

Entrevista Fernando de Mello Franco

Entrevista concedida a

Francesco Perrotta-Bosch

Arquiteto e ensaísta. Graduado na Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio) e mestrando em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP).

Contato: francescobosch@gmail.com

Prumo: Em sua trajetória como arquiteto, sócio-fundador do MMBB, curador do URBEM e professor universitário você lidou com o estudo de questões urbanas, projetos infraestruturais para cidades e de qualificação de espaços públicos. Agora, estando na posição governamental de responsável por criar as diretrizes, repropor pontos da legislação vigente (em especial na atual revisão que se faz do Plano Diretor) e realizar as transformações urbanas no próximo quadriênio, qual é a distância entre os estudos, as intenções da academia e de sua prática como arquiteto de escritório em comparação com as possibilidades de viabilização de suas ideias estando no cargo de secretário de Desenvolvimento Urbano da cidade de São Paulo? Dentro dessa percepção, quais seriam seus principais desafios?

FMF: Consigo reconhecer uma atuação coesa na minha trajetória profissional. Seja na academia seja no escritório, sempre estive mais envolvido com as questões urbanas do que com as questões construtivas da edificação. E, mais especificamente, há anos venho me debruçando sobre as problemáticas da metrópole de São Paulo. Mas é evidente que estar momentaneamente à frente de uma Secretaria de Desenvolvimento Urbano traz uma mudança de perspectiva. O grande desafio agora é a dimensão política que esse cargo requer. Porém, o desafio de operar o projeto como um campo privilegiado de negociação de conflitos e de articulação política não se restringe à atribuição do gestor público. Esse é um desafio que nós arquitetos temos que introjetar também na nossa atuação profissional.

Por outro lado, tenho consciência de que o timing de ação do poder público é muito distinto dos outros contextos nos quais trabalhei. Na gestão pública temos que dar respostas rápidas e precisas aos problemas urgentes que nos trazem todos os dias. Para conciliar esses dois momentos, o de investigação e o de ação, decidimos criar uma assessoria de fomento e pesquisa, responsável pela gestão do que chamamos Laboratório da Cidade. A ideia é que esse laboratório seja uma ponte entre o poder público, a academia e as empresas. Queremos que atue tanto como uma antena sintonizada com os processos em curso de inovação quanto como uma fomentadora de pesquisas a serem aplicadas pela Secretaria. Estamos com os primeiros convênios praticamente acordados com instituições como o IPEA, a FAUUSP, o URBAM de Medellín e a Bienal de Roterdã.

Prumo: No caso da capital paulista, o quão capaz você considera o poder público de fazer transformações estruturais urbanas em comparação com outros agentes, em especial a iniciativa privada/especulação imobiliária?

FMF: Todos nós estamos presenciando um momento muito singular da nossa história. Por exemplo, um pequeno grupo de jovens, inicialmente sem poder político ou econômico, tem agido como catalisador de um movimento social cada vez mais abrangente, que se mostrou profundamente transformador do nosso cenário político.

O jogo me parece ser mais complexo do que as usuais dicotomias público x privado, urbanidade x especulação imobiliária etc., com as quais costumamos trabalhar. Por

isso, a primeira questão é entendermos quais os reais atores e quais as contradições do campo político no qual cada ação de produção da cidade vai se inserir.

Porém, uma coisa é certa: apenas o poder público tem legitimidade e capacidade de regular essa produção a favor do interesse coletivo. A proposta de trabalho que me foi apresentada pelo Fernando Haddad é uma proposta comprometida com esse ideário. Aceitei o cargo porque acredito no desejo político dessa gestão, ainda que seja obrigado a admitir que as dificuldades são imensas.

Prumo: Quais são as questões principais contidas na proposta do Arco do Futuro? Destas, quais você percebe como reflexões gerais acerca da lógica de reestruturação urbana que poderiam ser expandidas também a outras cidades, como, por exemplo, o Rio de Janeiro?

FMF: O Arco é um território específico de São Paulo, transformado historicamente pela concentração de vultosos investimentos na construção da base material de suporte ao processo de industrialização da metrópole. É nele que se encontram os principais rios canalizados para o abastecimento hídrico, para a geração de energia e para o saneamento de uma vasta várzea, antes inutilizada. É nele que se instalaram os feixes de infraestrutura metropolitana e regional, em especial de transportes, como o sistema de rodovias e ferrovias que desde sempre garantiram o fluxo de pessoas e de cargas. É nele que se encontra o patrimônio fabril subutilizado de uma metrópole que não tem mais a indústria como principal motor de sua economia.

A estratégia do Arco é pensarmos novas formas de uso desse território e de suas infraestruturas instaladas, de maneira a construirmos um novo modelo de desenvolvimento urbano compatível com as demandas sociais, econômicas e ambientais do século XXI. Ou seja, pensarmos um modelo no qual a oferta de trabalho e moradia seja diretamente articulada com um sistema de mobilidade de massa, em que a cidade se reconcilie com os seus recursos naturais.

Milton Santos afirma que a técnica é universal. Portanto, outras cidades industriais que se desenvolveram em ciclos

econômicos análogos ao de São Paulo devem apresentar contextos muito semelhantes. É de se imaginar que as oportunidades também o sejam. Especificamente em relação ao Rio de Janeiro, a primeira semelhança que podemos traçar é com a renovação da sua área portuária. Mas o que sempre me chamou a atenção é a importância da malha ferroviária na estruturação da cidade e da metrópole carioca. Assim como em São Paulo, industrialização e periferação podem ser explicadas pelo mesmo processo econômico e social que os trilhos da Central do Brasil direcionaram.

