Espalhem essa cidade, para ter visões intensas do lago Guaíba. O futuro vai recompensá-los por isso.

A orla e as margens são importantes e fazem parte da história de sucesso das cidades americanas do pós-guerra. Peço-lhes que não negligenciem aquilo que é essencial e que pode estar sendo deixando de lado no momento. Não tratem com descaso o centro de sua cidade. Chicago, por exemplo, está construindo belos parques pela cidade, e também estão reconstruindo o centro da cidade continuamente. Não faz sentido ter um parque num lugar onde as pessoas não querem estar. E o centro de uma cidade sempre é a parte mais importante dela. Por quê? Porque é o lugar para onde as pessoas vão. Aqui estão os habitantes de Porto Alegre, no inverno.

Por acaso, quando chega a uma cidade, o visitante se dirige ao subúrbio? Não, todos buscam o centro. Quando as pessoas visitam Porto Alegre, também vão ao centro. Pensem naquilo que as pessoas encontram no centro da cidade. Cuidar do centro e da orla do Guaíba permitirá que se encontre a força da Cidade, o que pode gerar um segundo eixo de crescimento para o futuro de Porto Alegre. Exatamente no centro de Baltimore há muitas coisas acontecendo, como os novos prédios de escritórios.

Chicago, Baltimore, San Francisco e New York são cidades que estão, entre outras ações, reavivando, investindo e construindo o centro. Isso significa um centro mais prazeroso para todos, habitantes e visitantes. Isso faz com que os próprios moradores da cidade sintam orgulho dela.

As cidades americanas bem-sucedidas estão erguendo excelentes bairros residenciais a partir do centro. A maior parte dos prédios em Baltimore segue o estilo britânico, com tijolos vermelhos. Resido num prédio que tem apenas seis meses e cujo estilo existe há 150 anos. Esses têm apenas seis meses de idade. A ci-

dade de Baltimore está circundando o centro com bons bairros, pois é o que as pessoas esperam de uma ótima cidade.

Se desejam que Porto Alegre seja uma ótima cidade, devem descobrir que esse caminho envolve trabalhar na orla ou no centro. Depois, a partir do centro, criar bairros ótimos e seguros, a segurança é de suma importância. O que Baltimore faz numa escala similar à de Porto Alegre é o mesmo que Chicago fez comparativamente ao Rio de Janeiro. Hoje, há cerca de um milhão de pessoas morando no centro de Chicago, embora essas pessoas pudessem se dar ao luxo de viver na periferia, no subúrbio. Isso era inimaginável há 30 anos. Isso é notável, e agora se tornou algo que as pessoas esperam com naturalidade.

Um Segundo Elemento de Conexão Urbana

O segundo elemento da estrutura que recomendaria se inicia no Cais do Porto, atravessa a área do centro, a Praça da Alfândega, passa pelo campus da UFRGS, chega até o Parque Farroupilha e estabelece uma conexão com bairros como Bom Fim, Independência e Moinhos de Vento. Eis aqui algo que podem fazer num prazo de 10 anos. Repitam a si mesmos: em 10 anos, vamos construir uma cidade na qual se possa caminhar do Gasômetro até o bairro Moinhos de Vento. E desfrutarei cada passo da caminhada. Estarei numa boa cidade em cada passo desse caminho. Será que podem fazer isso? Sim, podem! Será que deveriam fazer? Sim, deveriam!

Mais uma vez reitero o exemplo de San Francisco, única cidade americana que se parece, ainda que parcialmente, com cidades brasileiras. Aqui em Porto Alegre existem ruas que são parecidas com essas, como é o caso das bonitas

ruas do centro da cidade. Basta ir à Praça da Alfândega, que está com um aspecto bastante tristonho agora, e observar aquele ambiente. Transitem por essas ruas e percebam que são espaços um pouco escuros, mas são lugares que se parecem com Upper East Side ou Upper West Side, em Manhattan, New York. Existem muitas áreas assim. Percebam que há um grande potencial de criar um bairro residencial consistente no centro. Se conseguirem viabilizar essa iniciativa, isso lhes trará um retorno enorme. Se pretendem se deslocar do campus central da UFRGS até a Praça da Alfândega, terão que percorrer um caminho com muitos obstáculos. Creio que é possível fazer coisa melhor. Em Porto Alegre, existem belos prédios históricos, e muitos deles possuem a aparência deste que vemos agora.

Mundo afora, quando as pessoas restauram prédios históricos, tornam as cidades mais prazerosas, o que faz com que as pessoas apreciem estar nesses ambientes.

A Melhoria dos Espaços

O campus central da UFRGS, parte central da estrutura de Porto Alegre, possui uma bonita arquitetura. Porém a paisagem deste ambiente parece um estacionamento. Quem vai a Oxford, Cambridge, Harvard, Universidade de Los Angeles, ou a qualquer outra grande universidade verá que é possível fazer coisa melhor do que isso. E, se ambicionarem ter uma estrutura urbana séria e que vá ajudar a construir a Cidade do futuro, necessitarão repensar, por exemplo, onde estacionar os carros ou, então, ter um ótimo sistema de transporte público. Seja qual for o caminho, vocês podem descobrir as alternativas para qualificar esses espaços.

JORDI BORJA

Jordi Borja é um homem respeitado na sua cidade, no seu país e, por assim dizer, em todo o mundo. O fato de ter liderado as reformas urbanas vividas pela cidade de Barcelona nas Olimpíadas, na década de 1990, e de ter atuado por 12 anos na Prefeitura Municipal conferiu-lhe notoriedade internacional e uma capacidade de diálogo que lhe conecta a todos os recantos do planeta onde se promovem reflexões acerca da interação do homem com uma de suas mais simbólicas invenções: a cidade. Jordi Borja é Diretor do Programa de Pós-Graduação Gestão da Cidade, na Universidade Aberta da Catalunha; foi professor das Universidades de Barcelona e Politécnica da Catalunha; membro do Governo da cidade de Barcelona, de 1983 a 1995; Deputado do Parlamento da Catalunha, entre 1980 e 1984; já desenvolveu suas atividades profissionais, como consultor de projetos e professor universitário, nas principais capitais da América Latina - Buenos Aires, Santiago do Chile, São Paulo, Rio de Janeiro, Medellín, Bogotá, México; e, também, em Paris, New York, Roma, Lisboa e outras.

Borja compreende cada cidade como um espaço único, um lugar de mudança. Reativo a modelos, o urbanista catalão que articulou as transformações de Barcelona compreende o conceito de modelo como uma espécie de artefato interpretativo, embora prefira a noção de experiência. Ancorada numa conjuntura amalgamada a um processo democrático, Borja menciona que se percebia na cidade uma grande cumplicidade entre os setores políticos, intelec-

tuais e lideranças populares ou sociais, o setor da burguesia que lê livros e, de certa forma, admitia uma política progressista, ora porque acreditavam nela, ora porque a enxergavam como algo inevitável. De qualquer sorte, foi uma experiência que permitiu, no período entre as décadas de 80 e 90, levar a cabo uma mudança radical na cidade. O urbanista alude que aqueles que estiveram em Barcelona antes e depois das transformações perceberam a magnitude da

mudança. Nesse momento da palestra, Borja reitera as palavras do professor Charles Duff, para quem o urbanismo atual é um urbanismo como ovos simplesmente passados pela água; então, a água é algo fundamental. “E eu creio que a água também é fundamental para vocês aqui em Porto Alegre”, acrescenta.

A Palestra

A apresentação concebida para ser trazida a este evento foi preparada pela arquiteta Mirela Fiori e por mim. Mirela Fiori é de Porto Alegre, mas reside em Barcelona, e trabalhamos juntos já há alguns anos.

Hoje pela manhã, pensava em como iria realizar a apresentação. Esta será uma palestra compartilhada, e, antes de passar às imagens, gostaria de dividir alguns pontos-chave que vamos apresentar. Meu objetivo não é dizer que isso ou aquilo é fantástico e que vocês têm que imitar. O que pretendo mostrar nos permitirá uma reflexão mais geral, ou seja, extrair consequências e reflexões mais genéricas a partir de uma experiência concreta.

O arquiteto Jaime Lerner expressou o que eu iria falar, ou seja, a cidade não é um problema, mas uma solução. E um aspecto me surpreendeu mais ainda na sua fala, foi quando ele mencionou que nós sempre temos que partir de um sonho para a cidade.

Num livro que nós escrevemos com a colaboração de Mirela e outros autores, “A Cidade Conquistada”, a primeira coisa que escrevi foi: “A cidade é um desenvolvimento de uma ideia de cidade”. Sei que isso pode ser muito idealista posto assim, mas, no fundo, é o materialismo histórico e dialético mais puro. Ou seja, de que sonho nós partimos? Utilizar a palavra sonho, nesse caso, não é nada artificial, porque o

programa que começamos a implementar no início da década de 80 foi muito bem sintetizado em um discurso feito por um prefeito mítico, Maragall. Todos estávamos acostumados a comícios e nos encontrávamos numa grande praça, a Praça da Catalunha, com milhares de pessoas, e não sabíamos muito bem como começar. Maragall havia estado nos Estados Unidos na época em que assassinaram o Martin Luther King, e lembrou do famoso discurso do líder americano: “Eu tive um sonho, um sonho para o país, como será este país (...)”, e assim por diante. E Maragall começou assim: “Eu tive um sonho, um sonho em relação a que Barcelona nós queremos ter”. Ou seja, um governo que seria mais do que uma soma de partidos de esquerda, mas que também continha um forte apoio social por parte dos movimentos populares, da mídia e outros.*

Visão do Projeto de Transformação

Não recorro de tudo que Maragall disse na época, mas sei quais eram suas principais ideias, projetos e os objetivos que tínhamos naquela época, que era algo realmente compartilhado. Vou comentá-los a seguir.*

Nos importamos com toda a cidade, pois todos os cidadãos são iguais. Mas, como sabemos que alguns são mais iguais do que outros, temos que ter uma ação positiva, em especial, em relação aos bairros que historicamente tinham sido abandonados. Há uma frase na qual ele resumiu esse pensamento, quando falou aos cidadãos que moravam nos bairros mais periféricos: “Não podemos prometer a vocês que vamos resolver todos os seus problemas, mui-

* Nota da edição: Pasqual Maragall i Mira foi Prefeito de Barcelona entre 1982 e 1997

to menos em um único mandato, mas estamos conscientes de que, nos seus bairros, as sombras predominam em relação às luzes [ou seja, quase não havia luz], e o que prometemos é que, em todos os bairros, vamos acender algumas luzes”. Ou seja, vamos resolver alguns dos seus problemas.

Estávamos cientes do fato de que qualquer atuação numa zona da cidade teria que ser integral. Isso não significa que você não tenha que começar por algum caminho, mas, desde o início, teríamos que ter essa visão. Não poderíamos resolver um problema de forma isolada dos outros, embora tivéssemos que começar com algum.

