

ANPUR

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM
PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL

ANAIS

VI ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

**MODERNIDADE, EXCLUSÃO E A
ESPACIALIDADE DO FUTURO**

Brasília, 22 a 26 de maio de 1995

22.00

CUBATÃO: DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL AO LOCAL, PASSANDO PELA QUESTÃO AMBIENTAL

Heliana Comin Vargas

Introdução

O trabalho que vimos desenvolvendo refere-se à elaboração do Plano Diretor de desenvolvimento do Município de Cubatão que concentra um dos maiores pólos siderúrgicos e petroquímico do Brasil, numa região cujo espaço natural é extremamente frágil.

O município de Cubatão ocupa uma área de 148 Km² em região litorânea denominada Baixada Santista. Esta região faz divisa com a Região metropolitana de São Paulo, embora drasticamente separada pela Serra do Mar, por uma diferença de nível que atinge 700m.

Entre os municípios que compõem a Região da Baixada Santista (Santos, São Vicente, Praia Grande, Itanhaém, Peruíbe, Mongaguá e Bertioga e Cubatão), Santos sedia o maior porto do país que atende as necessidades do maior mercado consumidor e maior centro de produção industrial do país, a região da Grande São Paulo, desta distando não mais de 70 Km. Com exceção de Cubatão, que não apresenta praias, todos os demais prestam serviços turísticos para a população da Região Metropolitana de São Paulo e para o interior do estado.

Estes municípios formam uma das mais populosas aglomerações urbanas do país, comportando em seu interior especializações econômicas da maior importância para a economia brasileira.

A malha viária decorrente destas relações econômicas tão intensas, ao mesmo tempo em que fortalecem as ligações regionais funcionam como óbices à integração urbana local.

Esta forte interferência das relações regionais no município tem direcionado os trabalhos do Plano Diretor para a definição de dois níveis de intervenção: a regional e a local. Além disso, o contraste entre desenvolvimento industrial e fragilidade ambiental adquiriu proporções que dificultam ainda mais a definição de novas áreas para a ocupação urbana.

Para uma melhor compreensão dos rumos que vêm sendo adotados por este trabalho, faz-se necessário a apresentação de um breve panorama da situação atual do município e dos mais fortes fatores que têm norteado o seu desenvolvimento urbano.

Aspectos Históricos

A região de Cubatão foi sempre essencialmente, uma área de transição, de passagem, de transbordo.

A descida da Serra em demanda do mar é ali interceptada pelo rio Cubatão que ao encontrar a planície se subdivide em ramificações sinuosas que se alargam enormemente a medida que avançam em direção ao mar e deixam-se invadir pelas águas salgadas.

* Professora FAU/USP.

Esta situação se intensificou com o desenvolvimento no planalto da maior cidade do país, a cidade de São Paulo, fazendo crescer ali um povoado que logo se dedicou aos serviços ligados ao transporte e distribuição de mercadorias e a industrialização de produtos provenientes de seu ambiente natural.

Mas foi a partir de 1955, com o início da industrialização do país e a instalação em Cubatão da refinaria Presidente Bernardes e o funcionamento da usina hidroelétrica Henry Borden, que o parque industrial de Cubatão centrado em bens de produção, começou a se delinear, sendo fortalecido posteriormente, com implantação da Companhia Siderúrgica Paulista (COSIPA), em 1965.

As duas grandes indústrias mencionadas, principalmente a refinaria de Petróleo, formam um encadeamento com um séquito de 23 indústrias, de porte médio, muitas das quais utilizando produtos e subprodutos diretamente. Estas por sua vez, fornecem produtos a uma série de outras indústrias terciárias e quaternárias, conforme pressuposto da Teoria de Pólos de Desenvolvimento de François Perroux. Todo esse imenso complexo, de certa forma filiado à Refinaria, constitui o Pólo Petroquímico de Cubatão". Algumas poucas indústrias são, ainda ligadas à COSIPA, utilizando alguns de seus subprodutos, como as escórias dos altos fornos para a fabricação de cimento.

Além destes, uma minoria de estabelecimentos aproveitam-se: dos produtos gerados não como matéria prima, mas como combustível, fonte energética; do sal aí produzido; da proximidade do porto de mar; e, das vias de transporte existentes.

