

MERCADO IMOBILIÁRIO

A diversidade de classes é importante para evitar a formação de guetos

REURBANIZAÇÃO

Construção de novos centros em São Paulo

Projeto apresentado no Urban Age propõe criar uma rede de pequenas cidades na capital

NATÁLIA FLACH
SÃO PAULO

Em Nova York, homens engratados e mulheres de salto alto vão a pé para o trabalho, entram em lojas da Fifth Avenue, embarcam em estações de metrô e passeiam pelo Central Park. A cidade não pára. São Paulo reproduz esse movimento ininterrupto ao longo do seu principal cartão-postal, a Avenida Paulista. "Precisamos de mais Paulistas do que de [Engenheiro Luís Carlos] Berrinis, onde as pessoas vão apenas para trabalhar", diz Carlos Leite, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana Mackenzie. Leite acrescenta que o modelo de condomínios fechados do Morumbi precisa ser revisito. "Existe uma demanda por novos conceitos, sem muros e sem engarrafamentos, em que os moradores possam se movimentar."

Esses assuntos foram tema do Urban Age — uma das principais conferências internacionais sobre urbanismo — realizado em 4 e 5 deste mês. No evento, foram apresentadas propostas para problemas de São Paulo, a partir de experiências de outros países. Foi citado, por exemplo, o caso de Milão, na Itália, onde uma antiga área industrial está sendo revitalizada pela iniciativa privada.

Já está em estudo no País algo semelhante. A região entre os bairros paulistas Mooca e Ipiranga, co-

nhecida como Diagonal Sul, hoje é uma área de depósitos e já foi sede de várias indústrias. A ideia é transformar esse 1,5 milhão de metros quadrados em uma localidade multiuso: de residências, comércio e lazer. Para isso, o setor privado tem de assumir todos os custos de despoluição do solo e do lençol freático — um custo de R\$ 80 milhões — e investir em infraestrutura, algo em torno de R\$ 150 milhões. Segundo Bernd Rieger, presidente da Rieger Reurbanização e um dos autores do projeto de revitalização, as empresas, principalmente as do mercado imobiliário, estão interessadas em participar.

ARRECADAÇÃO DE IPTU

50

milhões de reais depois de pronto o bairro

O projeto prevê uma área de 150 mil metros quadrados para equipamentos públicos, como postos de saúde e escolas. Cabe também

à Prefeitura investir na recolocação de trilhos de trem e na construção de novas estações de metrô — já previstas. Hoje, a região arrecada R\$ 4 milhões de Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU). Com o novo bairro, 20 mil pessoas vão residir no local e outras 30 mil, apenas trabalhar. Prevê-se que a arrecadação aumente dez vezes, chegando a R\$ 50 milhões. "O projeto deve começar a ser implantado daqui a dois anos e fica pronto cinco anos depois", diz Rieger. Ele acrescenta que integrantes do novo governo municipal se mostraram interessados pelo

projeto, que deve ser debatido já no início do ano.

No bairro, serão construídas cerca de duas mil unidades do Programa Habitação de Interesse Social, três mil casas dirigidas à classe média baixa e outras três mil à classe média alta. "A diversidade de classes é importante para evitar a criação de guetos", diz Nadia Somekh, diretora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Presbiteriana do Mackenzie. Para ela, o primeiro passo para São Paulo conseguir se reestruturar é mudar a mentalidade do poder público e da iniciativa privada com relação a vários pontos negativos da cidade, entre eles, a mobilidade e a centralidade. Nadia explica que o conceito de vários centros, como em uma rede, é mais viável. "É como ter cidades dentro da cidade, assim as pessoas podem morar e trabalhar em um mesmo lugar", exemplifica Leite.

Mas essas mudanças não surgem como mágica. Aos poucos, São Paulo vai se adaptando à nova configuração. O problema da mobilidade, por exemplo, pode ser resolvido com ações públicas imediatas, como o incentivo ao uso de bicicletas e de ônibus públicos. Uma ideia é a capital paulista adotar os ônibus "frescos" — como são conhecidos, no Rio de Janeiro, os veículos com ar-condicionado. Além disso, os smart cars (carros pequenos que ocupam menos espaço e gastam menos combustível) podem ajudar a diminuir o principal problema da cidade: o trânsito.



DIVULGAÇÃO

Vista aérea da região conhecida como Diagonal Sul, na zona leste de SP, que hoje abriga depósitos

RIEGER REURBANIZAÇÃO/DIVULGAÇÃO



Projeção do novo bairro que vai reunir unidades residenciais, comerciais e de lazer