Geralmente começamos com espaços públicos, equipamentos sociais e culturais e com a animação de tais espaços. Por quê? Poderia começar pelo fato de que a estratégia foi muito bem pensada. Demo-nos conta de que era uma estratégia que tinha um grande potencial transformador. Iniciava com os espaços públicos e os equipamentos de cada bairro. E procedemos assim, porque era o que se podia fazer. Havia uma pressão social, tínhamos espaços, porque, com a crise econômica, havia sido facilitada a aquisição de terrenos, muito baratos na época. Portanto, podíamos fazer mais do que programas de habitação, de moradia, ou programas de infraestrutura maiores, como uma perimetral. Além de dar legitimidade perante os setores que poderiam se ressentir mais, porque nem todos os problemas seriam resolvidos, acabou levando a um efeito transformador em relação ao entorno.

Tínhamos de ter alguns eixos importantes e prioritários para o desenvolvimento urbano, como referiu Jaime Lerner, anteriormente, ao

falar das colunas. Entendíamos que era importante criar um novo eixo, coluna, espinha, que ia do porto ao leste da cidade, a zona industrial. Isso seria prioridade para que a cidade conquistasse a água, o mar, a zona portuária, os quilômetros de praia inacessíveis na época e que não podiam ser utilizados, porque a água era de péssima qualidade.

O centro da cidade deveria ter moradia popular, deveria pertencer a todos os cidadãos; portanto, teríamos que tornar o centro acessível. Isso significava não apenas meios de transporte, teríamos que fazer algo para que as pessoas se sentissem à vontade, seguras e atraídas para ir até o centro, ou seja, tornar o espaço urbano acessível. A outra perspectiva seria monumentalizar a periferia, onde não bastava apenas resolver os problemas concretos de moradia, de serviços, etc. Era preciso também produzir qualidade de vida urbana, alcançar visibilidade, gerar autoestima. Há uma frase que repito, e as pessoas me repreendem muitas vezes, porque não a entendem corretamente: nos bairros populares, temos que ter mais justiça. Lá, temos que usar os melhores materiais e ter um cuidado elevado com o projeto. Monumentalizar a periferia significa marcar simbolicamente o território, tornar os bairros visíveis e mais interessantes.

Às vezes, é necessário ter políticas públicas intervencionistas, porque há algumas dinâmicas que tendem a desequilibrar o território. Ou seja, manter o equilíbrio entre a função residencial, especialmente para as classes média e média-baixa, e a função terciária, o serviço, o comércio.

Priorizar o transporte público em relação ao privado. Nesse sentido, o resultado não

foi tão bom, embora houvesse um déficit histórico em relação a transporte público.

Ter uma visão de cidade metropolitana, que significa ter projetos em escala supramunicipal, criando mecanismos de cooperação em nível metropolitano.

Descentralizar a gestão da cidade, para aproximá-la dos cidadãos. Na prática, implantar distritos com capacidade político-administrativa, mecanismos de participação cidadã, centros cívicos e geração de um urbanismo de âmbito local. Ou seja, criar distritos que teriam entre 100 mil e 200 mil habitantes, os quais continuam funcionando.

E, por último, como algo mais genérico, utilizando uma expressão latina, penso que de autoria de Horácio -"nada do urbano é estranho" -, propusemos isso de forma arrogante. Quando se é jovem, sabe-se como é isso.

O tema social é este: em geração de emprego, temos de fazer isso; e, para a cidade cidadã, temos de fazer aquilo. A primeira reação de alguns colegas foi dizer que essas coisas não são competências da cidade, isso são demandas e problemas da cidade. Não poderíamos ficar indiferentes a uma cidade que, a cada mês, perdia milhares de empregos. Portanto, havia a necessidade de gerar atividade econômica ou programas sociais urgentes. Não poderíamos ficar insensíveis à preocupação que havia na época com relação à segurança dos cidadãos. A questão não é se nós temos a competência legal, o ponto central é se podemos agir. E vamos encontrar uma maneira de fazê-lo.

De forma geral, penso que os latino-americanos são filhos da Europa continental, contrários aos anglo-saxões, cujos municípios não têm tais competências. Eles têm algumas compe-

tências para as quais têm bons recursos. Por exemplo, os municípios ingleses se encarregam da política de moradia, mas não podem fazer outras coisas. Ao contrário, na legislação europeia geral e aqui na América Latina também, os municípios podem. Inclusive, há muitas leis que dizem que tudo aquilo que redunde no benefício de seus cidadãos pode ser feito. O importante, obviamente, é ter a capacidade para fazê-lo e ter os recursos disponíveis para tal.

Esses seriam os objetivos. É importante ter objetivos que sejam sonhos também, porque, sem isso, acabamos perdendo muito tempo e não podemos aproveitar as oportunidades.

Falou-se muito que Barcelona teve a sorte de sediar os Jogos Olímpicos. Porém muitas cidades organizaram Jogos Olímpicos e não aproveitaram isso. Acabaram, na verdade, criando problemas.

E por que sabíamos de tudo isso? Por três motivos, por assim dizer. Em primeiro lugar, porque é importante que os responsáveis políticos, líderes sociais e profissionais tenham consciência histórica. Uma cidade é o produto de muitos processos do que foi feito e do que foi omitido, dos planos que não foram aprovados e dos projetos que foram implantados, do que se desejou e do que foi reivindicado.

Nós vínhamos de uma experiência já bastante longa, das décadas de 60 e 70, com um movimento crítico nos setores intelectuais e profissionais, de um movimento popular que foi passando de reivindicações mais locais a reivindicações de objetivos mais em nível de cidadania. Havíamos criado certa cumplicidade, certo consenso de qual a cidade de que necessitávamos.

Então, tínhamos que concretizar isso e, acima de tudo, saber que aquilo que estava-

mos propondo eram políticas públicas que respondiam aos direitos legítimos dos cidadãos, entendendo os cidadãos como pessoas iguais da cidade. E isso era o que deveria ser legitimado.

Termino a introdução, sabendo também que poderíamos fazer tudo isso segundo a forma do governo e de acordo com a organização do governo.

Critérios para Pensar Mudanças e Governar

A política é como a literatura, a forma faz parte do conteúdo. Não podemos dizer, mas às vezes se diz: “Ah, esse romance é bom, mas foi mal-escrito.” Se é bom, foi bem-escrito; ele pode ser empolgante ou excitante por causa do seu erotismo, mas, se não foi bem-escrito, não será um bom livro.

Então, a gente diz que, dependendo da forma de governar, vamos obter ou fazer coisas que vão ter um resultado ou outro, e com quatro ou cinco critérios.

Inicialmente, temos que ouvir as pessoas. Mas, primeiro, temos que saber fazer as propostas. Lembro de um poema de Brecht, dizendo: “Essa pessoa foi muito útil, sempre fez propostas”, como um epitáfio. Portanto, se você não propõe nada, como é que você vai dialogar com os cidadãos?

Em segundo lugar, tínhamos que prestigiar a função pública, tanto os responsáveis políticos - supõe-se que teriam que ser honestos e competentes –, como os cargos técnicos ou administrativos.

Em terceiro lugar, o urbanismo era o eixo principal da política pública urbana, porque a cidade é um continente. Dependendo de como funciona o continente, o resto funcionará.

Ontem, conversei com algumas pessoas sobre o atrativo econômico de uma cidade e a atração de investimentos. Se a cidade funciona bem e é interessante, os investimentos virão. Portanto, a qualidade da oferta urbana é um elemento-chave.

Em quarto lugar, a gestão tem que estar descentralizada e próxima do cidadão. Embora a decisão seja prerrogativa do poder político, o processo que leva à decisão tem que ser baseado no diálogo.

Em quinto lugar, temos que desenvolver uma cultura urbana que gere patriotismo no cidadão. Se os cidadãos não gostam da sua cidade, ninguém mais vai querer a cidade. Isso é algo que ocorre, às vezes, na América Latina.

Copa do Mundo de 2014

Já me questionaram: “Em que aspecto seria bom ter a Copa do Mundo aqui em Porto Alegre?” É uma oportunidade que pode ser aproveitada ou não, vai depender se as forças sociais, econômicas, culturais, incluindo a Prefeitura, souberem o que é importante para a Cidade. Se identificarem o que é importante, vão aproveitar a oportunidade. Do contrário, acabarão gerando um problema e um déficit.

A Cidade de Barcelona

Vou comentar alguns aspectos da cidade de Barcelona, de seus distintos momentos, sobre espaços públicos, novos distritos centrais e os grandes projetos pós 1992.

Portanto, nós pensamos na cidade levando em conta o ano de 1993 e não o ano de 1992.

Isso aqui é um resumo da história. A Barcelona da década de 70 vivia os últimos anos do franquismo, bairros da periferia, lutas populares, projetos que destruíram a cidade, e

a maior parte deles foi interrompida. Devem ter ouvido falar das orlas, que são avenidas, a Rambla, avenida costeira, é uma das ruas mais míticas do mundo. No início da década de 70, havia um projeto na Prefeitura de Barcelona, em plena ditadura, que eliminava as avenidas na orla. Era um projeto duplamente absurdo, porque iria destruir um patrimônio da cidade e, mais do que isso, tratava-se de um projeto desnecessário. Queriam fazer uma via rápida do centro moderno - acima da Rambla, portanto - até o porto. Desejavam fazer uma via rápida para ir a um porto que teria de ser recuperado; isso, na época, não fazia sentido algum. Lembro que naquela época trabalhei três anos na Prefeitura de Barcelona. Pouco depois, fui despedido, porque publiquei um livro sobre fatos que aconteceram na época. Parece incrível, mas o Diretor de Urbanismo, que era uma boa pessoa, mas conservador, disse-me: "Quando souberem que isso vai ser feito, vamos fazer uma revolução na cidade. Eles querem acabar com a Rambla de Barcelona". Era a mesma coisa que afirmar que, na França, iriam destruir o Champs Élysées; em Nova York, acabariam com a Broadway; ou a Corrientes, em Buenos Aires. Então, pretendiam destruir todo um bairro ao norte da cidade. A questão era fazer uma cidade em cima da cidade. Você tem que fazer a cidade onde ela está sendo perdida. Em alguns aspectos é mais complicado, porque temos que inventar as formas. Por outro lado, é mais fácil, porque você terá terreno disponível. Em cidades muito densas, como Porto Alegre ou a maior parte das grandes cidades do Brasil, é preciso construir a cidade em cima da cidade, mudando as infraestruturas, mudando os edifícios, etc.

O Centro Histórico

O Centro Histórico é uma área de reabilitação integrada. Dissemos que tínhamos que tratar os bairros de forma integral, isso se aplica ainda mais ao Centro Histórico, porque ali há uma concentração do próprio sentido da cidade. Às vezes, não podemos fazer as coisas de forma imediata. O Centro Histórico possui um Plano Integral que hoje conta com um eixo verde totalmente novo. O espaço seria um exemplo de acupuntura urbana, como disse o Jaime Lerner. É importante entender que a cidade, tanto a compacta quanto a metropolitana, foi articulada por eixos, corredores culturais, ambientais, de circulação, que são um jogo entre lugares, e fluxos entre centralidades e mobilidades. O Centro Histórico era muito compacto e denso e, ao mesmo tempo, havia se degradado muito. A aposta era dar qualidade ao Centro através dos equipamentos culturais, como o Museu de Arte Contemporânea. Como disse o arquiteto João Boschetti, trata-se de uma arquitetura frígida.

