



**INTERVENÇÕES DE RECUPERAÇÃO  
DE ZONAS URBANAS CENTRAIS:  
EXPERIÊNCIAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS**

Rose Compans

# INTERVENÇÕES DE RECUPERAÇÃO DE ZONAS URBANAS CENTRAIS: EXPERIÊNCIAS NACIONAIS E INTERNACIONAIS

Rose Compans\*

## 1. INTRODUÇÃO

Os modelos de urbanismo dificilmente se concretizam integralmente nas políticas públicas porque, além da pesada inércia do ambiente construído, ocorre a interferência de interesses de grupos sociais não considerados previamente e/ou a insuficiência de condições institucionais objetivas, tais como recursos financeiros, capacidade técnica e administrativa e marco legal apropriado. Se as intervenções físicas sobre o espaço urbano decorrem da combinação destes fatores, a avaliação de riscos a elas associados deve considerar o grau de congruência existente entre a concepção teórica que orienta o projeto urbanístico, as aspirações dos grupos dirigentes locais e os meios para sua realização.

O objetivo do presente trabalho é justamente discutir até que ponto o êxito ou o fracasso das intervenções urbanas em áreas centrais pode ser determinado pela coerência entre estes três fatores ou, ao contrário, pela ausência de coerência. Para tanto, inicialmente apresentamos uma síntese do debate teórico que se desenvolve no campo do urbanismo desde o pós-guerra em torno do tema da renovação urbana. Nela, revela-se como a indiferença deste campo disciplinar em relação à dinâmica real da economia política urbana contribuiu para que as alternativas que propuseram a revitalização de

\* Arquiteta e doutora em Planejamento Urbano e Regional pelo IPPUR/UFRJ.

áreas centrais – fundadas na constatação de que sofriam processos de esvaziamento, degradação ou perda de significado social e histórico – agravassem os problemas que desejavam resolver ou gerassem outros de natureza distinta, como o fenômeno da “gentrificação”.

Em seguida, procuramos evidenciar o fato de que, a despeito do debate teórico travado no campo do urbanismo, os programas de renovação urbana empreendidos nos anos 80 e 90 foram fortemente influenciados pela agenda política dos governos nacionais ou locais e pela crise do financiamento público, que resultou na sua estreita vinculação aos critérios de rentabilidade do capital privado. As experiências que relatamos com vistas a evidenciar estes condicionantes políticos e econômicos são, respectivamente, a da *London Docklands*, e a das *Áreas de Nueva Centralidad* e da *Villa Olímpica*, em Barcelona.

A experiência londrina tornou-se referência obrigatória nos estudos sobre revitalização de áreas centrais por ter sido talvez a expressão mais bem acabada do urbanismo neoliberal anglo-saxão – ao delegar ao próprio capital a gestão de espaços e de políticas urbanas – e, por tal razão, por ter sido reproduzida em um sem número de cidades européias durante os anos 80. Já o processo de recuperação urbana e econômica de Barcelona se tornou paradigmático, em particular, nos países latino-americanos. Diferentemente da experiência das *Docklands* – determinada por uma alternativa neoliberal à crise fiscal do Estado –, a concepção do programa *Áreas de Nueva Centralidad* refletiu uma conjuntura política marcada pela hegemonia do Partido Socialista Espanhol, por compromissos sociais estabelecidos entre governo local e coletividade, por um projeto estratégico de inserção competitiva na economia globalizada e por um extraordinário aporte de recursos públicos em função da realização dos Jogos Olímpicos de 1992.

Finalmente, na última sessão enfocamos as várias estratégias de revitalização da área central do Rio de Janeiro. Embora nem sempre eficazes, as distintas políticas desenvolvidas para a região central do Rio nos anos 80 e 90 (Corredor Cultural, Projeto SAGAS, Teleporto e Revitalização da Zona Portuária) também traduzem congruências e incongruências nos esforços do poder local para responder aos dilemas colocados por conjunturas políticas e econômicas em mutação.

## 2. DO “CORAÇÃO DA CIDADE” AO CITY MARKETING

### 2.1 - O pós-guerra e a reconstrução das cidades

O termo *urban renewal* surgiu nos EUA em 1929, relacionado a uma política de substituição de habitações precárias existentes nas cidades norte-americanas. Mas foi com o fim da Segunda Guerra que se tornou corrente face à necessidade de reconstruir as cidades europeias destruídas pelo conflito e de responder ao déficit habitacional acumulado ao longo das décadas anteriores. O tema da renovação urbana também se colocou no debate teórico no campo do urbanismo, sobretudo a partir de 1951, com a publicação do CIAM (Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna) intitulada *O Coração da Cidade*, a qual sistematizou um conjunto de diretrizes para a remodelação dos centros urbanos em conformidade com os postulados fundadores do Movimento Moderno, sintetizados na *Carta de Atenas*.

A utopia modernista forjada na dupla crítica à desordem e à insalubridade das grandes cidades industriais e à expansão ilimitada dos subúrbios propunha o redesenho da cidade que a um só tempo servisse à sua humanização e à sua densificação, por meio da previsão de espaços verdes e de áreas destinadas ao lazer e ao convívio social, da verticalização dos edifícios, do ordenamento do uso do solo e da circulação viária segundo os critérios de funcionalidade e eficiência. O “coração” da cidade moderna idealizada seria o centro cívico e direcional onde se concentrariam torres de escritórios, edifícios administrativos, hotéis, museus e o comércio, mas que também estaria a serviço da comunidade, com ruas de pedestres, parques com frondosas árvores e espaços abertos para os contatos sociais.

Não tardaram, contudo, as críticas internas e externas a esta utopia modernista. No seio do próprio Movimento Moderno, um grupo de jovens arquitetos organizadores do 10º CIAM (1956), conhecido como *Team 10*, questionara duramente a rigidez do *zoning* e a homogeneidade formal que não reconhecia as diferentes escalas da vida social nem respeitava os valores culturais e identitários

pré-existentes. Os novos postulados do *Team 10* sugeriam a reintegração das funções urbanas e a recuperação da rua e do bairro, entre outras propostas.

A substituição da estrutura física como condição *a priori* da adaptação da cidade às necessidades da vida moderna foi um dos pressupostos da *Carta de Atenas* mais combatidos pelos críticos do modelo racionalista. Contra a “tábula rasa” que tal modelo fazia das cidades existentes surgiu um movimento intelectual de valorização da memória coletiva e da cultura urbana, responsável pela ampliação do conceito de patrimônio histórico e arquitetônico. Contra a ordem asséptica e desumana do funcionalismo que abolira a rua, travou-se todo um debate sobre a importância desta última na sociabilidade e na saúde mental dos indivíduos a partir da publicação de *The Death and Life of Great American Cities*, de Jane Jacobs (1961), inaugurando uma nova corrente pró-urbana nos EUA.

Todavia, a crítica mais radical talvez seja a de que a estratificação social esteve sempre presente nos protótipos de cidade do modernismo racionalista, que orientou e justificou intervenções urbanas que levaram à expulsão de segmentos populares e minorias étnicas das áreas centrais e sua apropriação por grupos de maior poder aquisitivo, incorporadores imobiliários, bancos e empresas transnacionais. De fato, a “cidade radiosa” de Le Corbusier era composta por zonas funcionais radioconcêntricas, que expressavam a posição que seus moradores ocupavam no processo produtivo e, portanto, na escala social. A burguesia e os altos funcionários que trabalhavam no centro residiam nas torres de apartamentos localizadas na proximidade imediata ao *core* da cidade. Os assalariados do setor de serviços e a pequena burguesia, embora também trabalhassem no centro comercial, residiam nas cidades-jardim, enquanto a classe operária trabalhava nos subúrbios periféricos, onde se situavam as indústrias, e residiria igualmente nas cidades-jardim.

Se for verdade que o modelo racionalista continha um irrefutável viés conservador, já que o lugar da classe operária era na realidade fora da cidade, também o é que seu ideário não inventou os arranha-céus e nem tampouco impulsionou a transformação física que já se observava nos grandes centros urbanos norte-americanos antes da Segunda Guerra, simbolizando toda a pujança de sua economia. Vale lembrar ainda que tanto a renovação urbana das áreas centrais quanto a construção de

grandes conjuntos habitacionais periféricos também foi ao encontro da necessidade dos governos nacionais de equacionar os conflitos raciais que marcaram a primeira metade dos anos 60, no caso dos EUA, e a escassez de moradia ocasionada pela onda migratória que teve lugar em diversos países da Europa.

Talvez por se adequar tão precisamente à conjuntura política e econômica da época, as críticas não alcançaram êxito e o modernismo racionalista foi hegemônico durante décadas, não mais como modelo teórico, mas na objetivação dos programas públicos de intervenção urbana. De qualquer modo, longe de adensar o centro, reduzir os percursos e ampliar as superfícies plantadas, a população diminuiu em várias cidades norte-americanas e a dispersão suburbana aumentou por causa do alto preço da moradia, do medo da violência e da persistência do velho *american way of life* da casa com jardim. A “catástrofe ameaçadora” que Le Corbusier considerava ser a antiga cidade industrial também era a cidade moderna.

## 2.2 - A “culturalização” da política urbana

Da crítica ao modernismo racionalista e da resistência à expulsão dos pobres, ocasionada pela execução de projetos de renovação urbana, surgiu um novo movimento intelectual denominado por alguns autores de “contextualismo”, que visava a valorização do tecido histórico e a “reconquista social da cidade”. Seu enfoque era na reabilitação do centro histórico a partir de sua destinação a novos usos e possibilidades produtivas, na reconversão dos edifícios antigos e na manutenção dos antigos moradores. A gênese deste movimento nos EUA foi o *Advocacy Planning*, formado nos anos 60 por ativistas, arquitetos e urbanistas que se mobilizaram na defesa de moradores sem recursos e minorias étnicas expulsas dos *guettos* para a construção de novos edifícios. Equipes de profissionais e estudantes elaboravam projetos de revitalização urbana baseados na restauração de moradias deterioradas, na melhoria de serviços públicos, na reutilização de edifícios destinados a funções culturais e sociais e na conversão de terrenos livres em parques e áreas de lazer.

