

I ENANPARQ

I Encontro Nacional da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

Simpósio Temático: Projetos urbanos e a reinvenção do espaço-mundo na cidade contemporânea.

Arquitetura e MetrÓpole: Projetos Urbanos da “Grand Paris”

Autor: Nadia Somekh

Titulação Arquiteta e Urbanista, Mestre e Doutora em Arquitetura e Urbanismo

Filiação: Professora Titular, Programa de Pós – Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie

Arquitetura e MetrÓpole: Projetos Urbanos da “Grand Paris”

Resumo

Em Junho de 2008, dez escritÓrios de Arquitetura europeus foram selecionados para desenvolver estudos sobre a MetrÓpole Parisiense. No ano anterior o governo francÊs a partir do MinistÉrio da Cultura e ComunicaÇÇo, lanÇou um edital de concorrÊncia para a reflexÇo da metrÓpole pÓs Kyoto e 68 concorrentes se apresentaram. Em 2009 dez propostas foram apresentadas, sendo criticadas pela opiniÇo pÚblica, meio acadÊmico e contraposiÇões polÍticas do prefeito de Paris, que estabeleceu um fÓrum Paris MetrÓpole articulando os municÍpios da regiÇo e ainda da instÂncia regional *Institut d aménagement et d Urbanisme, Region île de France*, que jÁ tinha elaborado um Plano circunstanciado com os investimentos previstos.

O texto a seguir descreve as diferentes propostas (AMC 2009), dos dez escritÓrios de arquitetura, que trazem elementos para o que Secchi (2009) denomina de “A nova questÇo Urbana”, parafraseando Castells (1972) nos anos 70 e que representa um novo entendimento do Espaço Mundo, tÍtulo desta SessÇo Temática. AlÊm da questÇo da sustentabilidade, defendida por todos e sintetizada por Richard Rogers e o debate da Cidade Compacta X Cidade Difusa, Grumbach apresenta a idÉia do “Porto de Paris”, envolvendo Londres e Roterdam, e Jean Nouvel defendo a busca do belo, perdida na cidade contemporânea. Os espaÇos pÚblicos e sua qualidade, bem como a distribuiÇo das densidades em relaÇo às novas demandas de mobilidade tambÊm constituem a tÔnica dos debates que recolocam a importÂncia da Arquitetura na construÇo da MetrÓpole.

Um embate polÍtico entre presidente e prefeito de Paris aponta a necessidade de se construir novas instÂncias de governanÇa metropolitana, como aqui no Brasil. E ainda o plano regional traz uma dose de realidade para as utopias formuladas pelos arquitetos. Aparentemente esses desenhos utÓpicos sÇo obras de “city-marketing”, mas entendemos que esse debate proporcionado pelos arquitetos possibilitou uma

apropriação pela população das usuais caixas-pretas de distribuição de grandes investimentos de infraestrutura e ajuda a construir uma identidade metropolitana.

O texto abordará de forma crítica o processo francês estruturado nas descrições das propostas dos arquitetos, na construção de uma gestão compartilhada com os demais municípios e das instâncias metropolitanas. O objetivo principal será refletir sobre novos conceitos de urbanização e projetos urbanos vinculados a realidade metropolitana no Brasil.

Palavras-chave: Arquitetura, MetrÓpole, Projetos Urbanos.

Abstract

In June 2008, ten European offices of Architecture were selected to develop studies in the Parisian Metropolis. The previous year the French government from the Ministry of Culture and Communication, has launched a call for tender for the reflection of post-Kyoto metropolitan and 68 competitors showed up. In 2009, ten proposals were submitted, being criticized by the public, academic and political oppositions from the mayor of Paris, which established a *forum* articulated the Paris metropolis cities of the region and the regional authority *Institut d'aménagement et d'Urbanisme, Région Île de France*, who had already prepared a detailed plan with proposed investments.

The following describes the different proposals (AMC 2009), the ten architecture agencies, which bring the elements to which Secchi (2009) calls "The new urban issue," paraphrasing Castells (1972) 70 years and represents a new understanding of Space World, under this Thematic Session. Besides the issue of sustainability, supported by all and synthesized by Richard Rogers and discussion of the City Compact *versus* Fuzzy Town, Grumbach presents the idea of "Paris Harbour", involving London and Rotterdam, and Jean Nouvel advocate the search for beauty, lost in contemporary city. Public spaces and their quality and the density distribution in relation to new demands for mobility are also the tone of the debates that restate the importance of architecture in the construction of the Metropolis.