Existe entre as indústrias uma enorme "rede de reciclagens", que embora intensa, é incapaz de evitar o emprego total dos subprodutos gerados.

Este saldo de produtos químicos, em geral nocivos às plantas, aos animais e ao homem, criam novas e variadas formas de impacto ambiental.

Embora com todo este lado negativo do desenvolvimento industrial de Cubatão é necessário ressaltar que durante este processo, o município de Cubatão foi testemunha da história da ocupação do interior do estado de São Paulo e do desenvolvimento industrial do país, e que portanto guarda em seu território monumentos históricos de extrema importância para o patrimônio nacional, que aliado a beleza natural da descida da Serra, traduzem-se em marcos significativos da história do país. Além disso, foram encontrados na região vários Sambaquis alguns deles com idade de aproximadamente a 5000 anos, que acrescentam importância histórica e antropológica ao sítio cubatense.

Aspectos Naturais

A área urbana de Cubatão é condicionada por aspectos físico-naturais muito fortes, responsáveis, ao mesmo tempo, pelo início de seu desenvolvimento e pelas dificuldades ora apresentadas para a manutenção deste mesmo desenvolvimento. Isto é, dificuldade de manter um crescimento econômico elevado, juntamente com a melhoria das condições sócio-econômicas da população e a preservação do meio ambiente.

Todo o litoral sul do Brasil encontra-se separado das terras altas do interior por uma imponente barreira rochosa, denominada Serra do Mar, que se estende do Rio Grande do Sul ao Rio de Janeiro. Esta cordilheira divide o Estado de São Paulo em duas partes muito desiguais: o litoral e o Planalto.

A região de Cubatão, acha-se então assentada numa vasta planície sedimentar, quase ao nível do mar, com algumas depressões abaixo deste nível.

Esta definição bastante clara do relevo, entre a área serrana e a planície, provoca também uma divisão semelhante no que se refere à caracterização de sua vegetação, solo, clima, e forma de ocupação humana.

A planície é entrecortada por vários "braços de mar", todos muito sinuosos devido à pouca declividade do terreno e, na sua maior extensão, transportando água salobra graças à intrusão do mar nas horas de maré alta.

A Altitude máxima atingida nestas áreas é de 3 metros acima do nível do mar.

A maior parte desta planície corresponde à área de sedimentação intermediária, correspondente às áreas dos manguezais. Embora em pequena quantidade, os depósitos de areia, por se constituírem em solo de maior capacidade de resistência, foram os locais escolhidos inicialmente para a instalação das indústrias e para urbanização.

No entanto, devido ao nível alto do lençol freático e a topografia plana da região, ocupação da maior parte de suas terras não podem acontecer sem a execução de aterros, com todas as implicações ambientais deles decorrentes.

A área serrana, coberta por matas, apresenta uma característica de solo altamente instável, onde se observa um fenômeno denominado "rastejo" responsável por sistemáticos escorregamentos, possível de serem identificados nas proximidades das obras viárias e que se acentuam com o progressivo desmatamento provocado pela poluição atmosférica causada pelas indústrias locais, e pela ocupação indiscriminada da serra pela população de baixa renda.

A conformação do relevo da região, além de colaborar para o aumento da umidade e pluviosidade local, reponde pela dificuldade de dissipação da poluição atmosférica, que associada às altas temperaturas tornam o ambiente ainda mais inóspito.

Em resumo, dos 148 km² de extensão do município, 57% são representados pelas serras, 25% pelos mangues e 18% de planícies e mangues aterrados.

Atualmente, o crescimento da consciência da necessidade de preservação ambiental, além de controlar o funcionamento das fontes poluidoras, têm restringido fortemente a possibilidade de ocupação formal das áreas de mangue e florestas, ambas protegidas por legislações federais e estaduais.

No entanto, o desenvolvimento industrial experimentado na década de 1970, associado a um forte processo migratório, provocou uma ocupação indevida dos mangues e da serra, além de faixas de servidão para obras de infra-estrutura. A maior parte destas áreas de invasão pela população de baixa renda, além de provocar sérios danos ao meio ambiente, pela inexistência de saneamento básico, são áreas consideradas inadequadas ao assentamento humano, em termos de saúde e segurança.