Mas foi com a publicação de *L'architettura della città* (1966), de Aldo Rossi, que se consubstanciou um novo arcabouço conceitual e teórico alternativo ao racionalismo modernista, indo

muito além da mera integração aos elementos da estrutura urbana pré-existente sugerida pelo *Team 10*. Partindo do pressuposto de que os membros de uma comunidade se relacionam em contextos singulares, Rossi defende uma leitura histórica da cidade e do tecido social e a definição dos elementos básicos da tipologia urbana que constituem sua herança ambiental: ruas e monumentos de significado simbólico e cultural que assinalam as principais funções sociais da comunidade. Deste modo, a base física da cidade deveria evoluir, porém, obedecendo a uma dialética na qual os novos aportes interagem com um conjunto de “persistências” que emolduram a identidade ambiental do coletivo social.

A objetivação deste novo arcabouço conceitual se condensou na execução do plano diretor de Bolonha (1970) – cidade governada pelo Partido Comunista Italiano –, que se tornaria uma referência para o movimento contextualista do qual Rossi foi precursor. O plano previa desde a conservação e a reabilitação do centro histórico até a construção de um novo distrito de negócios afastado da região central, projetado por Kenzo Tange. O princípio norteador da intervenção do centro histórico fundava-se na idéia de que uma “reconquista social da cidade” seria impulsionada pela conservação de seu “patrimônio”, pela manutenção da população residente e pela transformação de suas funções econômicas.

A metodologia desta “reconquista social da cidade” baseava-se numa exaustiva pesquisa sobre os aspectos histórico-morfológicos do ambiente construído, assim como das características sociais, culturais e produtivas de seus habitantes, seguida da identificação de quatro elementos: a) os grandes monumentos arquitetônicos de utilidade pública e cultural; b) os edifícios que possuíam pátios internos abertos com algum significado particular; c) os edifícios residenciais assemelhados às moradias operárias dos séculos XV e XVIII; d) os edifícios privados de estrutura tradicional. Mesmo nos bairros distantes do centro histórico, a orientação predominante era a busca de vinculação entre o tecido pré-existente e a configuração de novas propostas, sob a primazia do primeiro<sup>1</sup>.

---

1. De acordo com Segre (1988, p.370), este movimento também foi representativo nos EUA, tendo se observado em experiências de redesenho urbano, tais como: a *Nicollet Avenue*, em Minneapolis; a conversão dos armazéns do porto da baía de S. Francisco; a reconversão de armazéns no *Quincy Market*, em Boston; e a mistura de usos e atividades na *South Street Seaport*, em Nova York.

De movimento de resistência ao urbanismo moderno, o contextualismo não se circunscreveu a esta experiência comunista e se transformou em política de governos de diferentes matizes ideológicos durante os anos 70 e 80, principalmente na Europa. Além da crise do planejamento de inspiração modernista resultante da rejeição a seus resultados – a segregação espacial, a uniformidade monótona dos conjuntos habitacionais e das novas cidades etc. –, a mudança de rumo da política urbana se deveu à emergência de novos movimentos sociais. A luta das associações de vizinhos madrilenos contra projetos de renovação urbana em bairros históricos, a partir de 1975, ilustra bem este fato, uma vez que a reviravolta política provocada pela queda do franquismo foi acompanhada por uma reorientação radical da intervenção governamental nas áreas centrais, como assinala Castells:

“Consciente da potencialidade dos conflitos contidos no centro de Madri, o novo governo nomeado em decorrência das eleições de 1977 tomou uma medida provisória e espetacular: bloquear qualquer construção numa ampla zona da parte antiga da cidade por considerá-la ‘conjunto artístico-histórico’.” (Castells, 1980, p.140)

Já Otília Arantes (1998) sustenta que a valorização da cultura e das identidades locais deu lugar a uma ideologia da diversidade na qual conflitos são escamoteados por uma espécie de estetização do heterogêneo, revelando-se uma maneira de administrar contradições, manter o *status quo* e esconder a miséria. O centro “requalificado” torna-se inviável para seus antigos moradores devido à valorização imobiliária, convertendo-se em mero cenário, em formas e símbolos vazios diante da impossibilidade de ressuscitar a vida urbana que lhe dava sentido.

Assim, o esforço progressista de “salvação da cidade” e da vida pública perdida foi pouco a pouco se transformando no seu contrário. O erro dos contextualistas teria sido o de acreditar que tudo é passível de associação simbólica e que todas as referências a práticas e a tradições locais devem ser preservadas. Valores por vezes esquecidos são facilmente reativados e manipulados por políticas “culturais” conservadoras que visam devolver aos cidadãos com condições de vida cada vez mais precárias a sua “identidade”, ao mesmo tempo em que a utilizam como estratégia de marketing direcionada a atrair turistas, investimentos, grandes eventos e segmentos de alta renda. Afinal, num



mundo comandado pelo *business* nada foge ao processo de mercantilização... nem a cultura, nem a história.

### 2.3 - Desindustrialização e reconversão de áreas centrais

A reorientação radical da política urbana na segunda metade dos anos 70 também coincidiu com o esgotamento do modelo de desenvolvimento industrial fordista e com a mudança de paradigma tecnológico. A erosão da base fiscal dos Estados Nacionais, que resultou da combinação da estagnação econômica, da internacionalização crescente da produção e da extensão da cobertura dos benefícios assistenciais (necessária para conter os movimentos políticos e as ondas de greves), levou os governos dos países centrais a se engajar num processo de reestruturação pragmática, caracterizado pela contenção de gastos públicos, que atingiu diretamente o financiamento de programas de renovação urbana.

Nos EUA, a declaração do presidente Nixon, em 1973, sobre o fim da crise urbana pela absoluta falta de recursos para solucioná-la marcou o começo do processo de desmantelamento dos sistemas nacionais de combate à pobreza e o desengajamento federal na oferta de habitações, que se completaria nas administrações seguintes (Harvey, 1995). Seu sucessor, Gérald Ford, decretaria a substituição dos programas de renovação urbana conduzidos pelos governos municipais, como o *Urban Renewal* e o *Model Cities*, por subvenções ao desenvolvimento local conduzido pelo setor privado. O governo Reagan, por sua vez, impôs uma reforma administrativa que, reduzindo substancialmente as transferências do governo federal para as cidades, induziu os governos locais a buscarem o financiamento privado como única alternativa para o desenvolvimento urbano.

No intuito de atrair investidores, os governos locais norte-americanos ampliaram os incentivos fiscais ao setor imobiliário, ofereceram contrapartidas em terrenos, infra-estruturas e regras mais flexíveis para viabilizar empreendimentos nas *Entreprise Zones* e se lançaram na formação de “parcerias” com empresas privadas para a promoção de projetos de renovação urbana. A forma privilegiada de “parceria

público-privado” neste período foi a de agências de desenvolvimento<sup>2</sup>. Elas obtinham financiamentos mediante contrato, escolhiam terrenos apropriados aos novos empreendimentos, definiam programas financeiros, obras de infra-estrutura e vantagens a serem acordadas com os investidores, além de negociar contrapartidas, como a melhoria dos transportes públicos, a manutenção do nível de emprego, a formação profissional dos trabalhadores ou ações concernentes à preservação do meio ambiente.

A escala do planejamento mudou. Em vez de buscar ordenar o crescimento urbano, interessava agora circunscrever projetos a áreas específicas, como as áreas centrais ou as antigas zonas industriais e portuárias, nas quais se pudesse garantir uma rentabilidade atraente ao investimento privado. A subordinação à lógica do lucro privado resultou na crescente seletividade e na fragmentação espacial da intervenção pública na cidade, levando ao abandono gradativo do planejamento normativo, com planos diretores e leis de zoneamento, e à sua substituição por acordos oportunistas negociados com investidores “projeto a projeto”.

Exemplo desta seletividade motivada pela dependência do capital privado pôde ser observada na concentração de intervenções públicas em Manhattan posteriormente à insolvência financeira da cidade de Nova York, em 1975, solucionada por meio de um “plano de resgate” desenhado pelos bancos credores para controlar os gastos municipais. Baseava-se na austeridade fiscal e na melhoria de infra-estrutura e de serviços de apoio às atividades econômicas localizadas na área central. Nesta última, incluiu-se a imensa operação imobiliária promovida pelo governo local em parceria com o porto de Nova York e uma empresa privada para a construção do Teleporto, permitindo o acesso das empresas ali instaladas a satélites de comunicação através de redes de fibra ótica ligadas a 17 estações terrestres (Castells, 1995).

A especialização funcional no chamado terciário avançado, ocorrida no distrito de Manhattan e associada à crescente valorização imobiliária e à atração exercida sobre segmentos profissionais

---

2. Entre elas, a *Economic Development Corporation*, de Nova York, a *Minneapolis Community Development Agency* e a *Office of Community Development*, de São Francisco.

executivos, culminou num processo de “gentrificação”, expulsando grupos de menor renda e minorias étnicas para distritos cada vez mais segregados, como o Harlem e o sul do Bronx. Sintetizando a geografia da cidade pós-industrial, a reestruturação econômica de Nova York se configurou fisicamente no contraste entre um núcleo aburguesado de edifícios de escritórios e torres residenciais de luxo concentrados na ilha de Manhattan, os antigos bairros ocupados por brancos entrincheirados contra a ameaça das minorias e o risco da especulação imobiliária, e os guetos dos trabalhadores informais, compostos em sua maioria pela população negra e por imigrantes hispânicos e asiáticos. A crescente polarização social se expressa na conformação da cidade dual.