A political struggle between President and Mayor of Paris points to the need to construct new instances of metropolitan governance, as here in Brazil. And yet the regional plan brings a dose of reality for utopias made by architects. Apparently these drawings are works of utopian "city-marketing," but we understand that the debate provided by the architects allowed an appropriation by the population of the usual

black-box distribution of large infrastructure investments and helps to build a metropolitan identity.

The text will address a critical process in the French structured descriptions of the proposals of architects in building a shared management with other cities and metropolitan authorities. The main objective will be to reflect on new concepts of urbanization and urban projects linked to the metropolitan reality in Brazil.

Keywords: Architecture, Metropolis, Urban Projects.

Arquitetura e Metrópole: Projetos Urbanos da “Grand Paris”

Os projetos da Grande Paris

A encomenda do Presidente da República, através do Ministério da Cultura e da Comunica o aponta o enquadramento institucional da concorrência de escritórios de arquitetura. Repensar a cidade sem liberalidades, nem voluntarismos, porém construir compartilhando, compor, recompor, transformar, requalificar espaços industriais ou grandes conjuntos habitacionais, buscando uma a o global de pesquisa da cidade sustentável, p s Kyoto, que permita a popula o de sonhar a partir da grande “aposta” (PARI=aposta, mesmo som de Paris). Essa   a síntese do discurso de Nicolas Sarkozy.

O Ministro da Cultura e da Comunica o, no documento oficial da consulta, aponta o envolvimento da instância regional, da conferência de municípios, constituída a partir de uma mobiliza o do prefeito de Paris, Bertrand Delano , e a própria Prefeitura de Paris. Grandes debates foram realizados e uma exposi o no final de 2009, permitiu a apropria o pelos franceses a respeito da Metrópole do Futuro. Além disso, a internacionaliza o da discussão foi prevista com seminários em Brasília, do qual participei, e em Buenos Aires, com o intuito de ampliar a coopera o internacional a partir do chamado diagnóstico prospectivo, solicitado às dez equipes selecionadas entre os 68 escritórios de arquitetos concorrentes.

A busca da constru o do território metropolitano, a partir da cidade central está presente no grande desafio da aglomera o parisiense. Alargar o debate regional e acelerar a busca de soluço repensando os modelos tradicionais de planejamento urbano, a partir da compara o com as grandes metrópoles, segundo o documento:

Nova York, Tóquio, São Paulo, México,... , e alcançar a resposta aos desafios urbanos do século XXI no que tange o Ambiente, a Economia, a Sociedade e a Cultura. Qual o território da Grande Paris foi a pergunta feita aos dez Arquitetos selecionados em junho de 2008, por um júri amplo técnico, científico e político.

Foi exigido que a coordenação das equipes fosse ocupada exclusivamente, por um arquiteto urbanista, para comandar equipes pluridisciplinares compostas por economistas, sociólogos, paisagistas, etc.... Hoje o debate continua para se redefinir os investimentos, já previstos no Plano Regional e as escolas de Arquitetura organizarão um trabalho de pesquisa e desenvolvimento para construir uma base científica às decisões políticas de maneira vinculada às coletividades locais. Em tese parece ideal, mas não temos conhecimento de uma real articulação das escolas a não ser, a partir de alguns laboratórios, por exemplo, o de Creteil (IUP).

A leitura das dez propostas permite vislumbrar algumas superposições e oposições tais como aumentar a densidade urbana, ampliar todas as formas de mobilidade, multiplicar os espaços urbanos e as áreas verdes, desmanchar o concêntrico e o policêntrico, criar o multipolar (re) colocando Paris como nó central da Europa, a partir de um perímetro que permita a boa governança (Paris Projet 2009). Apresentamos a seguir as principais propostas defendidas constantes no documento oficial (AMC 2009).

A equipe de Richard Rogers propõe uma Paris, compacta, sustentável, equilibrada e conectada, através de dez princípios: reestruturar a governança metropolitana, construir Paris sobre Paris, completar a rede de transportes metropolitana, criar uma Paris policêntrica, construir comunidades equilibradas, reequilibrar a economia regional, transpor barreiras físicas da cidade, integrar a natureza através de uma rede de espaços aberto, reduzir as marcas ambientais, investir no desenho de qualidade (Rogers 2009).