Aspectos Econômicos

A década de 70 caracterizou-se pelas elevadas taxas de crescimento do PIB, por uma desconcentração industrial entendida como um crescimento mais intenso no interior do estado de São Paulo do que na sua Região Metropolitana, crescimento mais intenso na Região Metropolitana do que na capital do estado, e crescimento total da indústria paulista a taxas menores do que a da indústria do restante do país.

Este movimento refletiu-se também em Cubatão, devido a inevitabilidade das pressões que o crescimento econômico impôs à sua principal fonte de insumos industriais. Por conta disso, ocorreram, mesmo que não desejadas, expansões na Refinaria e na COSIPA. A resposta do agro-paulista aos estímulos de exportação viabilizou a consolidação do maior parque industrial de fertilizantes do país que, neste caso em particular, contou com forte investimento federal.

Instalaram-se em Cubatão, na primeira metade dos setenta, muitas outras indústrias, elevando o Valor da Produção Industrial da Baixada Santista de 4,57% do total estadual em 1970 para 6,65% em 1980.

Nesta década, o parque industrial de Cubatão, recebeu os traços definitivos de seu desenho atual, qual seja, o de produtor de bens intermediários (93,0% do valor total da produção industrial regional em 1980).

A malha ferro-rodoviária regional ganhou seus contornos atuais, incentivando a ocupação do litoral sul de São Vicente, o turismo nas praias do norte e, ampliando as perspectivas de expansão portuária, na outra margem do estuário de Santos, expandindo aí novas atividades retroportuárias. Além do transbordamento da produção industrial de bens intermediários para outros municípios da Baixada, foi reforçado o movimento de espraiamento populacional de Santos para todas as cidades circunvizinhas, movimento este que já havia se verificado nos anos 60, e que se acentuaria ainda mais nos anos seguintes, conforme se depreende dos dados da tabela 1.

Nesta mesma década, o movimento do terciário regional também registrou leve desconcentração acompanhando basicamente o transbordamento industrial e populacional intraregional, sem contudo comprometer o poder polarizador do município de Santos. Noutros termos, a região além de reforçar seus laços complementares e subordinados à metrópole paulista, reproduziu internamente um processo semelhante, abrangendo faixas litorâneas contíguas e mais amplas.

Nos anos oitenta, a redução do Valor da Produção Industrial da Baixada Santista, em relação ao do conjunto estadual, foi, certamente, resultado de um conjunto de fatores decorrentes da instabilidade econômica e política do país, e do aumento dos gravames e condicionantes ambientais às ampliações da produção. esta situação diminuiu o processo migratório em direção a Cubatão, chegando mesmo a apresentar na década um saldo migratório negativo.

TABELA 1
Taxas Geométricas de Crescimento da População Total: Região de Santos (em percentagens)

MUNICÍPIOS	1960/70	1970/80	1980/91
CUBATÃO	7,30	4,44	1,34
GUARUJÁ	8,71	4,86	3,03
ITANHAÉM	7,02	6,58	4,79
MONGAGUA	8,23	6,55	6,06
PERUIBE	7,35	10,20	5,44
PRAIA GRANDE	----	12,85	5,86
SANTOS	2,66	1,89	0,25
SÃO VICENTE	4,20	5,18	3,05
TOTAL	4,47	3,94	2,19

FONTE: FIBGE - Censos Demográficos

OBS: O município de Bertioxa está incorporado ao seu município de origem (Santos).

No entanto, embora Cubatão concentre as maiores plantas industriais da Baixada absorvendo 68% do emprego da Indústria de Transformação e 50% do emprego industrial total, respondendo por cerca de 17,5% do emprego da Baixada, estes empregos absorvem em sua maioria trabalhadores externos ao município de Cubatão, muitos deles provenientes da própria região metropolitana de São Paulo.

As informações fornecidas pelas duas maiores plantas industriais da Baixada, conforme tabela 2, mostram que a maior parte de seus trabalhadores residem fora do município de Cubatão. Além desta constatação, é importante ressaltar que são estes mesmos trabalhadores que ocupam os cargos mais elevados, que exigem maior grau de escolaridade e que recebem portanto, melhor remuneração.