## 2.4 - Globalização e competição interurbana

A busca desesperada dos governos locais pelo investimento privado face à crise do financiamento público foi acentuada com a globalização da economia. A percepção da instabilidade resultante da hipermobilidade adquirida pelo capital, paralelamente à perda da capacidade regulatória dos Estados Nacionais, tem levado administrações municipais a adotar estratégias competitivas para atrair empresas, turistas e investidores, na expectativa de uma “salvadora” inserção nos fluxos econômicos globais. Por outro lado, o êxito real ou ilusório dos esforços de recuperação econômica de cidades da costa leste norte-americana<sup>3</sup> também contribuiu para a crescente incorporação de técnicas de gestão empresarial – como o planejamento estratégico e o marketing – às políticas urbanas praticadas em diversos países.

Como a finalidade do *city marketing* é a promoção da cidade mediante a construção e a divulgação de uma imagem “de marca”, positiva e sólida, capaz de facilitar a venda de seus “produtos” – sejam mercadorias, recursos humanos ou serviços –, sua crescente incorporação à política urbana

---

3. É o caso da operação do *Habor Place*, em Baltimore, em 1978, que consistiu no uso de terras municipais na área do antigo porto para a construção de empreendimentos imobiliários privados voltados às atividades de comércio, serviços e lazer que impulsionaram a economia local, em especial, o turismo (Harvey, 1996:60).

confere um novo significado às intervenções públicas, sobretudo em áreas centrais, no sentido da “produção do espetáculo”.

Se, como argumentam Borja e Forn (1996, p.33), “[com] a mercadotecnia das cidades, vender a cidade converteu-se em uma das funções básicas dos governos locais e em um dos principais campos de negociação público-privado”, a “espetacularização” da vida urbana não só deve ser perseguida por intermédio da arquitetura e dos monumentos culturais e simbólicos, como no passado, mas também mediante a oferta de infra-estrutura de qualidade em termos de acessibilidade, segurança e de serviços turísticos (centros de convenções, hotéis, restaurantes, equipamentos de lazer etc.), além da realização de eventos culturais e esportivos, da reabilitação de bairros históricos e do design urbano, que agora substitui o planejamento.

“Uma cidade francesa foi buscar um grande estilista de moda para fazer o design urbano, em vez de um urbanista. Um socialista, professor de história, um homem seriíssimo de Montpellier, foi buscar os arquitetos do *jet set* da moda, do campeonato de primeira divisão e dá a cada um deles um território... Isto é competição entre cidades e hoje arquiteto vende em matéria de política urbana” (Portas, 1994, p.7).

A mobilização do espetáculo, para Harvey (1995), é o traço mais característico do urbanismo pós-moderno, consubstanciando-se ao mesmo tempo em instrumento e símbolo de unificação política, que tanto serviria à pacificação dos conflitos de classe (em uma conjuntura de aumento do desemprego e da pobreza) quanto à competição interurbana pela atração de empresas e pelo consumo dos ricos. Enquanto os espaços públicos revitalizados ou os grandes equipamentos coletivos de lazer, como fachadas marítimas, estádios e parques, transmitiriam o sentido do efêmero, da publicidade e do prazer transitório e compartilhado, os espaços privados dos shoppings centers também articulariam o espetáculo ao consumo, embora individual, em lugares seguros, ao abrigo da violência e da agitação política.

A idéia do espetáculo estaria ainda presente na monumentalidade dos edifícios localizados nas áreas centrais das cidades norte-americanas, simbolizando toda a pujança de sua economia, o poder e a dominação de suas empresas transnacionais. Se a vida urbana deve agora ser apresentada

como uma imensa acumulação de espetáculos, conclui o autor, não haveria mais lugar para o plano de ordenamento territorial, eis que ele sucumbe diante do design urbano e do *city marketing*.

### **3. LONDON DOCKLANDS: A URBANIZAÇÃO CONDUZIDA PELO MERCADO**

#### **3.1 - A política urbana britânica sob o regime Thatcher**

A chegada de Margareth Thatcher ao poder na Grã-Bretanha, em 1979, marcou o início de uma reforma neoliberal, nos mesmos moldes da ocorrida nos EUA, baseada na reconcentração de recursos e no seu redirecionamento ao setor privado. No caso britânico, onde a destruição do compromisso fordista seria justificada pelo governo Thatcher com a máxima *There is no alternative*, o processo de debilitação das bases do poder local foi ainda mais avassalador, posto que na Grã-Bretanha os governos locais constituíam os pilares do *welfare state* – ao serem responsáveis pela prestação de serviços públicos e pela habitação social –, além do fato de serem, nas principais cidades, controlados pelo Partido Trabalhista.

Concomitantemente à redução das transferências de recursos, o governo britânico impôs severas limitações aos gastos e impostos locais, substituiu o imposto sobre a propriedade imobiliária por um imposto sobre serviços prestados (a *poll tax*), realizou auditorias, privatizou e desregulamentou serviços tradicionalmente prestados pelas comunas, determinou a alienação compulsória de imóveis destinados à locação social e extinguiu o *Greater London Council* e o *Metropolitan County Council*, entre outras medidas de asfixia financeira e de enfraquecimento político dos governos locais.

Apesar do caráter seletivo e fragmentado da política urbana norte-americana e da ênfase no crescimento econômico em detrimento da redistribuição e da ajuda social, resultando no aumento da segregação espacial, ela seria difundida primeiramente para a Grã-Bretanha e, a partir daí, para grande parte da Europa ocidental. Como notam Parkinson (1992) e Lawless (1994), o “modelo” norte-americano influenciou a concepção da política urbana britânica nos anos 80, sobretudo pela implicação dos grupos

privados nos negócios urbanos e pelo amplo uso de incentivos fiscais para atrair inversões privadas, entre outras razões. O aparente renascimento econômico de cidades cuja revitalização urbana supostamente as teria transformado em centros especializados no setor serviços (Boston, Nova York, Baltimore, Pittsburg e Filadélfia) motivou a academia e o governo Thatcher a procurar reproduzir estas experiências na tentativa de reverter a acentuada decadência das zonas industriais britânicas.

À imagem e semelhança das agências de desenvolvimento norte-americanas as *Urban Development Corporations* (UDCs) foram criadas e financiadas pelo governo britânico e receberam plenas atribuições urbanísticas em áreas delimitadas. Também eram dirigidas por empresários do setor imobiliário, assim como as *Housing Associations*, empresas de capital misto voltadas à construção habitacional. O governo britânico criou ainda Zonas Empresariais nas quais, do mesmo modo que nos EUA, eram concedidos incentivos fiscais e financeiros para a localização de empresas, tais como a isenção de impostos locais sobre imóveis durante 10 anos e subsídios equivalentes a 100% do capital investido na construção de edifícios comerciais e industriais (Parkinson, 1992). O mesmo caráter seletivo da política pública conduzida pelo mercado, os mesmos valores do “espírito empresarial” em matéria urbanística solapando os do coletivismo municipal, a mesma prioridade na inversão em capital fixo e na criação de riqueza em detrimento da inversão em capital social e da distribuição, o mesmo desigual processo de reabilitação urbana, pontual, fragmentado, que deixou zonas inteiras de fora. Todas estas evidências levam Parkinson (1992, p.219) a concluir que, “para as cidades, na Grã-Bretanha como nos demais sítios, a década de 80 foi a década do mercantilismo urbano empresarial e do marketing agressivo”.

### **3.2 - As *Urban Development Corporations***

O engajamento do setor privado na política urbana britânica se traduziu em diferentes arranjos institucionais, desde a apreciação pelas câmaras de comércio dos pedidos de subvenção dos governos locais ao *Urban Programme* até organismos informais de cooperação voltados à recuperação de

áreas industriais degradadas – tais como a *Sheffield Economic Regeneration Commitee*, a *Newcastle Initiative*, a *Salford Quays*, a *Birmingham Heartlands* e a *Glasgow Action* –, que reuniam autoridades governamentais, representantes do setor privado, da sociedade e da mídia local, além de universidades.

Mas a principal forma assumida pelas parcerias público-privado na execução da política urbana britânica foram mesmo as *Urban Development Corporations*. Previstas por uma lei de 1980, estas corporações só poderiam ser criadas pelo governo central para coordenar o desenvolvimento de certas zonas pré-definidas nas maiores aglomerações. Em 1981, foram criadas a *London Docklands Development Corporation* e a *Merseyside Development Corporation*. Até o final da década, mais nove UDCs foram criadas em todo o Reino Unido<sup>4</sup>. A área territorial da zona em que atuavam – em geral, pouco habitada – era muito variável, indo de 187 ha (*Central Manchester*) a 4.558 ha (*Teeside*).

As UDCs tinham quatro objetivos fundamentais: oferecer terrenos e edifícios para uso efetivo; encorajar o desenvolvimento de atividades comerciais e industriais novas e existentes; atrair o investimento privado; e prover habitações e equipamentos sociais para estimular a ocupação urbana. A estratégia adotada era a de aportar recursos do setor público para incentivar investimentos privados complementares, seja no co-financiamento das obras de infra-estrutura ou no desenvolvimento de projetos particulares. Para a gestão da UDC, o governo britânico nomeava um comitê, formado por representantes do setor privado e do governo local, que, por sua vez, nomeava o diretor geral. As UDCs deveriam prestar contas de seus gastos e realizações mediante relatórios anuais.

Além das subvenções oriundas do governo central – em 1990-1991 elas foram da ordem de 550 milhões de libras, metade do orçamento consagrado à política urbana –, as UDCs podiam captar recursos de outras fontes. Quando havia zonas de empresas na área abrangida pelas UDCs (o que

---

4. Foram elas: a *Central Manchester* e a *Trafford Park*, em Manchester; a *Leeds* e a *Sheffield*, em Yorkshire; a *Teeside* e a *Tyne et Wear*, no nordeste da Inglaterra; a *Black Country Development Corporation*, em Midlands; uma em Bristol; a *Cardiff Bay Corporation*, no País de Gales; e a *Scottish Development Agency*, na Escócia.

ocorria em quatro delas), elas se beneficiavam de ajudas complementares do Estado, como isenção de taxas fundiárias e dotações orçamentárias para o desenvolvimento de projetos específicos. As UDCs também postulavam financiamento junto ao Ministério do Transportes para a execução de projetos rodoviários e ainda podiam obter financiamento para realização de obras de maior porte por meio dos fundos nacionais do *City Grant*, oferecendo como garantia a receita proveniente das vendas dos terrenos valorizados.