Numa intervenção ocorrida hoje pela manhã, alguém disse, citando Jan Jacob, da conveniência de separar o público do privado. Não creio que isso seja uma boa ideia. Acho que é muito melhor ter uma visão de espaços de transição entre o uso público e o privado, e entre o espaço aberto e o fechado.

Se já estiveram em Paris, sabem que o Pompidou possui uma esplanada. O espaço faz parte do equipamento e integra o espaço gerado pelo Pompidou: a grande biblioteca e as quatro torres de Dominique Perrault, que, na verdade, não geram nada no entorno delas, sendo, portanto, espaço inóspito.

Temos também exemplos de espaço de transição. Às vezes, basta limpar o espaço. An-

tes, a esplanada em frente à Catedral estava repleta de carros. Por vezes, eu digo que complicamos a própria vida. Lembro-me de quando queriam fazer um plano de remodelação da Rua Corrientes, em Buenos Aires. E a única coisa que poderia ser feita lá, ao invés de colocar seis pistas, seria colocar quatro, porque praticamente não há calçadas para caminhar na Corrientes, as que existem são muito estreitas. Aqui, simplesmente limpar a praça foi o suficiente para gerar um espaço público de qualidade.

Nos bairros populares, se você cuida do projeto e do desenho, pode obter efeitos maravilhosos. O Lerner falou algo que pode parecer uma provocação, mas eu acho que ele tem razão: o importante, muitas vezes, não é o dinheiro. Ter um bom projeto não é necessariamente mais caro do que ter um projeto ruim.

Barcelona tem bons exemplos de como um bom projeto transforma uma terra de ninguém num espaço público e confere prestígio e autoestima a toda a região. As fotos de 1983 e a de 1986 mostram que a mudança transformou o entorno e também mudou a imagem da cidade. Trata-se do bairro mais periférico ou menos conhecido pelos cidadãos, o Nou Barris, um conjunto de bairros projetados ao norte da cidade.

Havia, por exemplo, um hospital psiquiátrico que recebia uns quarenta doentes psiquiátricos, a maioria ficava lá apenas durante o dia. Era um edifício fantástico. Penso que seria melhor colocar esses doentes em locais menores, porque era muito grande e, além disso, estava malcuidado, e era preciso recuperá-lo. O edifício foi recuperado, não apenas como centro administrativo do distrito; agora, é centro cultural também. Ergueu-se, ao lado, um edifício novo de apoio à iniciativa de microempresas e forma-

ção daqueles que querem ter projetos econômicos, profissionais. Enfim, isso produziu um espaço público e de alta qualidade.

Num outro espaço havia uma ferrovia, que foi transformada num equipamento esportivo popular na mesma zona, ao norte da cidade. A partir dos anos 80, começamos a ter um pouco mais de recursos e, em meados dessa década, começamos a reabilitar bairros que futuramente poderiam se tornar favelas, com alguns elementos de autoconstrução e também com residências. Vimos que 60% das casas tinham sido construídas nas décadas de 50 e 60. A metade delas estava em péssimas condições estruturais. Nesse caso era preciso escolher entre renovar ou demolir e relocar as pessoas. Em alguns lugares, fizemos reabilitação. Dialogando com os habitantes, se buscava uma propriedade, um terreno, para construir um edifício para o qual se conduziam as pessoas. Após se demolir, construía-se outro. E foi o que fizemos.

Tinham construções de 23 metros quadrados. Em algumas dessas casas, habitavam, em média, oito pessoas. Os bairros podem, às vezes, ser marginais. Mas as pessoas, na maior parte dos casos, trabalham, pagam os impostos, mandam os seus filhos para as escolas e assim por diante.

Novas Centralidades

As novas centralidades são importantes, porque uma cidade não pode depender de um único centro, mas, sim, de vários deles. Os centros não são criados da noite para o dia, ou de um ano para o outro. É preciso apostar e, depois, agir, para que a aposta dê certo, sabendo que um centro, às vezes, pode funcionar, outras vezes, não. Isso pode levar quatro ou cinco anos, talvez mais. O fato de termos sediado os

Jogos Olímpicos mudou as prioridades de alguns desses centros, porque vários se adaptavam aos projetos que eram imprescindíveis, como a Vila Olímpica, por exemplo. Se tivéssemos pensado Jogos Olímpicos - e vale para a Copa do Mundo -, nunca teríamos cogitado em fazer a Vila Olímpica aqui, porque era difícilimo justificar perante o Comitê Olímpico Internacional. Eis alguns motivos: não iriam aprovar uma zona onde ocorreram, antes, fuzilamentos, onde havia concentração de favelas, indústrias semi-abandonadas, quilômetros de praia poluída, esgoto a céu aberto, ferrovia, entre outros. Eu duvido que um por cento dos cidadãos de Barcelona tivesse sequer chegado perto. Eu havia estado lá na época em que era estudante, porque íamos trabalhar apoiando pessoas que lá viviam em péssimas condições. Havia outro motivo também, que nunca veio a público: alguns membros do Comitê Olímpico Internacional, incluindo o Presidente, que era espanhol, o Sr. Samaranch, ex-fascista e reconvertido à democracia, haviam comprado terrenos em outros lugares, atrás da montanha, perto do aeroporto. Eram terrenos ou regiões mais apresentáveis. Entendo que dificilmente teríamos resistido à pressão, se não tivéssemos mostrado, de forma clara, que construir a Vila Olímpica implicaria recomençar todo o projeto, fazer um novo sistema de coleta de esgoto, renovar a praia.

Então, esses novos centros precisam ser elementos que constituam nós de comunicação. Deve-se ter uma iniciativa pública que gere confiança e erga edifícios que deem visibilidade, melhorem a imagem da zona, tanto em nível público quanto privado.

As infraestruturas normalmente são como feridas, fraturas na cidade. Sabíamos que as infraestruturas deveriam estar a serviço da cida-

de e da qualidade e que deveriam ajudar a zelar pelos espaços públicos e equipamentos. A principal infraestrutura viária feita naquela época, no final da década de 80, foram as rondas, algo como uma perimetral em torno da cidade, que foram feitas contra a regulamentação do Ministério de Obras Públicas. Como foi que conseguimos isso? Os motivos foram vários: força, persistência e insultos aos funcionários do Ministério, porque tinham a competência e eram os financiadores da obra, embora não entendessem nada da cidade. Se você não sabe que aquela via não é só uma via, ou como disse Cerdà, na sua Teoria Geral da Urbanização, que “uma rua não é uma rodovia na cidade”, então há que se lutar por isso. Não é fácil para um governo local lutar com o poder central, nem mesmo quando se é do mesmo partido político.

Essa foi a tentativa para que houvesse uma continuidade. Tínhamos a geração dos espaços verdes, como o que resultou na Vila Olímpica, que alterou essa região.

Ideias sobre o Porto

Barcelona possui um porto. E vocês têm um caso parecido aqui em Porto Alegre. Apresento três ideias em relação ao porto. Em primeiro lugar, os portos no centro de uma cidade são algo anacrônico, independentemente se há muita atividade ou não – entendo que aqui não há muita atividade no porto. Mesmo que tivesse atividade significativa, não faz sentido ter um porto no centro da cidade. Não apenas porque freia o desenvolvimento, mas porque talvez não se esteja aproveitando um espaço que tem um grande potencial de melhorar a cidade. E o porto pode ser ampliado para outro lado.

Em Valparaíso, me diziam: “É que, se vocês não utilizam nem um terço da zona portuária

ria ...” Ao que era respondido: “Não, mas em alguns dias por ano a gente usa.” Então, construíam um porto seco a alguns quilômetros de distância, pois é preciso recuperar o porto.

Em segundo lugar, o que foi feito no porto tem que ser feito para toda a cidade. Não é correto fazer um conjunto de torres perto da orla e comercializar por preços altos. A autoridade portuária - ou municipal - também vai fazer um bom investimento e, se fizerem isso, vão perder o espaço. Não deve ser assim. Deve ser algo que sirva à cidade, que tenha um espaço social, de lazer, com equipamento cultural, restaurantes, algo muito transparente, acessível e visível.

Em terceiro lugar, é importante manter atividades relacionadas à água. Como disse um especialista em assuntos de porto: “O que se fizer num porto tem que ter cheiro de porto, tem que ter cheiro de água.” Por exemplo, no velho porto de Barcelona, além de todas as atividades urbanas, temos uma zona para pescadores, outra zona para cruzeiros e esportes aquáticos.

Em Barcelona, houve a remodelação da zona portuária, que teve um antes e um depois, que integra ainda um bairro de pescadores, a ligação entre o porto e a Vila Olímpica e a parte da praia, cuja orla tem cinco quilômetros.

O Destino das Zonas Industriais

O que fazer com as zonas industriais? Muitas cidades herdaram uma zona industrial, que agora, em geral, está obsoleta.

Apresento três sugestões decorrentes de nossa experiência. Em primeiro lugar, tenham cuidado para “não jogar fora a água suja junto com o bebê” - é uma expressão francesa. Bom, nem tudo que reluz, na nova economia, é ouro. As pessoas diziam: “A indústria não existe mais.”

Não, muito cuidado! Não é bem assim, porque a criação de bens materiais é algo que continua existindo, e cada cidade tem de levar em consideração as suas habilidades, o seu capital fixo. Deve considerar sua tradição, o meio social, os ofícios do seu povo. Lembro, num debate recente, em Barcelona, no marco do plano estratégico, as observações de um especialista em tecnologias avançadas, vindo da Finlândia, que havia realizado um estudo sobre a penetração das novas tecnologias na economia na zona metropolitana de Barcelona. Ele disse algo que não pareceu muito sensato, mas algumas pessoas lá nos olhavam como se fôssemos anacrônicos: “Vocês estão tão obcecados em querer usar sempre a tecnologia de ponta, vocês não vão chegar lá, porque já avançaram muito! Vocês não serão aqueles que vão inovar em termos de informática sofisticada, mas têm uma economia industrial avançada. E o que têm de fazer é utilizar os avanços gerados em outros países, para melhorar as atividades econômicas que já fazem bem.”

Então, antes de afirmar que vão acabar totalmente com a indústria, há que se determinar qual e por que vai ser substituída, levando em consideração as possibilidades existentes no meio econômico e social.

Uma segunda ideia: um bairro industrial tem uma arquitetura, e seus edifícios são elementos de identidade que lhe dão visibilidade, é o diferencial em relação a outras regiões. Portanto, é importante manter esse perfil, porque, muitas vezes, são edifícios muito suscetíveis de ser reutilizados para outros fins e outras atividades. Podem ser transformados em shopping centers e universidades ou podem ser utilizados por pequenas e médias empresas. Em Paris, por exemplo, há uma re-

gião que foi transformada em cinemas e restaurantes. Ou o Covent Garden, em Londres, por exemplo.