Prumo: Considerando que a temática da mobilidade tem sido, sem dúvida, uma das mais discutidas nas grandes metrópoles, inclusive em São Paulo, como você acha possível conciliar, de um lado, a necessidade prática de elaboração, gestão e implementação de um plano de mobilidade e, de outro, uma demanda política de se estabelecer isso em um prazo – quatro anos – que muitas vezes é insuficiente para o completo amadurecimento das propostas? Sendo assim, em quanto tempo imagina ser possível implementar um plano de mobilidade?

FMF: O tempo necessário para a elaboração de um Plano de Mobilidade pode ser muito breve. Na realidade, São Paulo discute o seu processo de urbanização associado à ampliação de sua rede de transportes públicos há décadas. Existem inúmeros planos e propostas competentes, que vão desde a implantação de uma rede ferroviária regional de transporte de passageiros até a demarcação de uma rede cicloviária de impacto local. O que faltou nesse tempo todo foi desejo político, não apenas de nossos governantes, mas também da sociedade. Foi preciso deixarmos a (i) mobilidade se tornar insuportável também para a classe média para que o tema ganhasse a prioridade que tomou.

O Programa de Metas da gestão Haddad é claro na priorização do transporte coletivo. A opção política já foi feita. Resta agora a liberação dos recursos federais necessários para o início das obras de ampliação da rede de corredores de ônibus e da rede cicloviária, ambas de competência do poder municipal. Em São Paulo, a rede sobre trilhos é de competência da gestão estadual.

Prumo: Ainda sobre a questão da mobilidade, como seria possível pensar hoje, dentro da dinâmica da metrópole contemporânea, uma maneira de reduzir os conflitos entre veículos, pedestres e ciclistas? Ainda neste sentido, como se poderia pensar na possibilidade de “humanizar” as grandes cidades, inclusive a cidade de São Paulo?

FMF: A gestão Haddad tem se organizado através do conceito de Projetos Integradores. Os projetos integradores são aqueles que incidem sobre os sistemas e redes estruturantes da cidade, que integram duas ou mais políticas setoriais e que articulam um conjunto de metas do programa de governo. Segundo esses critérios, buscamos integrar as políticas setoriais de transporte, equipamentos e habitação. O intuito é explorarmos potenciais sinergias que façam da construção dos corredores de ônibus um instrumento de produção de urbanidade.

Se articularmos os programas e compartilharmos os recursos existentes, poderemos Integrar os esforços destinados aos alargamentos viários necessários para os corredores de ônibus à obtenção de novos lotes para a construção de equipamentos sociais e à aquisição de terra para produção de HIS. Ocuparmos o espaço do térreo e sobreloja com comércio e equipamentos, aproveitar o solo criado “aéreo” para habitação popular, tudo isso em contato direto com corredores de transporte de massa, nos parece um bom modelo urbanístico a ser ensaiado para São Paulo.

Prumo: No início da gestão do prefeito Haddad foi engavetado o projeto para a Nova Luz desenvolvido nos últimos oito anos pelos dois governos anteriores. Quais eram os problemas do projeto urbano já elaborado que fizeram vocês desistirem da sua implementação?

FMF: O Projeto Nova Luz é emblemático da carência de projetos estruturados que temos no Brasil. O problema não está no modelo urbanístico, mas sim na sua interface com os modelos jurídicos, econômico-financeiros e de participação popular. De um lado, há o questionamento da constitucionalidade de conceder o poder expropriatório para o ente privado, previsto no instrumento de concessão urbanística que estrutura o

projeto. De outro, não há uma modelagem financeira que aponte a estratégia de obtenção dos recursos necessários para esse empreendimento. Porém, o motivo que levou à judicialização do processo foi a compreensão de que o projeto não foi regido por um processo participativo popular legítimo. E o processo participativo é um compromisso dessa gestão com a população.

Prumo: Quais condições da conjuntura contemporânea que facilitam ou dificultam o planejamento das cidades brasileiras pelo Estado?

FMF: Apesar da crise política recentemente instaurada, a estabilização econômica dos últimos 20 anos, a redução da taxa de crescimento populacional e o fim do êxodo rural em massa indicam que, diferentemente dos anos 1950, 1960 e 1970, o planejamento urbano agora é possível.

Prumo: Os corredores de ônibus começaram a ser implantados em São Paulo há cerca de dez anos. Agora o Rio cria corredores de BRT, como a Transcarioca, a Transoeste e a Transolímpica, com algumas diferenças no modelo de utilização, principalmente com o uso de ônibus exclusivos para cada linha. Qual modelo você considera mais eficiente?

FMF: Penso que meus comentários sobre corredores de ônibus já foram contemplados em questões anteriores.

Prumo: Como você observa as transformações que ocorrem na cidade do Rio de Janeiro neste período de preparação para os Jogos Olímpicos? Quais condutas do poder público carioca você considera que servem de exemplo positivo ou negativo para sua atuação em São Paulo?

FMF: Uma das grandes indagações dos recentes movimentos sociais é sobre o legado dos investimentos em grandes equipamentos e grandes eventos nas cidades brasileiras. De fato, tenho dúvida se nosso modelo se aproximará mais do legado de uma Barcelona de 1992 ou de uma África do Sul de 2010. Temo que a Copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016 não se estruturarem pela lógica que pautou a exemplar renovação de Barcelona.

Prumo: Existe algum projeto do Rio de Janeiro pré-olímpico que pudesse ser aplicado a São Paulo?

FMF: Não penso a partir da aplicação direta de projetos de uma localidade para outra. Mas é certo que estamos atentos para aprender com as experiências em curso em outras cidades. O modelo do Porto Maravilha, por exemplo, traz questões importantes para se pensar, tanto nos seus acertos quanto na sua crítica.