Uma das muitas críticas formuladas a respeito das UDCs se refere à sua dependência dos recursos públicos, gerando questionamentos quanto à existência mesma de uma parceria, haja vista que a proporção entre investimento público e privado era, via de regra, de quatro por um. Outro problema apontado era que, no intuito de atrair o investimento privado, a função primordial das UDCs acabou por se tornar, na prática, a de promover operações imobiliárias que envolvessem valorização fundiária e oferta de terrenos às empresas. Isso provocou uma restrição na atuação das UDCs, que privilegiaram a intervenção em áreas centrais com grande potencial de valorização e o atendimento às demandas de empresas e segmentos de alta renda que poderiam pagar o alto preço para se localizar nestas áreas.

O formato operacional das UDCs também era responsável por conflitos entre o setor privado – geralmente majoritário nos conselhos de administração – e as autoridades locais. Enquanto o setor privado privilegiava a eficácia e a rentabilidade dos investimentos, as autoridades locais tendiam a se preocupar com o tema da equidade e da distribuição de benefícios sociais. Esta tensão era ainda mais acentuada nas cidades governadas por trabalhistas, que constituíam a maioria das que abrigaram as UDCs. O caráter de intervenção em cidades que resistiam às políticas do governo Thatcher com a criação de uma UDC ficava patente na redução da capacidade dos governos locais de atuar em domínios tradicionalmente sob sua responsabilidade, como o ordenamento territorial. Em minoria no conselho de administração das UDCs, que intervinham pontualmente em áreas determinadas e não possuíam uma visão holística dos problemas urbanos, os governos locais viram-se impossibilitados de exercer o planejamento de suas cidades.



### 3.3 - A experiência da *London Docklands Development Corporation*

O fechamento gradativo de indústrias e de estaleiros de construção naval associado à atratividade crescente de zonas periféricas levou ao processo progressivo de declínio das *Docklands* de Londres, concretizado ao final dos anos 60 com a desativação de vários terminais, o aumento do desemprego e o êxodo populacional. Entre 1967 e 1979, o número de trabalhadores portuários e operários de indústrias relacionadas a esta atividade caiu de 22.815 para 7.120 pessoas. Acompanhando este declínio, a degradação urbana e das condições de vida, a elevação das taxas de mortalidade infantil, miséria, delinqüência juvenil e criminalidade obrigaram o governo britânico, em 1976, a elaborar um plano para a sua revitalização: o *London Docklands Strategic Plan5* (Marotel e Tarrius, 1990).

Embora houvesse um consenso entre os atores sociais mobilizados na definição de novos eixos de desenvolvimento para as *Docklands* no sentido de atrair novos capitais, dois modelos se opunham quanto aos meios e aos fins: de um lado, as municipalidades trabalhistas – 3 das 6 envolvidas na zona – queriam a manutenção da atividade portuária com uma nova vocação industrial, considerando as necessidades da população residente, o emprego da mão-de-obra local e a predominância aos investimentos públicos; de outro lado, os partidários de uma ruptura total com o passado propunham o desenvolvimento comercial com edifícios de escritórios, residências de luxo e a abertura ao capital privado.

Apesar desta divergência, o primeiro plano de revitalização elaborado pelo *Docklands Joint Committee* – que reunia municipalidades, o *Greater London Council*, o Ministério do Meio Ambiente e diversas associações locais –, não questionava a vocação portuária da região. Entretanto, este não logrou êxito em razão de inúmeros conflitos entre as autoridades locais envolvidas e as autoridades portuárias, que retardaram sua execução, e da reviravolta política que se deu com a vitória dos

---

5. Na verdade, este plano foi elaborado no âmbito de uma política mais ampla do governo trabalhista para a revitalização das zonas em declínio - a *Inner Cities* -, lançada nos anos 70.

conservadores nas eleições de 1979. Em 1981, foi criada então a *London Docklands Development Corporation* (LDDC). A margem de intervenção das coletividades locais foi reduzida e a relação entre estas e o *Docklands Joint Committee* substituída pela do governo central e a LDDC.

Para atingir os objetivos de revitalizar a região e atrair os investidores privados, a LDDC dispunha de dois instrumentos decisivos: os meios financeiros, oriundos em sua maioria dos fundos públicos; e amplas competências em matéria urbanística, entre as quais regulamentar o uso do solo e os índices de construção, adquirir e alienar terrenos e oferecer incentivos fiscais. A estratégia da LDDC para a regeneração física se baseou na mistura de usos residencial, comercial e de serviços, porém, privilegiando as atividades de ponta (como grandes grupos financeiros e de telecomunicações) e apartamentos de luxo. O planejamento e a previsão de longo prazo foram substituídos por um modo de gestão aberto, “negocial”, favorecendo a flexibilidade das decisões em função das oportunidades e da evolução do mercado. A ausência de planejamento também era sentida na importância dada à ação imediata e aos resultados visíveis – obtidos por meio de projetos emblemáticos, destinados a melhorar o entorno e a imagem de uma zona e a gerar a confiança necessária para atrair a inversão privada – em detrimento de objetivos sociais e econômicos mais duradouros<sup>6</sup>.

O planejamento do sistema de transporte, por exemplo, não teria permitido integrar as *Docklands* à metrópole como um todo, em que pese a construção de grandes equipamentos na zona, como o *London City Airport* (com ponte aérea para Paris e Bruxelas) e o *Docklands Light Railway*. A dificuldade, no caso do transporte metroviário, residia no fato de não ter sido prevista a extensão da rede, facilitando assim o acesso mais rápido à região. Por outro lado, argumenta-se que a comunidade original de baixa renda do porto (estimada em 39.429 pessoas) foi totalmente excluída dos benefícios do programa de reabilitação, como os novos postos de trabalho, as novas residências e as melhorias ambientais (Marotel e Tarrius, 1990).

---

6. Este enfoque oportunista foi criticado até mesmo pelo relatório do *National Audit Office*, encomendado pelo governo britânico em 1988, no qual foi sugerido que o plano proposto pela LDDC deveria prestar mais atenção a questões estratégicas. Ver Lawless (1994, p.125).

Contudo, do ponto de vista estritamente comercial, a operação das *Docklands* foi um estrondoso sucesso. Com uma crucial ajuda pública sob a forma de subvenções do governo central, a LDDC transformou completamente a zona portuária de Londres. Em seis anos, foi reabilitada uma área territorial de mais de duas milhas quadradas. Cinco milhões de pés quadrados de edifícios de lojas e escritórios, e 8.800 unidades residenciais. A venda de terrenos rendeu 115 milhões de libras para a LDDC somente nos anos 1988-1989. Cerca de 600 empresas já haviam se instalado na zona em 1990, criando 10.000 empregos, além de outros 50.000 esperados somente no distrito do *Canary Wharf*, construído na Isle of Dogs, mas destinado ao desenvolvimento do setor financeiro na City.

Os preços fundiários e imobiliários sofreram uma alta vertiginosa, atraindo cada vez mais investimentos e contribuindo para acirrar o contraste social e a segregação espacial entre as diferentes classes que co-habitam a região, embora separadas pela linha do metrô. Os novos moradores da fronteira norte de *Docklands* são em sua maioria *yuppies* e executivos que trabalham na City ou no lado oeste de Londres. Ao sul das *Docklands* – uma área secularmente ocupada por trabalhadores portuários –, residem também os pobres e os imigrantes. Em 1987, a população chegava a cerca de 50.000 moradores. Um crescimento de quase 30% em apenas seis anos. Apesar do boom imobiliário inicial, em 1990 as vendas de imóveis residenciais começaram a desacelerar, desde então lançando dúvidas quanto à continuidade do nível de rentabilidade para os empreendimentos futuros.

Outro aspecto sempre abordado nas análises desta experiência é a participação decisiva da subvenção governamental para a implementação do programa de revitalização. A *London Docklands* recebeu diretamente do governo central britânico 440 milhões de libras oriundos de fundos públicos para uma inversão do setor privado estimado em 4.400 milhões de libras (Parkinson, 1992). Todavia, outras formas de ajuda pública também devem ser contabilizadas na avaliação das vantagens deste modelo operacional. Somente as isenções fiscais para que as empresas se situassem na zona empresarial chegaram a 130 milhões de libras entre 1981 e 1987, servindo para subvencionar o desenvolvimento da Isle of Dogs. Por outro lado, a LDDC pôde obter financiamentos dos ministérios, especialmente o de Transportes, para a execução de projetos específicos, como o do aeroporto e o do metrô.

A experiência das *Docklands* de Londres mostrou que o planejamento conduzido pelo mercado pode ser ao mesmo tempo um sucesso comercial e um fracasso social e urbanístico. Fundada na estratégia de atrair investimentos privados com base em operações imobiliárias altamente rentáveis, acabou por gerar uma valorização excessiva que culminou na criação de verdadeiros enclaves territoriais de ricos – sobretudo nos luxuosos apartamentos às margens do Tamisa, na extensão do domínio dos banqueiros da City no distrito financeiro do *Canary Wharf*. A exclusão da população originária dos benefícios da renovação urbana alimentou ressentimentos e tensões sociais, dificultando ainda mais a integração entre estes dois mundos tão próximos quanto antagônicos.

#### **4. BARCELONA: A RECUPERAÇÃO CONDUZIDA PELO ESTADO**

##### **4.1 - A estratégia de inserção no cenário internacional**

A instauração de uma nova ordem institucional na Espanha após a queda do regime franquista conferiu maior autonomia política e econômica às cidades espanholas, atribuindo-lhes novas competências em matéria urbanística e ampliando substancialmente sua participação no gasto público total. Isso permitiu ao “Ayuntamiento” de Barcelona protagonizar um processo de reestruturação urbana e econômica que teve início na segunda metade dos anos 80, para o qual contribuiu decisivamente a realização dos Jogos Olímpicos de 1992. Desde o anúncio da escolha da cidade para sediar este grande evento, em 1986, o governo local decidira utilizá-lo para alavancar um processo de desenvolvimento fundado na cooperação público-privado, na melhoria dos serviços e da infra-estrutura urbana e na modernização e inserção competitiva da cidade no cenário internacional.