E, em terceiro lugar, algo que distingue a nova economia, a economia do conhecimento, a informática, o audiovisual, tudo que se relaciona à pesquisa e à universidade. De forma geral, tudo exige um ambiente urbano. Então, deve haver moradias, gente nas ruas, bares, restaurantes. É preciso considerar a importância de haver oferta cultural. Isso foi contemplado na remodelação do bairro industrial de Barcelona, o antigo Pueblo Nuevo. As zonas da Plaza de Soria, a Vila Olímpica materializam a tentativa de criar um novo centro terciário de qualidade. Houve mistura de edifícios novos e antigos, alguns foram demolidos sem necessidade, pois poderiam ser reutilizados. Outros foram mantidos. São edifícios com estrutura adequada a uma diversidade de usos.

Ainda temos a zona Fórum, que talvez seja a mais discutível. Talvez alguns já tenham ouvido falar do Fórum Mundial das Culturas, de 2004, que foi uma tentativa de repetir um pouco o truque dos Jogos Olímpicos. Conseguiram mobilizar recursos públicos e privados com o atrativo de que seria realizado um grande evento, com uma propaganda desmesurada e até ridícula: "Aqui, serão produzidas as ideias que vão mobilizar o mundo." Era isso que diziam. Na verdade, a única coisa mobilizada lá foi essa gente que ficou perdida nesse espaço desestruturado. Trago esse fato, porque também fez parte da experiência de Barcelona e porque ilustra um exemplo de urbanismo desestruturado, onde há uma ruptura com a cidade já existente. E isso conduz à segregação social, funcional, etc.

Arquitetura Banal

Outro aspecto discutível, no caso de Barcelona, é como se fez a mistificação banal da arquitetura. É importante que tenhamos edifícios emblemáticos que marquem o território. Quando feito em excesso, gera banalização. Imaginem uma cidade onde houvesse edifícios de Gaudí em toda parte. Seria ridículo, quase um conto de terror. Por outro lado, se o sujeito vê um edifício de Gaudí de vez em quando, poderá dizer: "Ah, ele era meio maluco, mas interessante."

Há ainda o fato da torre, mas não vou entrar em detalhes sobre ela. Com relação a ela, se há alguma coisa que pode ser discutida é apenas se você gosta ou não. O que não pode ser discutido é que ela realmente não funciona bem naquela região, pois não gera nada ao seu redor. É provinciano pensar: "Vamos reunir aqui peças dos melhores arquitetos." Uma cidade não é um museu, uma cidade são centenas ou milhões de pessoas que convivem. Tais pessoas vivem cada dia e não são turistas, não é mesmo?

Há também o Edifício Fórum, e não vou discutir a arquitetura. São exemplos de uma arquitetura artificiosa. Isso é de um grande arquiteto que fez coisas fantásticas, mas o que é isso? É a arrogância do arquiteto? Arrogância da empresa? Nesse caso foi uma empresa de gás que pediu para projetar o edifício. Ou será o provincianismo tonto dos políticos que necessitam desse tipo de obra? Em vez de ser uma arquitetura emblemática, acaba sendo uma arquitetura que, como dizia Tocqueville, quando é excessiva, acaba sendo insignificante.

Há um outro bairro em Barcelona que é quase um espaço fechado. Há um shopping center que estreita a avenida, quando chega

perto do mar. Esse é um exemplo de que, quando se mistura a ignorância do poder político com o interesse dos grupos econômicos e, ainda, se mescla com o caráter presunçoso de alguns arquitetos, produz-se esse tipo de coisa. Alguns dizem que esse é o pior shopping center do mundo, projetado pelo pior arquiteto do mundo.

Na saída da cidade, indo na direção da Região Metropolitana, também há um outro exemplo de arrogância arquitetônica, onde se percebe o interesse especulativo mesclado à ignorância dos políticos. Por que no eixo de saída de uma cidade importante, que vai do centro da cidade para o aeroporto, há numa grande avenida, a Gran Via, com edifícios enormes? Por favor, não façam edifícios que se assemelhem a muralhas. Não disseminem a imagem de que a Justiça está fechada; a construção deve ser transparente, e o edifício da Justiça é o contrário disso. Projetaram uma superpraça, e a Prefeitura de um Município de 300 mil habitantes, vizinho de Barcelona, construiu uma praça enorme, como se fosse uma grande avenida com 32 torres de cada lado. É uma terra de ninguém. O sujeito vai até lá de carro, entra no edifício, mas isso não é cidade.

Considerações Finais

Encerro com algumas conclusões. Primeira: sempre levem em consideração que, mesmo quando a gente faz bem as coisas, são geradas dinâmicas negativas e também positivas. Por exemplo, uma ótima política de geração de espaços públicos em toda a cidade acaba elevando o preço dos terrenos. Se não existe uma legislação que imponha aos promotores cotas importantes para moradia social popular, o resultado leva a construir uma cidade boa para as classes menos favorecidas, mas que acabaram sen-

do expulsas dali. Então, sempre há efeitos perversos. Eu sugeriria ao Coordenador do Fórum, João Carlos Brum Torres, que levasse isso em consideração. Ou seja, não basta fazer bem as coisas, é necessário prever os efeitos perversos que podem ser gerados. A mesma coisa ocorre em relação às estruturas de comunicação. Esse processo pode gerar especulação imobiliária e, se não se atentar para esse fato, pode-se dispersar a cidade e comprometer a sustentabilidade. Ou seja, sempre temos que levar em consideração que o urbanismo não serve unicamente para resolver problemas de funcionamento, mas, também, para melhorar a qualidade de vida das pessoas, reduzindo a desigualdade social. Por trás de cada projeto urbano é preciso pensar como ele vai incidir diminuindo assimetrias sociais.

Atualmente, participo de uma equipe que está pensando sobre o futuro de Paris. O governo francês montou a equipe, e estamos trabalhando nesse sentido. O grupo é muito heterogêneo. Alguns são franceses, temos o Roland Castro, um arquiteto famoso e de esquerda, que é o Coordenador; François Barré, filósofo muito aberto, que não é radical, e também conselheiro de uma das principais imobiliárias francesas. Toda a equipe – somos uns vinte profissionais – chegou a um acordo sobre qual será o lema da nossa proposta: uma proposta urbanística para o futuro de Paris que reduza as desigualdades sociais. Portanto, essa síntese realmente é fundamental.

Gostaria de encerrar com uma sugestão: os projetos se justificam não em relação aos benefícios que geram por resolver um problema concreto, mas eles são um passo à frente para a qualidade da cidade. Mesmo que resolvam problemas concretos, devem ser funcionais e também bonitos. Um fato me impressionou, há al-

guns anos, quando estive em Santo André, no ABC paulista. Estávamos, junto com a Prefeitura, analisando uma favela perto do eixo de Tamanduateí. Havia uma senhora de cor, mais velha, moradora da favela, que perguntou: “O que vai acontecer conosco, quando fizerem esse projeto?” No curto prazo, os planos incluíam fazer com que chegasse água potável, evitar inundações, melhorar os acessos e, depois, construir moradias, porque havia um eixo de nove quilômetros com 50% de terrenos disponíveis. Ela disse: “Senhor, eu confio na Prefeitura e aceito que queiram fazer isso, mas eu vou dizer uma coisa: espero que o que fizerem aqui seja bonito, porque nós, pobres, também temos direito à beleza.”

Entendo que isso é fundamental. Não podemos fazer dois tipos de projeto: um para o centro e outro para bairros populares. Não! Se houver dois tipos de projeto, os melhores têm que ser para os bairros populares. Temos que fazer a cidade num sentido integral. Temos que partir de uma redefinição dos direitos dos cidadãos, porque as políticas públicas são justificadas não porque eles foram eleitas, não porque foram escolhidas, ou porque alguns bons profissionais as escolheram. Os projetos urbanos e as políticas públicas são justificados porque dão uma resposta aos direitos dos cidadãos. E quais são os direitos? Não são direitos apenas à moradia; é o direito de ser visto, de ser reconhecido, é o direito à acessibilidade, a espaços públicos, à centralidade e assim por diante.

Em terceiro lugar, é preciso prestar muita atenção às dinâmicas excludentes do mercado. As políticas públicas vão contra o mercado. Não quero dizer que podemos socializar todo o terreno do mundo, embora isso não fosse ruim. Mas, no marco de uma economia na qual o lucro e o

capital privado são importantes, as políticas públicas não são formuladas para seguir cegamente as dinâmicas do mercado, que aumentam os desequilíbrios e as desigualdades. As políticas públicas, segundo disse Lerner, devem gerar tendências no sentido contrário. Ou seja, quando o Rio de Janeiro quis ser a sede dos Jogos Olímpicos, eu atuei nesse Comitê. A proposta inicial daquele grupo de bandidos foi a seguinte: concentrar toda a operação na região da Lagoa, Ipanema e Copacabana. Aí a gente disse: “Será que isso está bem? Não, vocês têm que ir do centro para o norte do Rio e não para o sul.” Ou seja, é preciso criar uma dinâmica positiva para o outro lado da cidade. E foi o que a gente fez lá em Barcelona e, de certa forma, funcionou.

Por último, muitos que participam do evento são profissionais da arquitetura, do urbanismo, do planejamento e devem levar em consideração que a nossa disciplina nasce de três elementos e não de um. Inicialmente, emerge de uma vontade de resolver os problemas de funcionamento das cidades, levando em consideração a qualidade de vida dos cidadãos e um desejo de intervir nos problemas concretos da cidade. Em segundo lugar, a intenção de realizar uma reforma social onde se viabilize o chamado urbanismo igualitário, para que a cidade física, pelo menos, seja igual para todos. Depois, haveria outros mecanismos sociais e econômicos, ou seja, objetivo de reforma social. E, em terceiro lugar, ter uma visão utópica de uma cidade do futuro, da cidade desejada e sonhada, essa visão de cidade ideal, que é um horizonte. Sabe-se que nunca se chegará lá, porque sempre ocorrem novas contradições. Mas, sem essa visão de cidade ideal, não se farão reformas e nem se resolverão os problemas concretos.

CARTA PROGRAMÁTICA

Nota dos editores

O documento a seguir foi elaborado ao final do ciclo de eventos Porto Alegre, uma visão de futuro e expressa um conjunto de ideias, argumentos e conclusões oriundos, ao mesmo tempo, dos debates havidos durante todos os encontros, bem como dos conceitos, visões e valores sobre os quais foi constituída tal iniciativa. A carta foi lida ao final do Fórum de Encerramento e, na mesma ocasião, entregue em mãos a todos os candidatos que concorreram ao cargo de Prefeito Municipal de Porto Alegre em 2008.

I. No mês de março de 2008, a Câmara Municipal de Porto Alegre, levando em conta evidências e lições hauridas e acumuladas no trato contínuo com os problemas da cidade e no diálogo permanente com os cidadãos porto-alegrenses, entendeu oportuno e, mais do que isso, indispensável, provocar um grande debate sobre o futuro de nossa capital.