A fragmentação da governança Região de *île de France* impede a implementação de ações estratégicas de escala metropolitana. Para Rogers o Conselho Regional tem um papel importante, mas sofre de poder coercitivo. A superposição administrativa é um freio às ações de escala metropolitana. A equipe que contou com apoio, entre outros da *London School of Economics* e o *Urban Age*, estabeleceu vários cenários, não apresentados no documento síntese, para possibilitar uma governança ao mesmo tempo coordenada e “holística” para a MetrÓpole e assegurando a voz das comunidades fora do centro metropolitano.

A questão fundiária e o reconhecimento do verdadeiro preço da terra, conduz à construção de Paris sobre Paris, propondo uma metrópole mais compacta, mais concentrada e eficaz. Uma primeira etapa consiste na identificação de vazios industriais e maximizar seu potencial de utilização. Um segundo passo será reforçar um cinturão verde para limitar uma expansão desenfreada da cidade, protegendo a e delimitando suas fronteiras.

O terceiro princípio refere se a complementação do sistema de transportes, principalmente para atender as exigências da população que vive fora do centro da aglomeração, 80% está mal servida por transportes públicos. Uma série de idéias foi considerada visando reduzir o impacto ambiental, o descongestionamento rodoviário e a busca de uma menos dependência do automóvel. São quatro as intervenções principais: Um anel de bonde rápido sobre a rodovia periférica, um trem de alta velocidade subterrâneo interligando centros e zonas de alta densidade, arcos de bonde-trens leves na coroa central, um TGV para Oeste. Redução do automóvel e substituição por automóveis menores e menos poluentes e do viário por espaços verdes.

O policentrismo compacto proposto interligando os centros entre si, com identidades próprias, articula o quarto e o quinto princípio, cuja proposta é o da construção de comunidades equilibradas, visando uma inserção social que acrescente ao invés de substituir. O isolamento físico de alguns municípios, segundo a equipe, gera um sentimento de separação entre comunidades mais pobres com as mais ricas da região parisiense. Trata-se de uma inserção sensível de agregação e não de exclusão. Um projeto de “New Deal” Nacional que articule a escala local é proposto sem detalhamento. Embora sejam necessários vários investimentos nas zonas mais carentes, a conectividade, a mistura de oportunidades são instrumentos chaves a serem manejados. O sexto princípio é decorrente dos anteriores e prevê um programa de investimentos baseados em novas tecnologias cujo objetivo é gerar crescimento e emprego na cidade e especificamente nas áreas precárias.

O sétimo princípio consiste em transpor as barreiras físicas da cidade. As descontinuidades e barreiras físicas são um entrave à mobilidade, constituindo rupturas no tecido urbano reforçando divisões sociais e políticas. Por cima das linhas ferroviárias são propostos caminhos para pedestres e ciclovias em parques lineares. A rodovia periférica também poderá ser substituída tornando-se mais permeável e verde.

O oitavo e nono princípios tratam da integração da natureza através de uma rede de espaços abertos e da redução das marcas ecológicas da Paris MetrÓpole. Um cinturão e corredores verdes e até telhados vegetados poderão reduzir temperaturas e amenizar o clima. O desenvolvimento de novas formas de produção e consumo, prevendo reutilização, reciclagem e menos desperdício através do uso de novas tecnologias, poderá construir uma nova cultura de sustentabilidade urbana.

Finalmente o décimo princípio consiste no investimento de um desenho de qualidade a partir de uma estratégia de intervenção constituída por 1000 novos projetos. De um lado grandes ambições estratégicas demandam também intervenções em infra estrutura e espaços públicos de qualidade que possam atrair os capitais “apátridas”, e por outro múltiplos pequenos projetos e inserções para produzir uma sensação de pertencimento aos cidadãos metropolitanos.

Menos complexo que a equipe anterior o Grupo Descartes, liderado pelo arquiteto Yves Lion, propõe uma nova revolução ambiental e a reinvenção do conforto urbano através da produção de 20 novas cidades, o aumento das áreas habitacionais em 20 metros quadrados, a redução dos trajetos em meia hora por dia e 2 graus centígrados de calor no ambiente. As novas cidades sustentáveis, com 500 mil habitantes cada, deverão ocupar os interstícios urbanos e consolidar um território metropolitano, articulando comunidades e reforçando-as num grande Conselho e criando responsabilidades do “local” metropolitano. Ampliar os transportes coletivos e as florestas urbanas, além da criação de zonas de atividades agrícolas, permitirá compactar a cidade e reduzir a ilha de calor, promovendo a transformação ambiental.