Entretanto, algumas ações visando à dinamização da economia local já haviam sido iniciadas em 1985, com a criação de uma série de empresas municipais de capital misto voltadas ao fomento da atividade econômica e à melhoria das infra-estruturas de transportes e de telecomunicações. A promoção econômica foi ainda buscada por meio da gestão mista de grandes infra-estruturas de acessibilidade –

entre as quais o Porto, o Aeroporto e a Feira de Mostras –, e da constituição de parcerias público-privado na promoção de atividades culturais, de turismo, de desenvolvimento urbano e de limpeza de fachadas e de monumentos. A taxa de desemprego, que chegara a 17,2% em 1986, recuou para 9,7% em 1989 (Held, 1994).

A elaboração do *Plan Estratégic Economic i Social de Barcelona* (PEESB), entre 1988 e 1990, foi o elemento central da construção de um consenso em torno das ações que pudessem assegurar a transformação econômica e urbana coerente como desejo de internacionalização da cidade, também motivado pela necessidade de ampliar a base social do governo, como forma de evitar as derrotas eleitorais do Partido Socialista, que já vinham ocorrendo em outras partes da Espanha.

O modelo de planejamento estratégico adotado em Barcelona teve como referência experiências que já haviam sido realizadas em outras cidades, tais como a de São Francisco, no início dos anos 80, e a de Roterdã, entre 1986 e 1987. As propostas resultantes do processo de negociação entre os grupos considerados os mais representativos da cidade, que compunham o Comitê Executivo<sup>7</sup>, os representantes de 193 instituições, que formavam o Conselho Geral, e os 520 diretores de empresas privadas, públicas de instituições diversas, que constituíam as Comissões Técnicas, foram agrupadas em 6 grandes linhas estratégicas, com o objetivo maior de “consolidar Barcelona como metrópole empreendedora européia, com uma forte incidência na região em que está situada, com qualidade de vida moderna, socialmente equilibrada e fortemente arraigada na cultura mediterrânea” (Plano Estratégico Econômico e Social – Barcelona 2000, citado por Forn, 1993).

Embora se tenha atribuído ao plano um grande sucesso, na medida em que 70% das ações previstas foram executadas, não se pode esquecer a extraordinária injeção de recursos públicos envolvidos na realização dos Jogos Olímpicos: dos cerca de US\$ 10 bilhões gastos na construção da vila olímpica, na implantação de um anel viário e na recuperação do centro histórico, entre outras obras, 1/3 coube

---

7. São eles: Ayuntamiento de Barcelona; Cámara de Comercio e Industria; Foment del Treball; Comissions Obreres; Unió General de Treballadors; Universidad de Barcelona; Círculo de Economía; Puerto Autonomo; Feria de Barcelona; e Consorcio de la Zona Franca (Forn, 1993, p.7).

ao governo central, 1/3 aos governos regional e municipal e apenas 1/3 ao setor privado. Além disso, estima-se que as inversões indiretas chegaram a US\$ 25 bilhões, destinadas à realização de infraestruturas essenciais ao desenvolvimento do terciário avançado, tais como aeroporto, torres de comunicação, teleporto, construção de hotéis etc (Forn, 1993).

#### **4.2 - As Áreas de Nueva Centralidad**

O programa *Áreas de Nueva Centralidad* (ANC) foi criado em 1986 com o objetivo de promover a renovação urbana de dez diferentes regiões da cidade, tendo como antecedente o estudo para a definição de “áreas olímpicas”, quando da proposição da candidatura aos Jogos Olímpicos, em 1983. Este programa se inscrevia na dupla estratégia de modernização e internacionalização da economia local – que almejava fazer de Barcelona a capital do noroeste do Mediterrâneo – e de aproveitar a realização das Olimpíadas de 1992 para pôr em marcha um processo de reestruturação urbana global. A filosofia da ação da municipalidade fundava-se na premissa de seu papel como indutor das atuações privadas, cabendo a ela a escolha prévia das “oportunidades”, a elaboração do plano e o aporte inicial de recursos, de modo a “impulsionar” os investimentos privados subseqüentes (Esteban, 1993).

A idéia de uma estruturação urbana a partir de um sistema policêntrico, que aumentasse o equilíbrio e a homogeneidade do território, contudo, já era presente no *Plan Geral Metropolitano*, de 1976. A inovação do programa ANC consistiu no pressuposto da combinação de usos múltiplos e no engajamento do setor privado na gestão e na execução dos projetos. As intervenções previstas iam desde a reestruturação do sistema viário e o redescobrimto da fachada marítima – incluindo a reutilização das praias, separadas da cidade havia décadas por instalações industriais e portuárias – até a construção de edifícios de escritórios e de apartamentos e a criação de parques e de áreas verdes.

A implementação do programa obedeceu a um cronograma que agrupava os projetos em três fases distintas. Os cinco primeiros projetos deveriam ter sido concluídos até 1992 (entre eles a

*Villa Olimpica*), outros três até meados da década e os dois restantes até o ano 2000<sup>8</sup>. O questionamento que se fazia no começo dos anos 90 era quanto à manutenção do interesse privado em participar do programa e quanto à sua viabilidade posteriormente à realização dos Jogos Olímpicos, já que até 1991 apenas um terço dos apartamentos da vila olímpica haviam sido comercializados (Held, 1994, p.92).

O capital inicial mobilizado pelo projeto geralmente constituía-se de terrenos que haviam perdido sua função primordial em razão do fechamento de indústrias ou da desativação de instalações ferroviárias e portuárias, mas que possuíam uma localização potencialmente atraente para investidores privados. Este é o caso, por exemplo, de *Poble Nou*, uma antiga zona industrial ao norte da cidade, cujos armazéns abandonados próximos à *Estacion de Francia* – também desativada – bloqueavam a expansão do antigo centro. Esta zona foi objeto de um dos maiores projetos ANC nomeado *Nova Icaria* – do qual fez parte a construção *Villa Olimpica* – numa tentativa de reintegrar a região à cidade.

A parceria entre os setores público e privado na maioria das vezes assumiu um formato contratual no qual se definia a repartição de responsabilidades entre os atores envolvidos e os aportes financeiros, normalmente divididos na ordem de 50 a 50 entre o setor público e as empresas privadas. Frequentemente, a municipalidade adquiria os terrenos por meio de convênios com empresas públicas (Puerto Autónomo, RENFE, etc), o governo central subvencionava os sistemas de transporte e o setor privado financiava as construções. Estas parcerias eram formadas *ad hoc*, não havendo organismos especializados na proposição de ANCs e nem na implantação de um projeto de ANC em seu conjunto, à exceção da *Villa Olimpica S.A*, uma empresa pública criada com esta finalidade específica.

Do lado do setor público, os principais parceiros da municipalidade eram a Comunidade Autónoma da Cataluña (governo regional), o Ministério de Obras Públicas (MOPU) e empresas públicas

---

8. Os projetos eram: 1º) *Calle Tarragona*; 2º) *Diagonal - Sarrià*; 3º) *Puerto Urbano*; 4º) *Carlos I – Av. Icaria (Villa Olimpica)*; 5º) *Nova Plaza Cerdà*; 6º) *Vall d'Hebron*; 7º) *Plaza de las Glorias*; 8º) *Renfe-Meridiana*; 9º) *Diagonal - Prim*; 10º) *Sant Andreu – La Sagrera (Esteban, 1993)*.

de transporte – Porto Autônomo e RENFE (rede ferroviária). Já as empresas de capital de risco total ou parcialmente sustentadas pelo setor público – tais como PROELSA e Barcelona Impuls – eram também implicadas nos projetos, mas de maneira secundária. Do lado do setor privado, os principais parceiros eram bancos espanhóis, empresas de construção e grupos internacionais do setor de serviços.

Não há dúvida de que a realização dos Jogos Olímpicos impulsionou a implementação das ANCs, em razão da maior disponibilidade de recursos financeiros e da expectativa de aumento da rentabilidade dos empreendimentos imobiliários, o que atraiu o interesse privado. Porém, a rentabilidade privada como critério de viabilidade levou inevitavelmente à concentração de projetos nas áreas centrais e mais valorizadas das cidades, como observou Held:

“... elas funcionam num contexto espacial, econômico e social restrito. Funcionam numa área situada dentro da metrópole em crescimento que oferece ao mesmo tempo à administração municipal e aos investidores privados excelentes vantagens, mobiliza um forte interesse e, por aí, torna a parceria mais fácil do que numa situação de necessidade... esta parceria não ultrapassa os limites da metrópole para se estender à periferia menos dotada de atributos. Não há medida em vista que possa incluir os setores industriais menos dinâmicos, a agricultura, o conjunto das forças produtivas e o mercado habitacional da Grande Barcelona numa parceria público-privado” (Held, 1994, p.97).

A despeito disso, o próprio autor reconhece que a municipalidade se esforçava para assegurar alguma equidade na distribuição dos benefícios da urbanização, o que, por vezes, gerava conflitos de interesses no interior da parceria. Enquanto, no momento da articulação dos consórcios para a gestão de um projeto, a municipalidade apresentava a meta de oferecer habitações às camadas de renda média e baixa, os empreendedores privados preferiam investir em edifícios de escritórios, hotéis e edifícios residenciais de alto padrão<sup>9</sup>. Desta tensão, resultava, quando muito, a destinação de uma

---

9. O autor lembra que no projeto Diagonal, quando as centrais sindicais se propuseram a construir com seus próprios recursos habitações de preço médio, os promotores privados ameaçaram se retirar do projeto, argumentando que este tipo de empreendimento iria depreciar o valor dos imóveis no bairro (Held, 1994, p.94).



parte insignificante de moradias aos segmentos populares. A dinâmica extraordinária da renovação urbana de Barcelona foi alimentada pela especulação imobiliária. Os preços fundiários atingiram nível equivalente aos das cidades mais caras da Europa. A migração em direção à periferia foi a única opção dos pobres.