Tabela 2
Distribuição dos Locais de Residências dos Trabalhadores de Cubatão (Refinaria e Cosipa)

MUNICÍPIO DE RESIDÊNCIA	Nº de trab. na R. P. B.C	Nº de trab. na COSIPA	Nº de trab. TOTAL	Distribuição Percentual
CUBATÃO	152	1.012	1.164	9,3%
SÃO VICENTE	418	3.267	3.685	29,4%
SANTOS	981	3.947	4.928	39,3%
GUARUJÁ	102	386	488	3,9%
V. de CARVALHO	—	779	779	6,2%
PRAIA GRANDE	60	787	847	6,8%
S. PAULO e ABC	31	392	423	3,4%
OUTROS	—	223	223	1,8%
TOTAL	1.744	10.793	12.537	100,0%

Fonte: Refinaria Presidente Bernardes e Cosipa

Isto significa, que mantidas as condições atuais de desenvolvimento social do município de Cubatão, a instalação de novas empresas no município não será garantia de aumento populacional na mesma proporção que a década de 70. Soma-se a este o fato de que crescimento industrial, não significa mais aumento proporcional no nível de emprego no atual estágio de desenvolvimento tecnológico e industrial.

Dada a proximidade e conurbação entre os municípios da Baixada, e a escassez de áreas facilmente urbanizáveis, é elevado o grau de integração entre suas atividades industriais e é intenso o processo de migração pendular, caracterizado pelos deslocamentos constantes intermunicipais provocados pela diferença entre o município de residência do trabalhador e o município no qual trabalha. Este movimento, que em muito extrapola a região da Baixada Santista, chega a buscar trabalhadores na Região metropolitana de São Paulo. Além do sistema público de transporte coletivo, as grandes empresas industriais, possuem ônibus especiais e diários para o traslado intermunicipal de seus funcionários.

Esta complexidade e forte inter-relacionamento entre as atividades urbanas desenvolvidas pelos municípios da Baixada, refletem-se na apropriação do seu espaço físico e no desenvolvimento dos serviços urbanos.

Quanto a apropriação do espaço físico, a trama viária regional, propicia a formação de uma mancha urbana contínua, porém, insular. Isto é, fortemente integrada em níveis regionais e seriamente segmentadas em termos locais.

A região, sedia rodovias e ferrovias de grande expressão no processo de importação e exportação, na busca semanal da atividade turística do litoral, e

suporta intenso e contínuo tráfego da população da região num movimento diário, apresentando-se extremamente congestionada.

Favorecendo ao processo de conurbação, esta malha viária regional passa a assumir, em alguns trechos, características de vias urbanas que ao mesmo tempo que une fisicamente os municípios da Baixada cria fortes óbices à integração física local. Esta rede viária é um forte condicionante da ocupação urbana que além de se apresentar compartimentada, aproveita-se dos terrenos secos resultantes das obras de terraplanagem realizadas para a construção das estradas num forte processo de invasão pela população de baixa renda. Esta situação apresenta-se mais crítica no município de Cubatão que é a porta de chegada destas vias na Baixada.

Quanto aos serviços sociais urbanos municipais de Cubatão, (saúde e educação) estes apresentam-se congestionados devido a dificuldade de limitar a utilização por moradores externos ao município.

A melhoria das condições de moradia e a oferta de infra-estrutura para a população de baixa renda, com políticas diferenciadas entre os diversos municípios, acarreta um demanda diferenciada por parte dos moradores dos diversos municípios.

Por outro lado, a ausência de atuação de alguns municípios no que se refere à coleta e tratamento do lixo e do esgoto sanitário, interfere seriamente nas condições de vida dos demais.

Esta forte integração regional condiciona o desenvolvimento dos municípios da Baixada, impedindo que as ações isoladas, realizadas nos diversos municípios, atinjam os reais propósitos. Qualquer estudo ou intervenção nestes municípios deve considerar de modo decisivo o seu caráter regional, e incorporar o movimento da economia nacional que se refletem diretamente sobre o desempenho da economia urbana da Baixada.

Toda esta situação passa a ter um agravante ainda maior, quando as condições naturais apresentam-se altamente frágeis, e o ambiente natural altamente deteriorado.