O grupo AUC, liderado pelo jovem arquiteto Djamel Klouche não propõe plano ou modelo, parte do princípio que a metrÓpole do amanhã já existe e que o fato metropolitano tem antes de tudo uma dimensão cultural, mundializada e que seu interesse reside na afirmação de um caráter multiforme. A metrÓpole não se constitui num lugar a ser desenhado, sua totalidade é difícil de ser captada, limita se a um conjunto de situações. Para a equipe, citando Koolhaas, a metrÓpole contemporânea é uma colagem de fragmentos inacabados e o urbanista embora útil não pode fundamentar sua ação sobre ilusões arrogantes.

A partir da escolha de metrÓpoles do século XXI pós Kyoto (M21AK), foi montada uma matriz polifônica e polimorfa composta de fragmentos de qualquer lugar a fim de recriar o clima metropolitano. As estações ferroviárias de TÓquio, clusters híbridos hiperflexíveis, são base para um protÓtipo metacoletor metropolitano e em

novos espaços habitacionais a microescala, resumindo a citação *learning from Tókyo*. Grandes densidades estão previstas em volta dos transportes de alta capacidade.

Christian de Portzamparc se associou a uma grande equipe que inclui o IUP Instituto de Urbanismo de Paris (Universidade Paris XII) para desenvolver o tema do Ciberespaço ao espaço físico. Afirmando que a crise das metrópoles é a vertente espacial da crise mundial, aponta que a genialidade das conexões virtuais tem como corolário a dificuldade de controle e o abandono do urbanismo nas metrópoles impossíveis de Dubai e São Paulo. Apresenta um esquema metropolitano mundial elaborado por Durand Gimeneo em 1997 (IEP de Paris) que mostra três grandes blocos mundiais, um europeu, outro asiático e um terceiro norte americano, ao qual Buenos Aires e São Paulo estariam vinculados. A Metrópole não é mais a cidade de antigamente, propõe sua compreensão para fundamentar a ação. O Laboratório de Creteil recomendou três conceitos: pensar a estrutura do conjunto, observar os elementos vivos e saber onde agir.

Após décadas de certezas que segundo o autor parte do plano Delouvrier para a Região de Paris há quarenta anos atrás, houve pelo menos trinta anos de planejamento progressista, cujo paradigma são as *Villes Nouvelles*. Nos anos 80/90 a idéia de planejamento foi considerada “soviética”, apesar que desde os anos 70 existia a crítica aos grandes modelos e conjuntos e ao zoneamento. Pela primeira vez não havia modelo de cidade reconhecido por todos. Portzamparc descreve o antagonismo criado entre a cidade integradora e cidadã do centro de Paris em oposição à cidade injusta a republicana da periferia.

A equipe propõe uma forma urbana em arquipélago com parques centrais e a figura do Rizoma para a ação metropolitana. Três grandes rizomas no Norte, no Sul e no Nordeste são propostos para compensar os sucessivos planos e investimentos no Leste da Região. O Rizoma é adotado pois trata de elementos vivos, na tentativa de ligar o local e o global apresentados metaforicamente por Portzamparc como a ligação entre Hestia e Hermes (deusa do lar e do comércio, respectivamente). Também esta equipe propõe grandes conexões viárias e de transporte de massa vinculados a corredores de verde e alta densidade. Paralelamente um monotrilho é proposto articulado a vias expressas.

Antoine Grumbach apresenta uma das propostas mais polêmicas ao tratar do porto de Paris através de uma ligação com Londres e Rotterdam. Sua equipe foi composta por pesquisadores do CNRS e entre outros com o arquiteto catalão Juan

Busquets. Ao contrário das equipes anteriores propõe uma solidariedade entre o denso e o difuso além de articular o urbano e o rural ao longo do Sena, tratado como um caminho/rua onde se desenvolve a metrópole de Paris.

Para controlar e reduzir as emissões de carbono a proposta é de adoção do fator 4 que prevê a drástica redução das emissões, fixando três objetivos: melhorar a atratividade do território com desenvolvimento sustentável, prever uma economia circular que considera os dejetos como matéria prima e a mobilidade composta de rapidez e lentidão conforme a escala urbana demandar.