### 4.3 - A operação da *Villa Olímpica*

Embora integrasse o programa *Áreas de Nueva Centralidad*, o projeto da *Villa Olímpica* fazia parte de uma grande operação integrada de iniciativa municipal conhecida como *Remodelación del Frente Marítimo del Poble Nou de Barcelona*. A região de *Poble Nou* – que fora durante o século XIX uma das principais zonas de implantação da primeira industrialização catalã – encontrava-se praticamente abandonada. As fábricas, armazéns e linhas férreas separavam a cidade do mar. A conversão de parte desta zona em vila olímpica<sup>10</sup> envolveu grandes dificuldades de natureza técnica, gerencial e financeira.

Para a integração da região ao restante da cidade foi preciso remodelar toda a rede de conexões ferroviárias existente, rebaixar o cinturão rodoviário que circunscovia a zona e remanejar as redes coletoras subterrâneas. A aquisição dos terrenos, nos anos de 1986 e 1987, significou uma gigantesca operação de compra ou expropriação de 304 unidades imobiliárias. Até mesmo as obras de demolição, iniciadas em 1987, e a remoção do entulho necessitaram ser planejadas, uma vez que resultaram em 1 milhão de m<sup>3</sup> de material a ser transportado. As obras de urbanização começaram em 1988, concomitantemente à construção das edificações.

O projeto previa a implantação de dois parques (um deles junto à praia), a construção de 2 mil unidades residenciais (destinadas ao alojamento dos atletas durante a realização dos Jogos Olímpicos, sendo depois comercializadas para particulares), oito edifícios de escritórios, um hotel, um centro de

---

10. A área total da intervenção em *Poble Nou* foi de 130 ha, dos quais 53 ha correspondentes à *Villa Olímpica*.

convenções e um centro comercial e de negócios (Held, 1994, p.89)<sup>11</sup>. Para sua execução estabeleceu-se uma relação contratual entre um conglomerado de organismos públicos – a *Villa Olimpica S.A.*, composta pelo Ayuntamiento de Barcelona, a RENFE, o Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, o Ministerio de Transportes e Comunicações, a Generalitat de Catalunya e a Corporación Metropolitana de Barcelona –, uma companhia de seguro e uma cadeia de hotéis norte-americana.

Uma das principais tarefas da nova empresa consistia em coordenar a multiplicidade de atores envolvidos na operação. Além de organismos públicos de diversas esferas governamentais responsáveis pelas grandes infra-estruturas (porto, ferrovias, rodovias, saneamento, comunicações etc.) e pela elaboração, análise e licenciamento dos planos de urbanização e dos projetos de construção, a construção das edificações mobilizou 26 equipes de arquitetura e 11 promotores que executavam, simultaneamente, as obras de 70 prédios com mais de 600 modelos de residência diferentes<sup>12</sup>.

O custo total da operação foi de US\$ 1,913 bilhão, dos quais US\$ 843 milhões a cargo do setor público e US\$ 1,070 bilhão investido pelo setor privado<sup>13</sup>. Do montante de inversões do poder público, cerca de 40% foi financiado por recursos externos e 60% investido diretamente pelas instituições envolvidas. Sendo que o equivalente a 87% deste último montante foi gerado na própria operação, restou um aporte do setor público na operação *Villa Olimpica* da ordem de US\$ 67 milhões, não computados evidentemente os custos financeiros advindos do financiamento externo. Na repartição dos gastos, coube ao setor público custear uma parte da compra do terreno (US\$ 85 milhões), todas as obras de infra-estrutura e de urbanização (US\$ 605 milhões), a construção dos equipamentos (US\$ 125 milhões) e as despesas

11. Segundo Held, somente na segunda fase de implantação do projeto ANC (Nova Icaria), das 500 unidades residenciais previstas, 150 seriam cedidas a preços reduzidos à municipalidade.

12. As construções totalizaram 330 mil m<sup>2</sup> de área residencial (distribuídas em 2 mil unidades), 60 mil m<sup>2</sup> de área comercial e 85 mil m<sup>2</sup> de área de escritórios, sem considerar o correspondente ao hotel, ao centro de convenções e aos equipamentos esportivos (Fenollosa, 1993).

13. Todavia, neste total investido pelo setor privado está incluída a participação pública por meio de empresas mistas em aproximadamente US\$ 150 milhões (Fenollosa, 1993).

administrativas (US\$ 28 milhões). Em contrapartida, o setor privado encarregou-se da aquisição da maior parcela do terreno (US\$ 346 milhões) e da construção das edificações (US\$ 724 milhões).

No que se refere à distribuição de responsabilidades, correspondia à sociedade pública (*Villa Olympica S.A.*) a coordenação geral da operação, o acompanhamento e o controle das obras executadas por terceiros e a gestão dos recursos investidos na infra-estrutura e nos equipamentos urbanos, enquanto competia aos parceiros privados o financiamento e a execução de seus projetos, bem como a comercialização das unidades imobiliárias resultantes. Depois da realização dos Jogos Olímpicos, a sociedade pública procedeu à cessão de ativos ao Ayuntamiento de Barcelona, cabendo a este a manutenção dos espaços públicos. As sociedades privadas ou mistas – entre elas a *Nova Icaria S.A.* – assumiram a comercialização restante e a manutenção dos espaços privados que se constituíram em condomínios.

A remodelação da frente marítima proporcionou uma mudança radical na paisagem urbana. A aparição de quatro novas praias e de 50 ha de áreas verdes, além da construção de um parque desportivo à beira-mar e de uma marina para 750 embarcações ampliaram as opções de lazer e, inegavelmente, a atratividade turística de Barcelona, traduzindo-se em aumento da atividade econômica e de arrecadação tributária. O que ainda falta analisar é qual o impacto urbanístico e o grau de integração deste novo bairro ao tecido urbano existente.

## **5. RIO DE JANEIRO: 20 ANOS REVITALIZANDO O CENTRO**

### **5.1 - O projeto Corredor Cultural**

No bojo do processo de redemocratização do Brasil, na década de 80, se assistiu à passagem do planejamento tecnocrático ao planejamento participativo. A introdução quase obrigatória de práticas de consulta à população na tomada de decisões governamentais subverteu a lógica supostamente “científica” dos documentos do urbanismo, politizando-os, sintetizando neles a mudança na correlação de forças ocorrida na sociedade brasileira naquele momento. Na cidade do Rio de Janeiro, desde 1983

governada pelo Partido Democrático Trabalhista (PDT), este período foi marcado pela absorção das reivindicações formuladas pelas associações comunitárias, refletindo-se na elaboração de um conjunto de regulamentos restritivos à especulação imobiliária e na adoção de uma política contundente de recuperação e preservação do centro histórico e adjacências.

O projeto Corredor Cultural foi a primeira expressão desta política, sendo lançado por meio da Lei Nº 506, de 17/01/84, com o objetivo de proteger o patrimônio arquitetônico e revitalizar quatro áreas no centro histórico da cidade: Lapa-Cinelândia; Praça XV; Saara; e Largo de São Francisco. A premissa básica do projeto era a de que a dinâmica da renovação urbana deveria respeitar as referências históricas, sociais e culturais da comunidade de modo a preservar a memória da cidade.

O projeto começou a ser discutido em 1979, no interior da Secretaria Municipal de Planejamento e Coordenação Geral, e contou com a participação das comunidades envolvidas. Desde o início, trabalhava-se com a idéia de que conscientizar os proprietários da importância da preservação do acervo arquitetônico e engajá-los em todas as etapas de elaboração e acompanhamento do projeto era condição indispensável para o seu êxito. Avaliava-se também que os instrumentos urbanísticos até então disponíveis, como o zoneamento e o tombamento, mostravam-se insuficientes para preservar as características da ambiência do centro, uma vez que não abordavam a questão da conservação e nem impediam, por exemplo, que os proprietários de imóveis preservados deixassem de conservá-los, para que quando estes literalmente tombassem, pudessem construir outra edificação em seu lugar.

Abrangendo uma área territorial de 1.294.625 m<sup>2</sup>, a Zona Especial do Corredor Cultural foi subdividida em duas subzonas: de preservação ambiental e de renovação urbana. Na subzona de preservação ambiental, deveriam ser mantidas as características arquitetônicas, artísticas e decorativas que compunham o conjunto das fachadas e telhados dos prédios existentes, admitindo-se apenas modificações internas que não interferissem nas janelas e sacadas. A construção de novas edificações em terrenos situados nesta zona deveria obedecer aos parâmetros fixados nos projetos de alinhamento e de loteamento. Na subzona de renovação urbana, as novas edificações deveriam obedecer a projeto integrado no conjunto arquitetônico ao qual pertenciam e às alturas máximas estabelecidas.

A lei determinou ainda que, em toda a zona especial, seriam mantidos os usos e a capacidade das salas de espetáculos das edificações existentes, proibiu a construção de edifícios destinados à garagem e isentou todos os imóveis de vaga de garagem. Criou também uma série de restrições à colocação de letreiros, anúncios e engenhos publicitários. Qualquer licença expedida pelos órgãos municipais competentes para modificação de uso, obra de modificação interna ou externa ou colocação de letreiro, anúncio e engenho publicitário em imóveis pertencentes à zona passou a ser submetida obrigatoriamente à aprovação prévia do Grupo Executivo do Corredor Cultural, vinculado à Secretaria Municipal de Cultura, e que tinha o papel de orientar e prestar assistência aos proprietários, locatários, arquitetos e construtores. Do mesmo modo, a realização de obras públicas por órgãos municipais, estaduais ou federais estariam condicionados à prévia aprovação do grupo. Neste sentido, foi elaborado, em 1985, o manual *Como Recuperar, Reformar ou Construir seu Imóvel no Corredor Cultural*. Também caberia ao grupo executivo, propor regulamentações complementares ou alterações à legislação concernente ao projeto, bem como acompanhar a execução das obras e instalações em toda a zona por este abrangida.