Os solos são de difícil ocupação, a poluição atmosférica elevada, a qualidade da água dos mananciais comprometida, a vegetação parcialmente deteriorada.

Considerações Finais

Do exposto anteriormente, existe clara redução na relação direta entre desenvolvimento industrial e desenvolvimento do município de Cubatão, entendido este desenvolvimento como uma evolução nas condições sócio-econômicas e culturais da população. Isto se traduz pela contribuição cada vez menor do setor na geração de empregos, o que diminui a renda da população local, piora a qualidade de vida, onera os cofres públicos, e inibe o desenvolvimento das atividades terciárias locais mais sofisticadas. Como a contrapartida da geração de empregos diminui, o custo da deterioração ambiental, proporcionalmente se amplifica.

Neste sentido, as vantagens marginais do desenvolvimento industrial no município tendem a ser cada vez menores.

As forças mudancistas atuarão num cenário em que inegavelmente a atratividade da Baixada como um todo é ameaçada por novos e mais amplos espaços e na qual a força do poder público municipal de Cubatão está diminuído

frente a crescente homogeneização do espaço e proliferação de incentivos de outras municipalidades.

Estas conclusões conduzem à necessidade de uma avaliação criteriosa das atividades industriais passíveis de receber incentivos para a sua implantação, mediante análise das relações custo-benefício estabelecidas entre o setor industrial e a comunidade local.

Além disso, a baixa participação da mão de obra Cubatense, nas indústrias locais não pode explicar o aumento das ocupações clandestinas e irregulares no município. A compreensão de tal contradição, embora nesta década o crescimento populacional tenha apresentado taxas negativas, pede uma outra explicação.

Segundo dados da própria Prefeitura, a oferta de serviços de saúde e educação dentre outros, pode estar funcionando como elemento de atração da população, funcionando como salário indireto, conforme observado em outras cidades do país, onde a qualidade do serviço público oferecido era maior do que o privado (Brasília é um exemplo típico).

Outra hipótese bastante plausível é o caráter de aglomeração urbana dos municípios da Baixada, onde está havendo além de um transbordamento industrial, para os demais municípios, uma ocupação indiscriminada do espaço pelos usos residenciais de baixa renda.

Considerações em Torno de Novas Formas de Dinamização da Economia Municipal

Toda a cidade tem que ter uma base econômica para se viabilizar. Nesta fase da economia mundial, diminuídas as vantagens locacionais devido ao grande desenvolvimento tecnológico dos transportes e comunicação (VARGAS, 1992), as grandes cidades e mesmo as cidades médias, passam a concorrer entre si, procurando gerar maior atratividade, quer para os investidores quer para os "consumidores de cidades".

É o momento, segundo Harvey (1989), de o poder local, abandonar sua posição de gerenciador de cidades, característico dos anos 60 e assumir posturas de empreendedor, visando a promoção do desenvolvimento econômico.

Conforme salienta Harvey (1989), alguns tipos básicos de estratégias podem ser apontados para vencer a competição interurbana ou apenas dinamizar a sua economia: a exploração de vantagens particulares para a produção de bens e serviços; disputa por funções de comando e de controle no campo das finanças, informação e governo; a atração de consumidores através de inovações culturais, grandes equipamentos comerciais e de lazer, novos estilos de arquitetura e de *urban design*.

Seguindo estas indicações, no caso de Cubatão, as vantagens particulares para a produção de bens e serviços (setor industrial) tem sido exploradas através do tempo, mas com sérios impactos no meio ambiente, e com vantagens marginais cada vez menores para a população local.

O controle adequado destas atividades e a análise criteriosa de quais incentivar passam pela necessidade de um estudo específico, como salientado anteriormente.

Quanto as demais potencialidades do município, pode-se destacar as questões ecológicas e ambientais, que se devidamente exploradas podem

desencadear atividades voltadas à pesquisa e ao ensino superior e a visitação pública.

Quanto a este último aspecto somam-se outros elementos turísticos e de patrimônio histórico e antropológicos passíveis de exploração comercial, como o caminho do mar e o própria beleza do espaço natural.