Com referencia ao vale do Silício, o vale do Sena constituiria um processo de urbanização sustentável e voltado para tecnologias de ponta. Uma grande EXPO foi proposta, junto com a divisão em cinco grandes regiões de porte europeu, num sistema de governança transformado onde se desenha uma obra de arte na grande escala territorial.

A equipe liderada por Jean Nouvel aposta na retomada da beleza da cidade. A proposta denominada de Renascimento das Mil Felicidades de Paris contempla também uma grande rede de conexões rápidas metro-ferroviárias, ligando os principais centros europeus, articulada a uma mobilidade de menor escala. Nas interconexões principais foram desenhados elementos de cidade natureza, grandes referências cercadas de elementos naturais com alturas que recriam novos horizontes. Da mesma forma que a equipe anterior, propõe quatro vales-regiões e um grande centro em Paris, segundo ele ainda inacabado, voltado para arte urbana retomando o conceito de cidade-luz como lugar mundial de arte contemporânea.

Bernardo Secchi nos coloca frente a uma nova questão urbana: as metrópoles do século XXI deverão enfrentar os problemas comuns referentes aos processos de inclusão/exclusão, de mobilidade e de desenvolvimento sustentável. Mais concretamente propõe construir suporte ambiental, infra-estrutural e urbano para melhorar o quadro de vida da população implicando portanto, numa imagem diferente da atual. As exigências pós protocolo de Kyoto demandam uma política mais avançada de gestão das águas, uma política ambiental atenta a massa vegetal e a biodiversidade e uma Política de transportes que priorize o transporte público. Dadas as desigualdades sociais crescentes todas essas políticas deverão ser democráticas e não reproduzir essas desigualdades. Além disso as novas relações metropolitanas mundiais devem ser consideradas na produção do espaço urbano.

O projeto de uma cidade porosa se apóia, segundo a equipe, em camadas de lugares significativos, reconhecidos através de uma pesquisa sobre o imaginário da população. Essa pesquisa revelou uma quantidade expressiva de lugares de valor para os habitantes. Além de objetos significativos da memória coletiva, o território mostrou se o mais importante monumento da Região parisiense. A cidade porosa é uma cidade que dá espaço à água, aos espaços verdes e não se constitui, segundo Secchi num projeto, mas sim numa visão integrada coletiva. Como nas demais propostas a mobilidade se distribui em uma grande malha de alta velocidade, uma segunda com bondes e RER (trens/metro) e outra, mais difusa de acessibilidade mais generalizada e esponjosa, constituída de ruas, ruelas, passagens de menor escala. Uma travessia verde, baseada na tradição de grandes “promenades” de Poete do começo do século XX ou as greenways de Geddes.

O arquiteto alemão Finn Geipel apresenta a Paris metrópole doce, a través de três princípios: cidade densa e leve; cidade global /acessível e grande Paris/ paisagem. O grupo afirma que para agir efetivamente sobre as condições de vida da população a proposta deve ser de medidas discretas e grandes ações pontuais e complementares. Com medidas discretas a transformação pode ser invisível mas ativa.

Roland Castro e sua equipe que contou com Jordi Borja (UOC), Alain Bourdin (IFU) e Olivier Mongin, editor da revista Esprit, propõe como a equipe anterior, mensagens poéticas ao cruzar o real, o simbólico e o imaginário. Afirma que se trata hoje de inventar um simbólico do nosso tempo e promover uma cidade desejável, democrática e que implemente o direito à urbanidade. Baseado em oito princípios que concretamente, retomam a recuperação de grandes conjuntos habitacionais e se articulam com oito entidades geográficas para transformar a grande Paris tornando-a mais girondina, decentralizando para unificar.

Finalmente, o holandês Winy Maas e o grupo MVRDV apresentam o projeto de uma Paris de menor tamanho, mais intensiva com grandeza global. Inovam ao estruturar uma calculadora de cidades, matriz tridimensional para monitorar demandas e necessidades urbanas. Grandes projetos são apontados para a cidade compactada ao máximo, tais como uma floresta em torno do aeroporto Charles De Gaulle a ocupação do Bulevar periférico e o aproveitamento de novas formas de energia.