Com o intuito de estimular a conservação dos imóveis e o cumprimento das diretrizes do projeto, a Lei Nº 1.139, de 1987, estabeleceu isenções fiscais de IPTU, ISS e taxa de obras para os proprietários de imóveis situados na zona especial que os restaurassem, reformassem ou construíssem de acordo com os parâmetros definidos pelo projeto e segundo as orientações do grupo executivo, ao qual as solicitações de isenção fiscal deveriam ser submetidas.

O projeto Corredor Cultural foi a primeira política pública em nível municipal de preservação de sítio histórico desenvolvida no Brasil. Graças a ele, cerca de 1.300 prédios no centro do Rio puderam ser preservados. Atualmente, o Escritório Técnico do Corredor Cultural desenvolve o Projeto Tiradentes que, mediante parceria com o Ministério da Cultura e com o Banco Interamericano de Desenvolvimento, pretende promover a revitalização da Praça Tiradentes e de seu entorno (incluída na delimitação da zona especial), prevendo a restauração de imóveis protegidos, a valorização e a redefinição do uso dos espaços.

## 5.2 - O projeto SAGAS

Outra experiência de preservação do patrimônio cultural na região central do Rio de Janeiro é o Projeto SAGAS, que abrange os três antigos bairros da zona portuária: Saúde, Gamboa e Santo Cristo. Este projeto partiu da iniciativa das associações de moradores que, em 1983, preocupadas com as profundas transformações que vinham ocorrendo na área, organizaram uma série de encontros e seminários com representantes de diversos órgãos governamentais e de entidades profissionais e acadêmicas que resultou na criação do *Grupo de Trabalho Comunitário e Institucional de Proteção e Valorização do Patrimônio Cultural dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo*<sup>14</sup>, com o objetivo de apresentar soluções aos problemas levantados pela comunidade.

Embora concebido nos mesmos moldes do Corredor Cultural, o Projeto SAGAS se concentrou mais na definição de parâmetros para a ocupação – por meio da elaboração de legislação de uso do solo – do que na conservação do ambiente construído. Isso porque, diferentemente do primeiro, compreendia uma área em que havia ainda muitos terrenos vazios e prédios sem valor histórico. A elaboração de legislação urbana foi, com efeito, a principal tarefa do GT, além da realização do inventário dos bens culturais, da proposição de unificação dos Projetos de Alinhamento existentes e do tombamento de imóveis com excepcional valor cultural. Para sensibilizar os moradores da importância da preservação, foi editado um vídeo, além de um catálogo, com as informações relevantes sobre o conjunto dos bairros.

A Lei Nº 971, de 04/05/1987, transformou a região atingida pelo projeto em Área de Proteção Ambiental (APA), submetendo a aprovação de todas as licenças de obras e os projetos de parcelamento a parecer do Departamento Geral de Patrimônio Cultural (DGPC), da Secretaria Municipal de Cultura.

---

14. Integravam o GT, instituído em 1984: representantes de associações de moradores da área da Subsecretaria do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (SPHAN), do Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC), do Conselho Municipal do Patrimônio Cultural do Rio de Janeiro, do Instituto Municipal de Arte e Cultura (RIOARTE), da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo Silva e Souza e do Instituto dos Arquitetos do Brasil.

A regulamentação das normas de uso do solo se deu por meio do Decreto Nº 7.351, de 14/01/88, que, entre outros dispositivos, limitou a altura das edificações e criou sub-áreas de proteção ambiental nas quais identificou os imóveis que deveriam ser preservados, proibindo a descaracterização de suas fachadas e telhados. Instituiu também o Escritório Técnico do Projeto SAGAS, para orientar a comunidade na preservação e na restauração de imóveis da APA, entre outras atribuições.

### 5.3 - O projeto Teleporto

A idéia de criar uma zona de negócios dotada de moderna infra-estrutura de telecomunicações no Rio de Janeiro já vinha sendo debatida pelas entidades empresariais e pelo poder público desde o final dos anos 80. Mas foi somente a partir de 1993, com a eleição do prefeito César Maia, que o projeto começaria a ser implantado no bairro da Cidade Nova, considerada “área de expansão natural do centro financeiro e de negócios do Rio de Janeiro”<sup>15</sup>. O projeto Teleporto prevê a construção de 29 “edifícios inteligentes” interligados por anéis de fibra ótica – que permitiriam o acesso instantâneo às redes de telecomunicações e via satélite – numa extensão territorial de 250 mil m<sup>2</sup> e área total edificável de 450 mil m<sup>2</sup>.

Ele se inscreve no desejo do governo municipal de transformar o Rio num centro terciário internacional. O objetivo do projeto, explicitado no documento que o apresenta, é o de “implantar um centro de telecomunicações de tecnologia avançada que dê suporte ao desenvolvimento das atividades econômicas da cidade, da região centro-sul do país e das suas relações com o Mercosul e com o resto do mundo, permitindo simultaneamente a recuperação urbanística de parte fundamental do centro da cidade do Rio de Janeiro”. (*Teleporto do Rio de Janeiro*, SEDECT, 1999).

---

15. *Teleporto do Rio de Janeiro*. Secretaria Especial de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia. Novembro/1999.

A implementação do projeto previa o engajamento do setor privado na segunda fase, com a construção dos “edifícios inteligentes”, depois de concluídas as obras de urbanização e de infra-estrutura, a cargo do poder público, bem como a desapropriação dos 510 imóveis existentes na área, a alteração da legislação de uso do solo e a construção de uma garagem subterrânea com 700 vagas e capacidade para 2.100 veículos/dia. Até novembro de 1999, a prefeitura já havia investido no projeto cerca de US\$ 40 milhões em desapropriações e obras. Concluiu, ainda, todas as obras de infra-estrutura urbana e de paisagismo – a rede de fibra ótica foi concluída em 1995 – e a construção da garagem subterrânea, que começou a operar em agosto de 1997 mediante contrato de concessão. No que concerne à regularização da situação fundiária da área, 279 imóveis já haviam sido incorporados ao patrimônio municipal.

Contudo, esta iniciativa pública mostrou-se pouco eficaz na indução do investimento privado. Apenas dois edifícios foram construídos até o presente momento. O primeiro, destinado a escritórios, abriga empresas do setor financeiro, de seguros e de informática, restaurantes, centro de convenções e heliponto. O segundo é um prédio que abriga instalações de equipamentos da empresa TELEMAR, cujas obras se encontram em fase de conclusão.

#### **5.4 - O projeto de revitalização da zona portuária**

A zona portuária do Rio de Janeiro há pelo menos duas décadas tem sido objeto de propostas de renovação ou revitalização que até hoje não conseguiram se efetivar pela divergência de expectativas entre os principais atores necessariamente envolvidos. A saber: a Companhia Docas do Rio de Janeiro, maior proprietária de terras da região e autoridade portuária; a Rede Ferroviária Federal, segunda maior proprietária e que possui instalações desativadas no local; a prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, que tem a competência de alterar os parâmetros urbanísticos vigentes altamente restritivos; o governo do Estado; as associações comunitárias; e, secundariamente, o setor privado.

A aprovação da Lei de Modernização dos Portos (Lei Nº 8.630, de 25/02/93), ao permitir o arrendamento das instalações portuárias, deu novo impulso à revitalização da região. A partir dela, a



Companhia Docas desenvolveu o Projeto de Desenvolvimento e Privatização Aplicado ao Complexo Portuário do Rio de Janeiro, no qual previa, além da privatização dos terminais de carga e descarga, a desativação do cais da Gamboa e a disponibilização do patrimônio imobiliário, a fim de gerar receitas que poderiam ser utilizadas em investimentos para a modernização das instalações restantes, no cais de São Cristóvão e no cais do Caju.

Entre os argumentos utilizados para justificar o projeto, estava o de que as atividades portuárias se encontravam constrangidas pelo crescimento do centro da cidade e a obsolescência do projeto portuário que data de 1910. O que estava em jogo era a mobilização de uma reserva patrimonial de 500.000 m<sup>2</sup> de imóveis que a empresa possuía na região, motivando a elaboração de um Programa de Revitalização Urbana. O programa consistia no arrendamento do Pier Mauá e dos armazéns 1 a 4 pelo período de 45 anos, o investimento de US\$ 200 milhões na recuperação estrutural do píer e na execução do projeto arquitetônico composto por centro empresarial, centro de convenções, espaços de entretenimento e lazer, e marina com capacidade para 300 embarcações, totalizando 50.000 m<sup>2</sup> de área de construção.

A participação do setor privado não se restringiria ao arrendamento das áreas, sendo também prevista na formação do consórcio RIOPORTO, constituído por instituições financeiras, órgãos governamentais, Docas e RFFSA, proprietários de terrenos, empresas imobiliárias e comunidade, com vistas a coordenar a implementação do programa de revitalização. A captação inicial de recursos dar-se-ia por meio da transformação do patrimônio imobiliário dos proprietários em quotas do Fundo Imobiliário, que seriam lançadas no mercado para viabilizar as obras de infra-estrutura. Os acionistas do fundo constituiriam a *joint venture* Gamboa Desenvolvimento, com o objetivo de planejar e realizar os investimentos e de operar compra, venda, aluguel e arrendamento dos lotes, glebas e unidades habitacionais e comerciais resultantes do projeto de urbanização<sup>16</sup>.

A licitação para o arrendamento do Pier Mauá ocorreu em 1997 e foi vencida por um consórcio de empresas de engenharia. As obras de recuperação estrutural jamais foram iniciadas, pois havia

---

16. Este modelo operacional já havia sido previsto pela equipe do Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France (IAURIF), que, em 1994, propusera a criação de um órgão gestor com autonomia financeira.

impedimentos de natureza jurídica para a disponibilização da área pertencente à União. Por outro lado, as divergências entre a Companhia Docas e a prefeitura, tanto em torno do projeto arquitetônico do píer quanto do projeto de reurbanização da região portuária como um todo, inviabilizaram a implementação deste programa de revitalização.