Aliado à esta intenção de busca de receitas externas, que ao fortalecer o terciário local cria empregos no setor, a melhoria da qualidade de vida urbana pode incentivar a população mais qualificada a permanecer mais tempo no município e inclusive estabelecer aí a sua residência.

Neste sentido os projetos de intervenção urbana contribuem, para mudar a Imagem da Cidade e aumentar a sua atratividade.

Mudar a Imagem da Cidade, significa, entre outras coisas, ter um desenho urbano e uma arquitetura para apreciar, ter facilidade de circulação na cidade, grande número de atividades para participar além, é claro, de segurança e conforto.

Grandes e médias cidades estão elaborando projetos de intervenção urbana de forma a promover a recuperação e revitalização de áreas estagnadas ou deterioradas, fazendo retornar o dinamismo perdido, numa política de *City Marketing*, onde os monumentos históricos, a cultura e a arquitetura e o urbanismo são elementos chaves.

Segundo Zentes (1988), muitas cidades tem perdido o seu caráter individual ou, tem se tornado igual a tantas outras, devido a sua neutralidade arquitetônica. Isto significa que substitutas para elas podem ser encontradas em toda parte. No caso de Cubatão o seu espaço natural já o torna sensivelmente diferente das demais, faltando no entanto a exploração de tal característica de forma mais vantajosa.

Juntemos a todos estes argumentos, o fato de que as formas de parceria público-privado que possam ser desenvolvidas para empreendimentos de tal ordem, permitam que o setor público e portanto outros setores da população se apropriem de parte da valorização imobiliária a ser gerada pela obra, e dos benefícios diretos da sua construção, (como no caso de construção de vias e transposições viárias solicitadas pelo setor industrial). Assim, considerando que o poder para organizar o espaço deriva de um conjunto de forças mobilizadas por diversos agentes sociais, o governo local deve ter um papel específico, facilitando e coordenando uma ampla coalisão de forças ao nível local.

Na verdade, segundo Carey (1988) empreendimentos desta ordem, necessitam de um forte comando do setor público e de suas lideranças, para serem viabilizadas.

As diretrizes estabelecidas no Plano Diretor passam a ser, portanto, fundamentais para a implementação de ações que tem como base tais premissas.

Outro aspecto a ser pensado como um campo de ação suscetível de ser estimulado a partir de políticas locais refere-se ao estímulo ao desenvolvimento de uma infra-estrutura retro-portuária, guardada as devidas atenções ao aspecto ambiental.

Do exposto pode-se concluir que, embora existam vantagens locacionais significativas na região, elas também existem em muitas outras regiões do Estado de São Paulo e do País, no que se refere à atração de plantas metal-mecânicas. Além disso, a retomada do crescimento industrial da Baixada não demanda acréscimos de área de expansão propriamente dita, exigindo mais uma reestruturação de seus espaços internos e, também não passa, necessariamente,

por uma aumento no número de empregos na mesma proporção. Estes empregos, por sua vez, se destinarão, principalmente, a uma mão de obra mais qualificada.

Neste sentido, a atuação do poder público para a melhoria da qualidade de vida da população local e do melhor desempenho das atividades urbanas deve acontecer em dois níveis o regional e o municipal.

No regional, deve atuar no sentido de integrar as políticas de transporte, habitação, sistema viário, proteção ambiental dentre outros, com os demais municípios da Baixada Santista, pois à forte conurbação e integração das atividades na região responde por parte dos problemas existentes a nível municipal.

Na esfera municipal, a atuação do poder público deve dirigir-se para a melhoria do ensino de 1 e 2 graus, para garantir uma melhor qualificação da mão de obra local, implicando em melhores salários e portanto melhoria da qualidade de vida. Deve ainda, segundo manifestação da própria comunidade, relocar as populações que se encontram em áreas de risco (segurança e saúde), e melhorar as condições de habitação do restante da população, (drenagem, saneamento básico). A definição de novas áreas de ocupação não devem, no entanto, desconsiderar as questões de ordem ambiental. A pressão protecionista aparece com muita força.

O controle da poluição industrial deve também ser assumido pelo poder municipal de forma eficiente.