II. As razões que motivaram a decisão, unânime, então tomada pelo Poder Legislativo municipal de viabilizar a realização do que viria a se constituir como o projeto Porto Alegre: uma visão de futuro foram as seguintes:

1º) As mudanças no modo de estruturação e funcionamento da economia mundial, bem como na forma e nos termos de organização das sociedades ocorridas nos últimos 30 anos, vêm fazendo com que as unidades subnacionais e, especialmente, as cidades, se convertam diretamente em centros e polos ativos da sociedade e da vida globalizadas.

2º) Porto Alegre não tem ficado alheia a tais mudanças, mas, ao contrário, sobretudo com relação às questões de organização do poder local, tem assumido uma posição de protagonismo na cena política mundial, graças à criativa geração de novas formas de participação da comunidade na gestão dos assuntos de interesse público.

3º) Paradoxalmente, no entanto, nós, os porto-alegrenses, refletimos e sabemos pouco sobre nós mesmos e sobre as tendências que moldam a dinâmica de nosso desenvolvimento. Na verdade, tudo se passa como se os enormes

avanços da discussão sobre os meios, sobre o modo de integrar os cidadãos na gestão orçamentária – nos tivessem feito deixar em segundo plano as questões mais de fundo, que, independentemente da ação dos governos e à revelia da opinião pública cidadã, desenham concretamente a face da cidade.

4º) Como exemplos notórios da falta de clareza com que temos convivido com nossos problemas, releva mencionar, pelo menos, os seguintes:

- a) com relação a nossos bairros, temos sido levados por uma dinâmica desconhecida e opaca, que a uns torna decadentes, a outros promove, a outros usa e exaure, a outros marginaliza e esquece;
- b) com relação aos impactos da retomada do desenvolvimento econômico sobre a infra-estrutura viária da cidade e sobre o sistema de gestão do tráfego, assim como sobre as novas necessidades de transporte coletivo que daí decorrem temos idéias, ao mesmo tempo, divergentes e vagas, sendo evidente que nos falta uma visão clara e consensualizada de como equacionar os problemas da mobilidade urbana em um horizonte de médio e longo prazos;
- c) nas áreas mais conhecidas da habitação e do saneamento básico, a despeito dos significativos esforços que vêm sendo feitos, nos últimos anos, em ações de reurbanização de áreas faveladas e em investimentos na infraestrutura de drenagem e saneamento, é muito evidente que também nos faltam uma visão integrada e uma estratégia verdadeiramente estruturada sobre o

- modo de superar os difíceis problemas com que ainda nos vemos a braços, sem falar das deficiências notórias dos serviços de coleta e reciclagem do lixo;
- d) sobre o desenvolvimento econômico, adivinhamos, é certo, que poderíamos nos tornar um polo de indústria e serviços de alta tecnologia, assim como nos damos conta que temos uma vocação e um potencial para o turismo, especialmente o de eventos, que pode e deve ser muito melhor aproveitado; mas mesmo aí, e independentemente da orientação política dos governos, nos tem faltado tanto presteza e precisão na avaliação das oportunidades quanto clareza com relação às estratégias e aos instrumentos de fomento;
- e) com relação à estética urbana, temos tido dificuldade até mesmo para compreender que um ativo essencial e decisivo da qualidade de vida nas cidades e do bem-estar dos cidadãos depende da construção de um ambiente urbano verdadeiramente aprazível; um ambiente no qual os valores e as vantagens que a natureza proporciona e os ativos que o patrimônio urbanístico e arquitetônico acumula sejam combinados com uma visão clara e crítica dos valores estéticos a serem promovidos na trajetória que leva a cidade a seu futuro: aos novos desenhos e às novas paisagens urbanas;
- f) por fim, com relação à questão da crescente insegurança que tem gravemente desfigurado os padrões históricos da vida urbana, induzindo condutas defensivas e quase paranóicas, assim como

a gestação de uma odiosa, ainda que incontornável, “arquitetura de segurança” feita toda de muros, grades, cercas elétricas e guaritas é mais do que óbvia a necessidade de compreender que a insegurança das cidades é um mal maior no Brasil contemporâneo e que Porto Alegre, infelizmente, não é exceção nesse quadro horrível e insuportável. Assim, precisamos assumir como um desafio prioritário da gestão municipal um adequado equacionamento das questões de segurança.

III. Sendo assim, no presente momento, ao concluir-se o ciclo de debates previsto nesta primeira edição do projeto *Porto Alegre, uma visão de futuro*, considerando que as lições trazidas pelas valiosas análises e discussões aqui desenvolvidas não desmentiram, mas antes referendaram e detalharam esse conjunto de pontos críticos, consolidou-se entre as instituições e personalidades comprometidas com o projeto a decisão de levar a conhecimento da opinião pública e das principais lideranças políticas da cidade, a todos encarecendo a importância de que as apoiem e promovam, as convicções, teses e propostas seguintes:

1º) Porto Alegre é uma cidade valiosa. Localizada em um sítio privilegiado, às margens do Guaíba, à jusante do extraordinário estuário de três rios, distribuída entre colinas suaves e em terreno firme e seguro, nossa cidade teve sorte no que talvez se possa chamar a loteria histó-

co-natural. A cidade é rica também cultural e politicamente, sendo referência na cena brasileira como lugar de formação de políticos e estadistas eminentes, além de poetas, escritores e artistas de grande reconhecimento. Econômica e sociologicamente, padecemos, por certo, das deformações estruturais da sociedade brasileira e não escapamos das excessivas diferenças que entre nós separam os cidadãos, privilegiando excessivamente a uns e submetendo a outros a dificuldades e sofrimentos que agredem intoleravelmente nosso senso de justiça. Mesmo nessa frente, porém, Porto Alegre se distingue no contexto brasileiro como detentora de um perfil socioeconômico mais equilibrado, no qual a busca da maior equidade não parece um sonho impossível, mas antes um compromisso a ser resgatado. Por certo, para preservação desse relativo equilíbrio, foi fundamental que tivéssemos escapado do explosivo inchaço demográfico que, nas últimas décadas, transformou e desfigurou outros grandes centros urbanos do país, sem que esse comedimento nos tenha feito perder força e vitalidade. Já internamente, no contexto do nosso Rio Grande, sabemos que somos o íntimo e admirado padrão de todos os gaúchos com relação ao que diz respeito à cultura, civilidade, ao desenvolvimento e à modernidade.

2º) Por tudo isso, Porto Alegre é uma cidade consciente e orgulhosa. Orgulhosa de sua paisagem, de sua história, do patrimônio econômico e cultural que tem acumulado. Consciente de suas limitações, insuficiências, injustiças e dos desafios que sabe ter à sua frente. Consciente também de que para preservar os seus valores e ativos é indispensável que a evolução urbana da cidade seja feita de maneira mais transparente e lúcida. Isso não significa, porém, que devemos alimentar a ilusão de que

o curso histórico e a construção coletiva da cidade possam submeter-se, dóceis, à mão de uns poucos iluminados, mas implica apenas entender que justamente para amenizar e administrar as imprevisibilidades, os desdobramentos inesperados, os riscos que são inerentes a todos os processos sociais e, portanto, também ao desenvolvimento urbano, é vital que voltemos a priorizar tanto a análise aprofundada e de longo prazo da problemática urbana de nossa região metropolitana quanto ao planejamento integrado dos diferentes planos em que se desdobra o desenvolvimento da cidade.

3º) Assim, levando em conta todos esses pontos, ponderando os motivos e as razões neles expostos, os responsáveis e signatários desta Carta Programática do projeto *Porto Alegre, uma visão de futuro* submetem à opinião pública, aos cidadãos porto-alegrenses e, ainda, muito especialmente, às lideranças que hoje pleiteiam a magistratura maior de nossa cidade as conclusões arroladas a seguir que, esperamos, por todos possam ser referendadas.

É fundamental que a Câmara de Vereadores de Porto Alegre considere o projeto *Porto Alegre, uma visão de futuro*, não como uma iniciativa feliz e pontual dos membros da Casa na presente legislatura, mas como um instrumento a ser recorrentemente utilizado para garantir que em momentos futuros os vereadores de Porto Alegre possam qualificar o exercício de seus mandatos mediante o emprego criterioso dos instrumentos ordinários da vida parlamentar e com o socorro dos subsídios que somente um debate público e desinteressado com os cidadãos esclarecidos e grandes especialistas da problemática urbana é capaz de fornecer.

É imprescindível que os grandes órgãos de formação da opinião pública em Porto Alegre se

apercebam que a problemática da cidade não vem tendo a atenção devida. Além disso, é essencial que o desenvolvimento de Porto Alegre seja considerado como uma prioridade editorial, a qual muito justamente poderia ser reconhecida mediante a criação de editoriais de desenvolvimento urbano em nossos principais órgãos de imprensa.

Não menos importante é que nossas Instituições de ensino superior mantenham e ampliem os programas de pesquisa com foco nas diferentes dimensões da vida de nossa capital e da região metropolitana para podermos contar com os subsídios aprofundados e objetivos que somente a melhor pesquisa acadêmica pode fornecer.

Por fim, e, principalmente, é conclusão e recomendação inabalável dos responsáveis pelo projeto *Porto Alegre, uma visão de futuro* que venha a ser criado entre nós um Instituto de Altos Estudos e Planejamento Urbano, uma instituição encarregada de pensar a cidade em um horizonte de longo prazo e que integre em suas atividades a consideração da problemática urbana em todas as dimensões. Ou seja, precisamos pôr fim na fragmentação setorial dos enfoques com que a cidade é vista atualmente e no encurtamento do horizonte temporal dentro do qual são avaliadas as iniciativas e os projetos que no dia a dia lhe constituem o desenho e lhe determinam a identidade. Dentro dessa perspectiva, a mobilidade urbana, as infraestruturas viária e de saneamento, os complexos habitacionais, os equipamentos urbanos, como parques, praças, grandes complexos comerciais, precisam ser visualizados em conexão com a dinâmica econômica e inseparavelmente de seus impactos estéticos e ambientais.

É preciso ainda entender que uma instituição capaz de construir uma visão consistente sobre essa problemática altamente complexa e abrangente é certamente mais do que foi qualquer uma das instituições de planejamento que Porto Alegre teve no passado e é certamente muitíssimo mais do que a fragmentação das competências que é típica do atual perfil institucional verificado nas últimas décadas do Poder Executivo municipal.

Para construí-la é preciso, ainda, que tenhamos consciência de que uma instituição capaz de expressar adequadamente uma visão de longo prazo do desenvolvimento de Porto Alegre e da região metropolitana, embora precise ter competências regulamentadoras, não deve ficar encarregada da análise pontual de projetos urbanos comuns, sendo conveniente também que seja dirigida por um conselho diretor que tenha representantes da área pública e da sociedade civil e do setor privado, além de ter uma gestão executiva autônoma capaz de proteger suas orientações não apenas das alterações ideológico-partidárias provocadas pela alternância democrática, mas também da troca de quadros executivos que entre nós, perversamente, costuma acompanhar tais mudanças.