Atualmente, a prefeitura pretende construir uma filial do Museu Guggenheim no Píer Mauá, no lugar do complexo empresarial anteriormente projetado. O custo do empreendimento é da ordem de US\$ 600 milhões<sup>17</sup>. A expectativa é que o museu aja como um catalisador de investimentos privados e públicos que possam fazer deslanchar o novo Plano de Revitalização e Reestruturação da Zona Portuária, agora de iniciativa municipal.

O Plano de Revitalização e Reestruturação da Zona Portuária engloba: reestruturação do sistema viário; implantação de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) e sistema cicloviário; recuperação de imóveis preservados; construção de equipamentos culturais e de lazer; alteração da legislação para incentivar o uso habitacional e de serviços; criação de linhas de microcrédito para estimular a economia local. Propõe-se a formação de uma “sociedade de interesse específico” – formada exclusivamente por organismos públicos – com o objetivo de gerenciar a implementação do plano e atrair investidores privados. A área territorial abrangida pelo projeto é de 3.177.000 m<sup>2</sup>, e são previstos investimentos de cerca de R\$ 3 bilhões.

A prefeitura está elaborando os projetos de reurbanização de diversos logradouros (ruas Sacadura Cabral, Livramento, Pedro Alves e Santo Cristo, avenida Rodrigues Alves e praça Mauá) e dos morros da Saúde, da Gamboa, do Livramento, do Pinto e da Conceição. Espera-se com estes projetos poder reverter o processo de degradação da região, atraindo novos investimentos e incrementando atividades ligadas à cultura e ao entretenimento.

---

17. O custo total está assim distribuído: construção – US\$ 135 milhões; estudo de viabilidade – US\$ 2 milhões; projeto – US\$ 11 milhões; taxa de licenciamento – US\$ 30 milhões; déficit operacional – US\$ 21 milhões/ano; aquisição do acervo brasileiro e latino-americano – não estimado. O prazo mínimo previsto para o acordo é de 20 anos. *Relatório do Estudo de Viabilidade do Museu Guggenheim*. 2002.

## 6. CONCLUSÃO

A análise da evolução das políticas de recuperação de zonas urbanas centrais revela que as teorias do urbanismo apenas repercutem na prática das intervenções públicas quando adequadas às aspirações e às demandas do sistema político e das elites dirigentes locais. Uma primeira evidência desta tese pode ser encontrada no descompasso entre o surgimento de movimentos teóricos críticos e o momento em que passam a influenciar um número substantivo de intervenções urbanas em diversos países.

O Movimento Moderno talvez tenha produzido seus maiores triunfos na década de 60, quando a vanguarda do pensamento urbano já havia decretado o seu colapso a mais de uma década. Os postulados de Aldo Rossi e do movimento contextualista só traduzir-se-iam numa tendência de “culturalização” da política urbana quando se tornou necessário conter o ímpeto desestabilizador dos novos movimentos sociais urbanos que emergiam nos anos 70. Da mesma forma, o *revival* da renovação urbana nos anos 80, sobretudo nos países centrais, resultou antes da crise do *welfare state keynesiano* e das estratégias desesperadas de promoção econômica do que das teorias do caos urbano. Finalmente, a capitulação ao *city marketing* é, como diria Otilia Arantes, o “fim de linha” para o urbanismo, uma vez que opera a extinção do seu objeto – a cidade – , cujos fragmentos transforma em mercadoria.

A hipótese de que os programas de renovação urbana são emoldurados de acordo com a agenda política dos governos nacionais ou locais é reforçada pela experiência dos países centrais. No imediato pós-guerra, a implementação de programas de renovação foi determinada pela necessidade de reconstrução das cidades européias destruídas e de provisão de habitação social. Após os acontecimentos de 1968, os governos se viram obrigados a responder às demandas dos novos movimentos sociais, recuperando centros e bairros históricos. Do mesmo modo, a reestruturação produtiva e a recessão econômica ao final dos anos 70, ao provocar uma crise urbana sem precedentes, conduziu à adoção de programas de reconversão de áreas portuárias e industriais abandonadas ou degradadas. A globalização, por seu turno, também vem redirecionando as políticas urbanas, especialmente aquelas

empreendidas por governos locais, no sentido de potencializar a atratividade e a competitividade das cidades.

A experiência internacional também revela o crescimento do pragmatismo em detrimento do planejamento do desenvolvimento urbano no longo prazo. Grande parte da política urbana britânica nos anos 80 reproduziu mimeticamente instrumentos amplamente utilizados pelo urbanismo liberal norte-americano, tais como a formação de parcerias público-privado para implementar projetos de renovação urbana e de zonas de empresas. Entretanto, a crise do financiamento público também foi grande responsável pela subordinação da política urbana aos critérios de rentabilidade do investimento privado.

Tal subordinação também pôde ser de certa forma percebida no programa *Áreas de Nueva Centralidad*, implementado em Barcelona desde 1986. Contudo, ainda que as intervenções fossem pontuais, ocorrendo apenas em áreas que apresentavam potencial de valorização imobiliária, elas integravam uma estratégia global de desenvolvimento urbano e foram sempre conduzidas pelo poder público, que definia as áreas, os projetos e as condições da parceria com o setor privado. Bem diferente disso foi a experiência da *London Docklands*, que era dirigida pelo setor privado e gozava de grande autonomia, embora suas operações fossem sustentadas pelas subvenções do governo britânico.

Finalmente, a experiência do Rio de Janeiro mostra que o êxito dos programas de preservação do patrimônio cultural dos bairros centrais deveu-se à convergência entre a agenda política do governo municipal na época em que foram implantados e o engajamento das comunidades envolvidas com o projeto. Convergência de interesses que tem faltado aos projetos do Teleporto e da Revitalização da Zona Portuária. No primeiro, a aposta na tendência ao desenvolvimento dos serviços avançados na cidade e o pressuposto equivocado de que a oferta de infra-estrutura de telecomunicações era suficiente para atrair de empresas para uma área periférica à região central foram determinantes para o fracasso. No segundo, a multiplicidade de atores públicos com interesses distintos e poder de inviabilizar a revitalização da área torna sua execução uma equação política de difícil resolução, independentemente da grandiosidade do projeto e do volume de recursos necessários à sua implementação.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANTES, O. *Urbanismo em fim de linha*. São Paulo: Edusp, 1998.

BORJA, J. e CASTELLS, M. *Local y Global. La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Taurus, 1997.

BORJA, J. e FORN, M. "Políticas da Europa e dos Estados para as grandes cidades". *Espaço e Debates*, Ano XVI, nº 39, p.32-47, 1996.

CASTELLS, M. *La Ciudad Informacional*. Madrid: Alianza Editorial, 1995.

\_\_\_\_\_. *Cidade, Democracia e Socialismo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.

CASTEJÓN, R. "El port vell de Barcelona, um nuevo território urbano". BAUDOUIN, T.; COLLIN, M.; PRÉLORENZO, C. *Urbanité des Cités Portuaires*. Paris: L'Harmattan, p. 319-343. 1997.

ESTEBAN, J. *Las Áreas de Nueva Centralidad de Barcelona*. Barcelona: mimeo, 1993.

FENOLLOSA, J. *Vila Olímpica de Barcelona: um posible fórmula de gestión para el desarrollo de grandes operaciones urbanísticas*. Barcelona: mimeo, 1993.

FORN, M. de. *Barcelona: Estrategias de Transformación Urbana y Economica*, Barcelona, mimeo, 1993.

GARCIA, S. "La Modernisation de Barcelone". *Les Cahiers de la Recherche Architecturale*, n.º 30/31. 4º trimestre/92, p.13-22. 1992

HARVEY, D. "Do Gerenciamento ao Empresariamento: A Transformação da Administração Urbana no Capitalismo Tardio". *Espaço e Debates*, Ano XVI, n.º39, p. 48-64. 1996

\_\_\_\_\_. "L'accumulation flexible par l'urbanisation: réflexions sur le 'post-modernisme' dans la grande ville americaine". *Futur Antérieur* n.º29, L'Harmattan, p.121-145. 1995.

HELD, G. "Partenariats public-privé dans le redéveloppement urbain en Espagne". HEINZ, W. *Partenariats Public-Privé dans l'Aménagement Urbain*. Paris: L'Harmattan, p.71-100. 1994.

HERCE, M. *La Concertacion Institucional: El Delta del Llobregat*. Barcelona: mimeo, 1993.

LAWLESS, P. "Partenariats public-privé au Royaume-Uni: analyse et critique. HEINZ, W. *Partenariats Public-Privé dans l'Aménagement Urbain*. Paris: L'Harmattan, p.101-133. 1994

LE GALES, P. "Grande-Bretagne: Le Gouvernement contre les viles". *Les Annales de la Recherche Urbaine*, n.º 38. outubro/88, p.53-62.

MAROTEL, G. & TARRIUS, A. "London Docklands, Ouvriers Dockers et Yuppies. Une Nouvelle Ville Internationale. *Les Annales de la Recherche Urbaine* nº 46. outubro/90, p. 75-86. 1990.

PARKINSON, M. "Política nacional britânica para las ciudades: la experiencia de la década de 1980". *Revista Estudos Territoriales*, n.º 39, jan./abr., p.197-220. 1992

PORTAS, N. "Tendências do Urbanismo na Europa: Planos Territorial e Local". *Revista ÓCULUM*, nº 3, p. 7-8. 1994

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Teleporto do Rio de Janeiro*. Secretaria Especial de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia. 1999.

SAGARRA e TRIAS, F. "Barcelone, la dynamique olympique et le projet urbain". *Les Cahiers de la Recherche Architecturale* n.º 30/31. 4º trimestre/92, p.23-34.

SEGRE, R. *Arquitectura y Urbanismo Modernos*. Havana: Editorial Arte y Literatura, 1988.