Como síntese, o APUR (2009) atelier parisiense de urbanismo se apropriou das propostas e as resumiu em temas e grandes propostas que demandam ainda um debate. O primeiro trata de tornar a metrópole Paris e sua periferia através da

construção de uma imagem identitária, uma visibilidade territorial com referências a aspectos simbólicos que se constituiriam através de uma governança especial. Rogers apresentando o exemplo da Grande Londres apresenta este tema e Portzamparc o confirma quando aponta que sem uma imagem mental não há identidade política.

A generosidade urbana está presente no tema da Metrópole doce apresentada por Geipel, essa não exclui ninguém e além de acolher oferece os equipamentos como Rogers, Castro e Klouche apontaram. O urbanismo extensivo é proposto em contraposição ao urbanismo extensivo e de produção, a cidade compactada é recorrente em quase todas as propostas exceto a de Grumbach que prevê a extensão linear até o Havre. A direção proposta é um urbanismo de mutação de adaptação e de reciclagem, o fim do zoneamento, a mistura de usos, a desregulamentação se junta a recuperação de conjuntos habitacionais. A acessibilidade generalizada e o aumento da mobilidade, possibilitada pela intermodalidade e por transportes alternativos, está prevista em todas as equipes assim como a ampliação da natureza na relação com a metrópole em grande escala.

Algumas questões emergem deste debate. A primeira refere-se à força midiática e política que a ideia de um projeto metropolitano acarretou. A população parisiense não só se apropriou do debate e se interessou pelo tema, mais de 200 mil pessoas visitaram a exposição na *Cité d'Architecture*. Outro conflito interessante consiste no embate Arquitetos versus Planejadores. Os primeiros produzem imagens que permitem que a maioria dos mortais possa entender as possíveis transformações urbanas, por outro lado, os planejadores produzem documentos incompreensíveis para a maioria da população (Loubière 2008). O plano elaborado pela instância regional ainda não foi aprovado e uma equipe mista revê as prioridades de investimentos, o que permitirá um melhor entendimento das decisões tomadas pelos cidadãos. Para alguns a Grande Paris ainda é apenas um jogo midiático para garantir predominância política do governo nacional sobre a Região.

Outra questão diz respeito ao localismo municipal e aos territórios em disputa, Bender (2002) aponta a inexistência de instituições metropolitanas deliberativas, além disso conflito e competição definem as relações intra-metropolitanas. Para o autor dois aspectos de um paroquialismo podem ser destacados: os governos locais, unidades fiscais competem por impostos, isto mina a unidade da metrópole; como unidades culturais procuram proteger valores locais que impedem a forma de solidariedade(id). No caso francês, o Prefeito de Paris criou em 2001 um posto de relações

intermunicipais, para suprir a falta de uma governança metropolitana. Esta só será possível se os prefeitos puderem perceber o potencial de desenvolvimento e a manutenção e valorização da unidade municipal.

Ascher (in ESPRIT 2008) defende uma terceira alternativa entre o desenho dos arquitetos e o planejamento Regional: um Plano estratégico, mais contingencial que atenda as prioridades e negociado caso a caso, para ele a descentralização operou uma divisão de competências que dificulta um projeto estratégico. Panerai (2008) aponta que pensar a Grande Paris significa entender a cidade contemporânea e confrontar se com seu modelo radioconcentrico, construindo uma constelação de centros. Isto significaria a valorização da periferia, do subúrbio, que assim deixaria de sê-lo, constituindo se finalmente na cidade de múltiplas centralidades fortalecidas.

Dentro desse quadro qual seria uma possível analogia com a MetrÓpole brasileira e a construção de uma possível agenda de reflexão?

Da Grande Paris à metrÓpole brasileira

Um primeiro passo rumo a uma agenda será construir junto ao Governo Federal uma Política Nacional de Desenvolvimento ancorada no TerritÓrio. Hoje o Ministério das cidades tem uma visão principalmente municipalista embora recomendações de uma articulação metropolitana tenham sido aprovadas em diversas conferências Nacionais.

Quanto aos novos grandes investimentos em infraestrutura PAC 1 e 2, este último inicialmente voltado às Regiões metropolitanas, agora não mais, deve se recomendar uma avaliação do impacto das obras no desenvolvimento das aglomerações. Qual o impacto das previsões territoriais do Pré-Sal, bem como para os projetos da Copa 2014 e dos Jogos olímpicos de 2016? Como evitar o legado negativo dos jogos Pan americanos e construir socialmente um impacto positivo com o apoio da Universidade?