Essas são, pois, as conclusões que provisoriamente tiramos do projeto *Porto Alegre, uma visão de futuro* e que neste momento submetemos à apreciação da opinião pública da cidade, bem como, muito especialmente, aos distintos concidadãos que estão na disputa pela Prefeitura de Porto Alegre. A estes, lhes desejamos, boa, honesta e feliz disputa e enalteçamos o compromisso de que tanto na vitória como na derrota, reconheçam a orientação geral desta Carta, assim como com a necessidade de proceder-se a uma reconstituição profunda dos instrumentos de planejamento em nossa cidade.

EXPEDIENTE

Composição da Câmara Municipal de Porto Alegre

Legislatura 2005 - 2008

Mesa Diretora – 2008

Sebastião Melo – PMDB

Presidente

Clênia Maranhão – PPS

1º Vice-Presidente até 20/02

Cláudio Sebenelo – PSDB

1º Vice-Presidente a partir de 25/02

Carlos Todeschini – PT

2º Vice-Presidente

Ervino Besson – PDT

1º Secretário

Maristela Meneghetti – DEM

2º Secretária

Aldacir Oliboni – PT

3º Secretário

Nominata dos vereadores

(Incluindo vereadores titulares, licenciados e suplentes que assumiram a vereança)

Adeli Sell – PT

Airto Ferronato – PSB

Alceu Brasinha – PTB

Aldacir Oliboni – PT

Alex da Banca – PSDB

Almerindo Filho – PTB

Angelica Konzen – PMDB

Bernardino Vendruscolo – PMDB

Beto Moesch – PP

Beto Rigotti – DEM

Carlos Comassetto – PT

Carlos Todeschini – PT

Cassiá Carpes – PTB

Claudio Sebenelo – PSDB

Clênia Maranhão – PPS

DJ Cassiá Gomes – PTB

Dr. Goulart – PTB

Dr. Pinto – PSDB

Dr. Raul – PMDB

Elias Vidal – PPS

Elói Guimarães – PTB

Ervino Besson – PDT

Fabício Klein – PMDB

Gerson Almeida – PT

Guilherme Barbosa – PT

Haroldo de Souza – PMDB

Hernandi Mello – PSDB

Ibsen Pinheiro – PMDB

Isaac Ainhorn – PDT

Ivan Bruxel – PP

João Antonio Dib – PP

João Batista Pirulito – PSB

João Bosco Vaz – PDT

João Carlos Nedel – PP

Jocelin Azambuja – PMDB

Jorge Sodré – PMDB

José Ismael Heinen – DEM

Juvenal Ferreira – PTB

Kevin Krieger – PP

Leandro Soares – PP

Luiz Braz – PSDB

Manuela D'Ávila – PC do B

Marcelo Danéris – PT

Márcio Bins Ely – PDT

Margarete Moraes – PT

Maria Celeste – PT

Maria Luiza – PTB

Mario Fraga – PDT

Maristela Maffei – PC do B

Maristela Meneghetti – DEM

Maurício Dziedricki – PTB

Mauro Pinheiro – PT

Mauro Zacher – PDT

Mônica Leal – PP

Nereu D'Ávila – PDT

Neuza Canabarro – PDT

Newton Braga Rosa – PP

Nilo Santos – PTB

Paulo Odone – PPS

Professor Garcia – PMDB

Raul Carrion – PC do B

Reginaldo Pujol – DEM

Sebastião Melo – PMDB

Sofia Cavedon – PT

Valdir Caetano – PR

Wilton Araújo – PTB

Zé Valdir – PT

Legislatura 2009 - 2012

Mesa Diretora – 2009

Sebastião Melo – PMDB

Presidente

Adeli Sell – PT

1º Vice-Presidente

Toni Proença – PPS

2º Vice-Presidente

Nelcir Tessaro – PTB

1º Secretário

João Carlos Nedel – PP

2º Secretário

Tarciso Flecha Negra – PDT

3º Secretário

Nominata dos vereadores

(Incluindo vereadores titulares, licenciados e suplentes que assumiram a vereança)

Adeli Sell – PT

Airto Ferronato – PSB

Alceu Brasinha – PTB

Aldacir José Oliboni – PT

Bernardino Vendruscolo – PMDB

Beto Moesch – PP

Carlos Todeschini – PT

Cirilo Faé – PTB

Cláudio Conceição – DEM

Claudio Sebenelo – PSDB

Delegado Fernando – PTB

DJ Cassiá – PTB

Dr. Goulart – PTB

Dr. Raul – PMDB

Dr. Thiago Duarte – PDT

Elias Vidal – PPS

Elói Guimarães – PTB

Emerson Correa – PPS

Emerson Dutra – PSOL

Engenheiro Comassetto – PT

Ervino Besson – PDT

Fernanda Melchionna – PSOL

Haroldo de Souza – PMDB

Helena Cristina – PSOL

Idenir Cecchim – PMDB

Ismael Heinen – DEM

João Antonio Dib – PP

João Bosco Vaz – PDT

João Carlos Nedel – PP

João Pancinha – PMDB

José Freitas – PRB

Juliana Brizola – PDT

Kevin Krieger – PP

Luciano Marcantônio – PDT

Lucio Barcelos – PSOL

Luiz Braz – PSDB

Marcello Chiodo – PTB

Márcio Bins Ely – PDT

Maria Celeste – PT

Mario Manfro – PSDB

Maristela Maffei – PC do B

Maurício Dziedricki – PTB

Mauro Pinheiro – PT

Mauro Zacher – PDT

Nelcir Tessaro – PTB

Nereu D'Ávila – PDT

Nilo Santos – PTB

Paulinho Ruben Berta – PPS

Paulo Marques – PMDB

Pedro Ruas – PSOL

Professor Garcia – PMDB

Reginaldo Pujol – DEM

Sebastião Melo – PMDB

Sofia Cavedon – PT

Tarciso Flecha Negra – PDT

Toni Proença – PPS

Valter Nagelstein – PMDB

Waldir Canal – PRB

Coordenador-geral

João Carlos Brum Torres

Graduado em Filosofia, 1967, e Direito, 1968, pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS). Mestre pelo *Département de Philosophie – Université de Paris XIII (Paris-Vincennes)*, 1974, e Doutor em Ciências Humanas pela Universidade de São Paulo (USP), 1985. É também professor titular aposentado da UFRGS, exercendo as funções de professor colaborador na mesma instituição. Atualmente, é professor no Departamento de Filosofia da Universidade de Caxias do Sul (UCS). Além das atividades acadêmicas, dedicou-se extensamente à vida político-administrativa, tendo sido Diretor de Políticas Sociais e Urbanas do Banco de Desenvolvimento do Estado do Rio Grande do Sul (BADESUL), 1989-1990; Secretário de Captação de Recursos da Prefeitura de Porto Alegre, 1992-1993; e, por dois períodos administrativos, 1995-1998 e 2003-2006, Secretário de Estado da Coordenação e Planejamento no Governo do Estado do Rio Grande do Sul. É autor de vários livros e de um amplo conjunto de estudos sobre temas filosóficos, políticos e econômico-sociais.

Coordenador Adjunto

Marcello Vernet de Beltrand

Jornalista pela UFRGS, Mestre em Administração pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (Unisinos), Especialista em Marketing pela Escola Superior de Propaganda e Marketing (ESPM). Atua como consultor de empresas há mais de 20 anos. Organizador e coautor dos livros “Cooperar para Competir”, editado pelo Movimento Brasil Competitivo e Sebrae, e “Comunicação e Meio Ambiente”, editado pelo WWF-Brasil. Atua em projetos de consultoria em comunicação, planejamento e *marketing* para organizações privadas e instituições da sociedade civil. Durante sete anos, foi professor dos cursos de MBA (*Master of Business Administration*) da ESPM.

Coordenadores Temáticos

Benamy Turkienicz

Tem graduação em Arquitetura pela UFRGS, Mestrado em Desenho Urbano (MA) pelo *Joint Center for Urban Design – Oxford Polytechnic*, Mestrado em Estudos Avançados de Arquitetura (MSc) pela *Bartlett School of Architecture/University College London* e Doutorado em Urbanismo (PhD) pela *Arkitektur S. da Chalmers University of Technology*. Atualmente, é professor titular da UFRGS, professor do Departamento de Arquitetura da Faculdade de Arquitetura (FA-UFRGS), professor do Programa de Pós-graduação e Pesquisa em Arquitetura (PROPAR-UFRGS), professor convidado do Mestrado em Urbanismo do Programa *Master Erasmus Mundus* (Comunidade Europeia), coordenador do Curso de Mestrado em Ordenamento e Desenho do Território da Universidade de Cabo Verde (acordo de cooperação CAPES/UnicV).

Jorge Guilherme Francisconi

Arquiteto pela UFRGS e PhD em Ciências Sociais pela *Universidade de Syracuse, NY*. Organizou e lecionou no Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional (PROPUR-UFRGS). Secretário Executivo da CNPU/SEPLAN/PR (Comissão Nacional de Regiões Metropolitanas e Política Urbana, Secretaria de Planejamento da Presidência da República), Presidente da Empresa Brasileira de Transporte Urbano/Ministério dos Transportes (EBTU/MT) e Diretor-geral do Departamento Nacional de Trânsito/Ministério da Justiça (DENATRAN/MJ). Professor na Fundação Getúlio Vargas (FGV/RJ) e também em universidades nacionais e estrangeiras. Coordenou projetos do Banco Mundial na Venezuela e no Rio de Janeiro e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) no exterior e no Brasil. Diretor da AXIS Consultoria Urbana.

Luis Antonio Lindau

Engenheiro Civil pela UFRGS, Doutor em Transportes Urbanos pela *U. Southampton, UK*, e Pós-doutorado em Transportes pela *U. College London*. Professor do Programa de Pós-graduação em Engenharia de Produção da UFRGS. Coordenador do Laboratório de Sistemas de Transportes (LASTRAN) da Escola de Engenharia da UFRGS. Ex-presidente da Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes (ANPET). Membro do Comitê para Países em Desenvolvimento do *Transportation Research Board (TRB, USA)*. Diretor-presidente do Centro de Transporte Sustentável do Brasil (CTS-Brasil). Coordenador e consultor de diversos projetos de transporte urbano desenvolvidos no Brasil e no exterior.

Maria Alice Lahorgue

Economista e Doutora em Planejamento Urbano e Regional e professora de Economia Regional nos programas de Pós-graduação em Economia e em Planejamento Urbano e Regional da UFRGS.

Expositores

Briane Bicca

Arquiteta, Doutora em Ciências Sociais por Grenoble, França. Também é coordenadora da Unidade Executora de Projetos do Monumenta em Porto Alegre. Membro do Comitê Brasileiro do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios (ICOMOS).

Cássio Taniguchi

Prefeito eleito de Curitiba por duas gestões, 1997-2004. Ocupou o cargo de Presidente da URBS (Urbanização de Curitiba S.A.), do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC) e foi Secretário de Estado do Planejamento e da Indústria e Comércio. Consultor de grandes projetos urbanísticos no Brasil e no mundo, tais como Goiânia, Rio de Janeiro e Abu-Dhabi. Foi eleito Deputado Federal em 2006 e hoje exerce a função de Secretário de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente do Distrito Federal.