Finalizando, a busca de uma economia alternativa que aumente os empregos locais e não implique a poluição, passa pela necessidade de melhoria das condições urbanas em termos de uso e ocupação do solo, criação de equipamentos de lazer, cultura e turismo significativos, melhoria da paisagem e ambiente urbano e apoio ao estabelecimento no município de instituições de pesquisa e universidades.

O Plano Diretor ora em elaboração, tem trabalhado com esta forte integração regional, mesmo sem o apoio institucional desta esfera de poder. Isto significa considerar o aspecto regional e agir sobre o municipal resolvendo problemas locais e criando aberturas para composições e projetos de interesse regional.

Este trabalho é o relato da experiência e das discussões que vêm sendo realizadas pela equipe técnica da FUPAM/FAUUSP, junto à Prefeitura do Município de Cubatão, durante os estudos para elaboração do seu Plano Diretor de Desenvolvimento

Bibliografia

- CAREY, Robert J. American Downtowns: Past and Present Attempts at Revitalization. *Built Environment*, v.14, nº 1, 47:59, 1988.
- HARVEY, David. "From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism", *Geografiska Annaler*, 71 B:3-17. Estocolmo, 1989.
- VARGAS, Heliana Comin. Comércio: Localização Estratégica ou Estratégia na Localização. Tese de Doutorado. FAUUSP, 1992.
- ZENTES, Joachim, SCHWARS-ZANETTI, Werner. Planning for Retail Change in West Germany. *Built Environment*. v. 14 nº 1 p. 38-46, 1988.

Remexendo Velhos Papéis para Encontrar o Gancho Urbano-Ambiental

Quando Lynch, há cerca de trinta anos, escreveu um artigo intitulado "A Cidade como Meio Ambiente", nos fez um convite que soou como um exercício de futurologia: imaginar que o crescimento da população e a evolução da tecnologia tivessem urbanizado todo o globo e que uma única imensa cidade cobrisse a superfície da Terra. Apresentou essa perspectiva como um pesadelo pois tal cidade seria monótona, impessoal, abstrata e sem contato com a natureza. Mas ele não parou por lá. Pediu que supuséssemos, estar nas nossas mãos, planejar um setor da hipotética cidade mundial para melhorar suas condições de vida. Argumentou que tínhamos meios para produzir uma atmosfera agradável no local onde vivemos nosso cotidiano. Ao mesmo tempo, constatou que já estávamos conscientes da feiúra e do desconforto que o colosso urbano impingia a seus habitantes. Nas suas palavras:

"Os meios e a consciência devem entrelaçar-se... A enormidade, complexidade, diversidade de funções e estilos de vida do colosso urbano nos causam...dúvida sobre nossa capacidade de controlar a qualidade do meio ambiente...É fácil criticar a cidade. O que não é tão óbvio são suas potencialidades para nos trazer...prazer, potencialidades que surgem não apenas como decorrência do...meio íntimo - a casa e o bairro - mas da forma da cidade em toda sua grandeza". (p 219)⁵³

Alexander, poucos anos depois, ao esboçar seu livro "O Meio Ambiente", também nos fez uma proposta intrigante. Começou com uma questão: qual, o problema fundamental do desenho do meio ambiente? Respondeu que consistia em se criar um meio ambiente que fosse real e total. A partir daí, afirmou que as obras de arquitetura moderna e as cidades contemporâneas, não eram suficientemente reais. Sucederam-se novas indagações:

"Que, algo real? Algo que se aceita...e está consubstanciado com sua própria natureza. ...

Como se poder fazer para que todo o meio ambiente e todos os lugares onde vivemos sejam...reais? Uma cidade só pode chegar a ser real, se todos seus milhões de cidadãos estiverem embuídos do conceito de realidade.

Como podem cooperar milhões de atos individuais de edificação de maneira que o meio ambiente por eles criado seja total e real?

O meio ambiente total, aquele que permite a seus participantes chegar a ser pessoas totais por meio de seus próprios esforços.

Todo meio ambiente, sempre se estabelece a partir de um sistema combinatorial de imagens, que denomino de linguagem de padrões. Quando as linguagens de padrões usadas pelos construtores de meio

⁵³ Professora do Departamento de Geografia/UnB

⁵³ Lynch, Kevin. The city as environment. Scientific American. september 1965. pp 209-219