Especificamente com o Estado de São Paulo, que produz um quarto da riqueza nacional, a agenda deve buscar a regulamentação da Região Metropolitana de São Paulo e da sua principal instituição Emplasa – Empresa Paulista de Planejamento S/A- para que assuma efetivamente uma Estratégia de Desenvolvimento mais amplo, vinculada a um projeto Nacional

A visão histórica, voluntarista e centralizadora do Governo do Estado de São Paulo poderá ser substituída pelo associativismo municipal que hoje tem uma

perspectiva através da legislação federal de consórcios públicos. O Consórcio Intermunicipal do Grande ABC é uma referência que poderá ser reaplicada não só para o Conjunto da RMSP como também para as demais regiões do Estado de São Paulo.

As transformações industriais, além das necessidades ambientais pós Kyoto e Cop-15 exigirão das instituições universitárias a descoberta de atividades econômicas menos poluidoras, que combinem demandas mais extensivas na integração de mão de obra.

Se no modelo Fordista de produção a unidade produtiva se restringia à fábrica, atualmente a reestruturação produtiva e a necessidade de compressão tempo-espço (Harvey, 1992) exige um enfoque especial para a mobilidade e sua territorialização. A unidade produtiva se espalha de forma líquida (Bauman, 2008) pelo planeta. Podemos afirmar que a mobilidade contemporânea assume várias facetas e torna-se, junto com a Habitação e o Emprego, um direito republicano. Nas grandes metrópoles a complementaridade modal de deslocamentos é cada vez mais necessária e deverá priorizar o transporte coletivo permitindo sustentabilidade e possibilidade de maiores densidades.

A procura de maiores densidades só será possível com um projeto de mobilidade que a permita. Cidades compactas limitarão a cidade difusa que dilapida recursos naturais; isto poderá ser obtido com uma política fundiária e Planos Diretores regionais que respeitem os instrumentos inovadores do Estatuto da Cidade, hoje são aplicados nos municípios de forma descoordenada com a realidade regional.

A mobilidade adequada poderá estabelecer nas regiões metropolitanas as centralidades estratégicas por meio de projetos urbanos e de uma nova rede de transporte de massa que atenda às necessidades dos fluxos econômicos da sociedade contemporânea.

A democracia na cidade poderá ser alcançada pelo aumento geral da mobilidade e pela redução do passivo social constituído pelas baixas condições habitacionais das cidades brasileiras. O Plano Nacional de Habitação elaborado, em 2009, que começou com o programa Minha Casa Minha Vida, é um bom princípio, falta, no entanto a desfragmentação da visão setorial num plano Nacional de Desenvolvimento. Os grandes investimentos em espaços públicos, além de Educação e Saúde, previstos constitucionalmente, poderão qualificar a população e adequá-la as

necessidades contemporâneas, especificamente voltadas para as Regiões Metropolitanas. Será isto possível?

Referências Bibliográficas

APUR. Une Petite Synthese du Grand Paris. Paris Projet 39, Paris, 2009.

AMC, Le GRAND PARI(S). Consultation Internationale sur l'Avenir de la Metropole Parisienne. Le Moniteur, Paris, 2009.

ASCHER, François. Partir d'un Projet Régional, entretien avec F. A.. Revista Esprit, Outubro 2008, Paris, 2008.

BAUMAN, Zygmunt. Medo Líquido, Zahar. São Paulo, 2008.

BENDER, Thomas. The Unfinished City: New York and the Metropolitan Area. The New York Press, New York, 2002.

CASTELLS, Manuel. La Question Urbaine. Maspero, Paris, 1972.

ESPRIT. Les Chantiers du Grand Paris. Outubro, Paris, 2008.

HARVEY, David. A Condição Pós Moderna. Loyola, São Paulo, 1992.

LOUBIERE, Antoine. Grand Paris. Lignes de force d'un paysage mouvant. Revista Esprit 2008, Novembro, Paris, 2008.

MONGIN, Olivier. Une Eclairage original pour le Grand Paris, Revista Esprit, Outubro 2008, Paris, 2008.

PANERAI, Philippe. Quel Grand Paris? Echelles et Limites des quatre Grands Paris possible. Revista Esprit, Outubro, Paris, 2008.

PARIS PROJET n 38. Regards Croises Metropoles Europeennes. Paris, 2008.

SOMEKH, Nadia. Regiões Metropolitanas no Brasil: Desenvolvimento e Território. Apresentado no Seminário de Governança Metropolitana, Natal, 2010.