Carlos Dória

Doutor em Sociologia pela Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Mestre em Ciência da Motricidade Humana pela Universidade Castelo Branco (UCB/Rio de Janeiro).

Charles Duff

Presidente da *Jubilee Baltimore*, organização sem fins lucrativos que reconstruiu mais de 200 edifícios nos bairros históricos de Baltimore. Atua como professor na *Universidade John Hopkins* e no *Walters Art Museum*.

Cláudio Brito

Jornalista, atuou como Promotor de Justiça e é comentarista de assuntos jurídicos nos veículos de comunicação da RBS.

Daniel Luiz Antonioli

Empresário com formação em Administração de Empresas, 1º Vice-presidente do SINDPOA - Sindicato da Hotelaria e Gastronomia de Porto Alegre e do Comitê Setorial do Turismo do Programa Gaúcho da Qualidade e Produtividade – PGQP.

Elmar Bones da Costa

Jornalista, atuou em diversos veículos de comunicação, como Veja, Folha da Manhã, Coojornal, Gazeta Mercantil, O Estado de São Paulo e IstoÉ. A partir de 1997, foi o editor-chefe dos álbuns História Ilustrada de Porto Alegre e Histórias Ilustradas do Rio Grande do Sul, publicados em fascículos e encartados no jornal Zero Hora. É diretor da Já Editores, responsável pela publicação do jornal JA Bom Fim/Moinhos e pela Revista JÁ. Há dez anos, dedica-se a uma intensa produção literária sobre temas históricos.

Fausto Nilo Costa Júnior

Arquiteto formado na Faculdade de Arquitetura da Universidade Federal do Ceará (UFC), responsável pelo Projeto do Centro de Cultura Arte Dragão do Mar, de Fortaleza, além de compositor.

Jaime Lerner

Ex-governador do Paraná, figura decisiva na bem-sucedida experiência de desenvolvimento urbano de Curitiba e também grande nome do urbanismo atual.

Jorge Debiagi

Arquiteto e Urbanista pela UFRGS, foi Secretário de Planejamento Territorial e Obras/RS, Presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB/RS) e da Associação Brasileira de Escritórios de Arquitetura (AsBEA/RS). Elaborou projetos urbanos para Brasília, Recife e Porto Alegre e inúmeras obras de conjuntos arquitetônicos. Além disso, é Membro do Conselho do Plano Diretor e dirige a Debiagi Arquitetos e Urbanistas.

Jordi Borja

Internacionalmente conhecido como um dos grandes nomes do urbanismo contemporâneo, figura destacada no processo de reforma urbana de Barcelona.

José Antônio Fialho Alonso

Graduação em Ciências Políticas e Econômicas pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM), 1968; Mestrado em Economia pela UFRGS, 1978. Hoje, é pesquisador da Fundação de Economia e Estatística (FEE), com experiência na área de Economia, com ênfase em Economia Regional e Urbana, atuando principalmente nos seguintes temas: economia regional, desenvolvimento urbano, desigualdades regionais, economia urbana e desenvolvimento local.

José Mateus

Em 1986, licenciou-se em Arquitetura pela Faculdade de Arquitetura da Universidade Técnica de Lisboa (FAUTL). É Presidente da Assembleia Regional Sul da Ordem dos Arquitetos. Em 2007, foi Diretor da primeira Trienal de Arquitetura de Lisboa. Além disso, foi Conferencista em Portugal, Espanha, EUA, Hungria, Inglaterra, Brasil, Bélgica e Itália, integrou o Júri do Prêmio de Arquitetura da Bienal de São Paulo em 2003 e European Spain 2007 e fundou com Nuno Mateus a ARX Portugal em 1991.

Júlio Francisco Gregory Brunet

Economista pela PUCRS e Engenheiro Elétrico pela UFRGS. Atua como Agente Fiscal do Tesouro do Rio Grande do Sul e coordena a Assessoria Técnica da Secretaria do Planejamento e Gestão do RS (SEPLAG). É também autor, entre outros, do estudo “Fatores Preditivos da Violência na Região Metropolitana de Porto Alegre” e do livro “Contra Corrente – Evolução Recente e Desafios da Criminalidade no RS”.

Luiz Afonso Senna

Pós-Doutor na Universidade de Oxford e PhD em Transportes pela Universidade de Leeds, ambas na Inglaterra. Formação Executiva (*Infrastructure in a Market Economy*) na *Kennedy School of Government*, na *Harvard University, EUA*. Mestre em Transportes pela COOPE–UFRJ. Atualmente, é Secretário de Mobilidade Urbana de Porto Alegre e Diretor-presidente da Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC). Foi Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Tem experiência internacional como consultor em Planejamento e Economia dos Transportes, tendo atuado no Brasil, no Peru, no México, na Colômbia e na Costa Rica.

Marcos Flávio Rolim

Mestre em Sociologia pela UFRGS, onde realiza seu doutoramento; com especialização em Segurança Pública pela Universidade de Oxford (UK) e graduação em Comunicação Social pela Universidade Federal de Santa Maria (UFSM). Presentemente, é professor da Cátedra de Direitos Humanos do Centro Universitário Metodista (IPA) em Porto Alegre e consultor para políticas públicas em segurança e direitos humanos. É autor de “A Síndrome da Rainha Vermelha: Policiamento e Segurança Pública no Século XXI” (Zahar, 2006).

Maria Isabel Marocco Milanez

Arquiteta e Urbanista pela UNISINOS, com Especialização no PROPUR/UFRGS e Mestrado em Arquitetura no PROPAR/UFRGS. Foi Secretária Executiva Adjunta do Conselho Estadual de Políticas Sociais da Casa Civil/RS, Diretora Técnica da Secretaria de Trabalho/RS e Assessora Técnica no Gabinete do Secretário de Estado do Desenvolvimento Econômico e Assuntos Internacionais/RS. Coordena o 3º Ciclo do Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário Ritter dos Reis (UniRitter).

Marilene Ramos

Engenheira Civil e Doutora em Engenharia Ambiental pela UFRJ. Participou da formulação do Sistema de Gestão de Recursos Hídricos do Brasil, do planejamento de Bacias Hidrográficas e Ambiental e Reformulação do Setor Saneamento. Foi Diretora de Gestão de Recursos Hídricos e Presidente da Fundação Superintendência Estadual de Rios e Lagoas (Serla/RJ). Hoje, é Secretária de Estado do Meio Ambiente do Rio de Janeiro. Participou de diversos estudos de planejamento de transportes no Brasil e no exterior.

Moacyr Moojen Marques

Arquiteto pela FA/UFRGS, 1957; Pós-Graduado em Urbanismo pela FA/UFRGS, 1960. Professor FA/UFRGS – Urbanismo e Arquitetura Paisagista –, 1968-1978. Arquiteto e Urbanista da Prefeitura Municipal de Porto Alegre, 1958-1987 – Chefe do Setor de Planejamento Urbano da Secretaria Municipal de Obras e Viação (SMOV), Chefe da Seção de Planejamento da SMOV; Gerente de Projetos Urbanos da Secretaria do Planejamento Municipal (SPM), Supervisor de Planejamento Urbano da SPM, Secretário Substituto.

Orlando Strambi

Professor associado e Vice-chefe do Departamento de Engenharia de Transporte da Escola Politécnica da USP, Mestre, Doutor e Livre-docente em Engenharia de Transporte. Foi Gerente de Planejamento do Metrô de São Paulo e hoje é professor das disciplinas Economia e Planejamento de Sistemas de Transportes e Transporte Público e Planejamento de Transportes Urbanos.

Sérgio Magalhães

Arquiteto pela UFRGS e Doutor em Urbanismo pelo Programa de Pós-graduação em Urbanismo (PROURB-UFRJ). Foi Secretário Municipal de

Habitação do Rio de Janeiro, responsável pela concepção e implementação da Política Habitacional dos Programas Favela-Bairro, Morar Legal, Morar Sem Risco e Morar Carioca, da Prefeitura do Rio de Janeiro, e Subsecretário de Estado e Desenvolvimento Urbano do Rio de Janeiro. Professor do Pós-graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU/UFRJ).

Tiago Holzmann da Silva

Arquiteto e urbanista pela UFRGS, 1994, mestre em Arquitetura pela UPC, Barcelona, 1996, Doutorando pela UPC, Barcelona, professor da Faculdade de Arquitetura da Ritter dos Reis. Foi também 1º Secretário IAB-RS 2000/2001 e membro da Nau de Arquitetos e Urbanista.

Vitor Bertini

Engenheiro Eletricista e Bacharel em Administração de Empresas e em Administração Pública pela UFRGS. Foi Diretor da Cia. de Processamento de Dados do Estado do Rio Grande do Sul (Procergs), Diretor de Operações e Presidente da Companhia Rio-Grandense de Saneamento (CORSAN) e Diretor de Projetos Especiais da Secretaria de Planejamento/RS.

Coordenadores das Oficinas

Álvaro Gehlen de Leão

Graduação em Engenharia Elétrica pela UFRGS, 1988; Mestrado em Engenharia de Produção com ênfase em Gerência da Produção pela UFRGS, 1998; Doutorado em Engenharia de Produção com ênfase em Transportes e Logística pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), 2004. Atualmente, é professor adjunto da Faculdade de Engenharia da PUCRS. Desenvolve atividades de pesquisa nas áreas de Logística e Gerenciamento da Cadeia de Suprimentos, de Engenharia Econômica, de Gerenciamento de Custos da Produção, de Avaliação de Desempenho e de aplicação de Jogos de Simulação para o ensino e o aprendizado em Engenharia.

Carlos Eduardo Comas

Arquiteto pela UFRGS; Mestre em Planejamento Urbano e Mestre em Arquitetura pela *University of Pennsylvania*, 1977; Doutor em *Projet Architectural et Urbain* pela *Université de Paris VIII*, 2002. É professor titular da UFRGS, onde atua em projeto e em teoria, história e crítica de Arquitetura. Foi coordenador, de 2005 a 2008, do Programa de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura da PROPUR-UFRGS. Integra o conselho editorial das revistas *Arqtexto* (UFRGS), *Arcos* (ESDI/UERJ) e *Arquitextos–Vitruvius*. Membro do Comitê Internacional dos Críticos de Arquitetura (CICA) da União Internacional de Arquitetos. Tem publicado extensamente sobre a arquitetura e o urbanismo modernos brasileiros e elaborado um número significativo de projetos de arquitetura e urbanismo.

Júlio Celso Borello Vargas

Arquiteto e Urbanista, Mestre em Planejamento Urbano e Regional pela UFRGS. Professor universitário e pesquisador com diversos trabalhos publicados. Atua profissionalmente com órgãos

governamentais e agentes privados na área do planejamento e da gestão territorial, articulando a ciência urbanística com recursos computacionais avançados. É Conselheiro Superior do Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB/RS).

Luiz Corrêa Noronha

Engenheiro Civil e Sanitarista. Consultor internacional do Banco Mundial, Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), Organização das Nações Unidas (ONU), Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) e Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO) nas áreas de Desenvolvimento Institucional e Gestão de Águas. Ex-secretário Adjunto de Planejamento e Coordenação-geral do Estado do Rio Grande do Sul. Atualmente, é responsável pela área de financiamentos externos e gestão de Programas Internacionais do Município de Porto Alegre.

Maria da Graça Valle Silveira

Graduação em Engenharia Civil pela UFRGS, 1968, curso de Especialização em Economia Rodoviária pela UFRGS, 1969, e mestrado em Planejamento Urbano e Regional também pela UFRGS, 1994. Tem experiência na área de Engenharia de Transportes, com ênfase em Operação Planejamento de Transporte Público Urbano e atua, principalmente, nos seguintes temas: mobilidade, metrópole e Internet.

Rômulo Krafta

Arquiteto pela UFRGS, MA em *Urban Design*, *Oxford Brookes University*, GB; PhD em *Urban Science*, *University of Cambridge*, GB; Pós-doutorado em Análise Espacial Avançada, *University College London*; professor titular do Departamento de Urbanismo da UFRGS e dos cursos de Mestrado e Doutorado em Planejamento Urbano e Regional (PROPUR); Pesquisador I do CNPq.

Rosana Picoral Solano

Arquiteta pela UFRGS, 1983; Mestrado em Arquitetura pela UFRGS, 2000. Hoje, é arquiteta – Picoral e Solano Arquitetura e Engenharia Ltda. – e professora assistente da PUCRS. Tem experiência na área de Arquitetura e Urbanismo, com ênfase em Planejamento e Projeto do Espaço Urbano, atuando principalmente nos seguintes temas: coordenação de projetos, TFG, projeto arquitetônico e projeto urbano.

Tânia Torres Rossari

Historiadora pela UFRGS; Mestrado em Antropologia Social pela UFRGS, professora adjunta do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Unisinos; professora do Curso de Especialização em Gestão Estratégica do Território Urbano, Unisinos; professora do Curso de Especialização em Arquitetura e Espaços Comerciais, Unisinos.

Sílvio Belmonte de Abreu Filho

Arquiteto pela UFRGS; Mestre em Arquitetura pelo IEDES da *Université de Paris I, Panthéon-Sorbonne*; doutor em Arquitetura pelo PROPARG/UFRGS, professor associado do Departamento de Arquitetura da UFRGS, pesquisador e professor do Programa de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura PROPARG/UFRGS desde 1980. Diretor Técnico da Companhia de Habitação (COHAB-RS, 1988-1990) e consultor em arquitetura, urbanismo e planejamento.



IMAGENS DO FÓRUM

As imagens apresentadas a seguir expressam o profícuo e diversificado ambiente que compôs o cenário do Fórum *Porto Alegre, uma visão de futuro*. As fotografias captaram cenas dos cinco eventos temáticos e do Fórum de Encerramento, sempre cuidando para registrar palestrantes, participantes, convidados, autoridades, apoiadores, políticos, enfim, todos os protagonistas que tornaram este evento uma referência histórica para a Câmara Municipal e para a cidade de Porto Alegre.



Sessão solene de abertura com as presenças da governadora Yeda Crusius, do prefeito José Fogaça, do presidente da Câmara vereador Sebastião Melo, representante do Poder Judiciário e dirigentes de empresas apoiadoras do evento



Salão de eventos da PUCRS acolheu cidadãos e organizações interessados no futuro da cidade



Cássio Taniguchi,
ex-prefeito de Curitiba



Orlando Strambi,
livre-docente em Engenharia
de Transporte



Álvaro Gehlen de Leão,
especialista em transporte,
coordenador de oficina



Painel sobre mobilidade urbana abre o ciclo de eventos



Luiz Afonso Senna,
Secretário de Mobilidade
Urbana de Porto Alegre



João Carlos Brum Torres
abre painel sobre
Mobilidade Urbana



Jornalista Elmar Bones
debate transporte urbano



Atividades da oficina sobre Mobilidade Urbana



Representantes de organizações e cidadãos participam das oficinas



Participantes das oficinas indicaram as suas prioridades em adesivos colantes



Atividades da oficina sobre Mobilidade Urbana



Debate sobre o desenvolvimento econômico na capital atraiu porto-alegrenses à PUCRS



Cidadãos e técnicos debatem nos grupos de trabalho



Participantes inscrevem-se nas oficinas sobre a economia da capital



Mesa com palestrantes coordenada por João Carlos Brum Torres (centro)



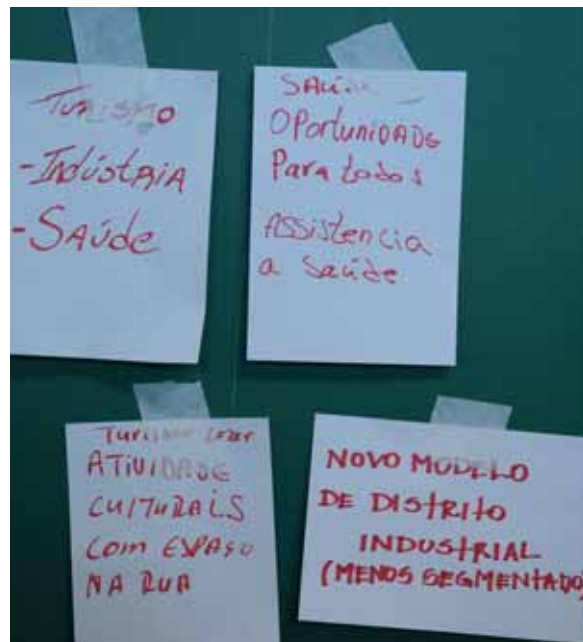
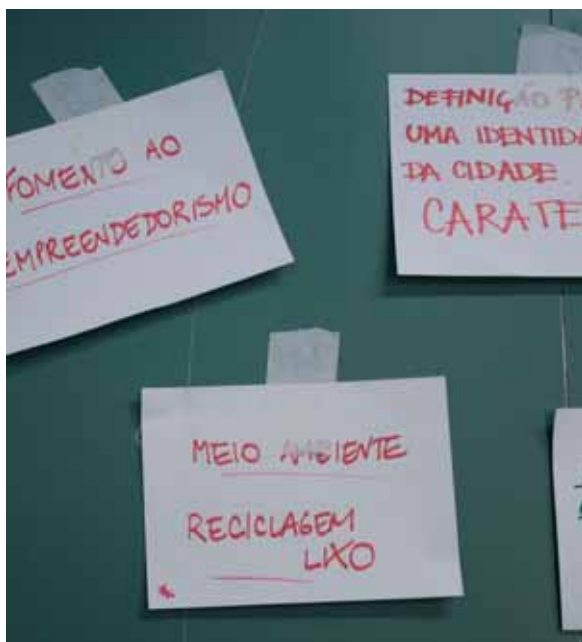
Jorge Audy, do TecnoPuc, expõe ideias no evento sobre o desenvolvimento econômico



Atividade em grupo debate o desenvolvimento econômico de Porto Alegre



Visão geral do salão de eventos da PUCRS



Adesivos colantes apresentam alguns pontos críticos para o desenvolvimento econômico da capital



Mesa de debatedores do painel Urbanismo Sustentável



Arquiteto Jorge Guilherme Francisconi,
coordenador temático



Marilene Ramos, doutora pela UFRJ



Debate sobre urbanismo lota salão na PUCRS



Arquiteto Sergio Magalhães,
ex-secretário de Habitação do RJ



Arquiteto Jorge Debiagi



Engenheiro Luiz Corrêa Noronha, coordenador de oficina



Adesivos sintetizam posições nos debates



Arquiteto Julio Celso Vargas modera atividades na oficina



Tania Rossari, João Carlos Brum Torres, Carlos Eduardo Comas e Benamy Turkienicz na apresentação dos resultados das oficinas sobre Urbanismo Sustentável



Arquiteto Silvio de Abreu Filho coordena oficina



Atividades em grupo aprofundaram o tema urbanismo sustentável



Participantes debatem em grupos



Mesa com responsáveis pela realização das oficinas



Arquiteto Moacyr Moojen Marques



Arquiteto Benamy Turkienicz, coordenador temático



Arquiteta Briane Bicca



Arquiteto Thiago Holzmann



Arquiteto português
José Mateus



Arquiteto Fausto Nilo



Arquiteto Rômulo Krafta faz moderação de oficina



Técnicos e cidadãos refletem sobre a dinâmica da capital



Arquiteto Carlos Eduardo Comas orienta oficina



Arquiteto Jaime Lerner compartilha experiência nacional e internacional com participantes do fórum



Salão de eventos da PUCRS durante apresentação de Jaime Lerner



Visão geral do salão durante o debate sobre segurança pública



Salão lotado no evento de encerramento revela interesse da população sobre o futuro de Porto Alegre



Julio Brunet, João Carlos Brum Torres, Sebastião Melo, Marcos Rolim e Claudio Britto
no evento que debate Segurança Pública em Porto Alegre



Presidente da Câmara Municipal, vereador Sebastião Melo, entrega Carta do Fórum
ao prefeito José Fogaça e ao vice-prefeito José Fortunati



Visão geral do salão no evento sobre Segurança Pública



Jornalistas da Rádio Câmara liderados pelo jornalista Vitor Bley (direita) entrevistam o espanhol Jordi Borja



João Carlos Brum Torres no evento de encerramento do Fórum



O catalão Jordi Borja divide com o público sua experiência nas reformas urbanas promovidas na cidade de Barcelona



Jornalista Marcos Rolim durante o painel sobre Segurança Pública



Charlie Duff, Jaime Lerner, João Carlos Brum Torres e Jordi Borja no evento de encerramento



O americano Charlie Duff apresenta sua visão sobre os problemas e as alternativas enfrentados por grandes cidades



Jornalista Claudio Brito participa do evento sobre Segurança Pública

Candidatos às eleições majoritárias de 2008 para a Prefeitura de Porto Alegre, ao lado de vereadores, participam de ato solene em que recebem a *Carta Porto Alegre, uma visão de futuro*







**Câmara Municipal
de Porto
Alegre**

Além dos problemas comuns que uma cidade tem (educação, saúde, atenção à criança, segurança) três pontos são essenciais para resolver o problema das comunidades. E também são vitais para a própria humanidade: mobilidade cada cidade terá sua importância nisso, sustentabilidade e coexistência.

Jaime Lerner

Se quiserem ter uma grande cidade no século XXI, é necessário construir lugares onde as pessoas queiram estar. Não se pode obrigar as pessoas a permanecerem na cidade. Há que se construir uma cidade na qual as pessoas queiram estar.

Charlie Duff

Já me questionaram antes: “Em que aspecto seria bom ter a Copa do Mundo aqui em Porto Alegre?” É uma oportunidade que pode ser aproveitada ou não, vai depender se as forças sociais, econômicas, culturais, incluindo a prefeitura, souberem o que é importante para a cidade. Se identificarem o que é importante vão aproveitar a oportunidade. Do contrário, acabarão gerando um problema e um déficit.

Jordi Borja



Câmara Municipal
de Porto
Alegre



GRUPO
CEEE

