

Globalização e reconfiguração espacial: São Paulo e Buenos Aires, uma perspectiva comparada

Eunice Helena Sguizzardi Abascal

Doutora em Arquitetura e Urbanismo FAU-USP;
Professora de História e Teoria da Arquitetura
e do Programa de Pós-graduação em Arquitetura
e Urbanismo e pesquisadora – Mackenzie.
São Paulo – SP [Brasil]
eunice.helena@terra.com.br

Monica Machado Stuermer

Doutora em Engenharia de Solos – EP-USP;
Professora de Mecânica dos Solos
e pesquisadora – FAU-Mackenzie.
São Paulo – SP [Brasil]
mstuermer@mackenzie.com.br

Gilda Collet Bruna

Doutora em Arquitetura e Urbanismo – USP;
Professora de Urbanismo e do
Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo
e pesquisadora – FAU-Mackenzie.
São Paulo – SP [Brasil]
gilda@mackenzie.com.br

Maria Elena Merege Vieira

Doutora em Arquitetura e Urbanismo – FAU-Mackenzie;
Professora de Paisagismo e pesquisadora – Mackenzie.
São Paulo – SP [Brasil]
targa-arquitetos@uol.com.br

Com as modificações na dinâmica produtiva a partir da década de 1980, as cidades realocaram as atividades dos setores secundário e terciário, transformando a paisagem construída em áreas concentradoras de atividades de serviços, localizadas em edifícios corporativos. Este artigo aborda, em perspectiva comparada, duas capitais latino-americanas, o eixo Avenida Engo. Luís Carlos Berrini, em São Paulo (Brasil), e Porto Madero, em Buenos Aires (Argentina). A comparação se fundamenta na avaliação da experiência do projeto urbano, na aplicação de instrumentos urbanísticos que permitem captar recursos financeiros, na qualidade do espaço público e ainda na análise de segregações, rupturas dos tecidos urbanos pré-existentes, acessibilidade e infra-estrutura. Analisa-se a compatibilidade dos instrumentos legais existentes para a regulação dessas dinâmicas com a prática do urbanismo contemporâneo e seus efeitos no ambiente construído.

Palavras-chave: Buenos Aires. Cidade contemporânea. Projeto urbano. São Paulo. Transformações espaciais.



1 Introdução

Neste artigo, analisa-se a reconfiguração espacial, que vem ocorrendo em São Paulo e em Buenos Aires, resultado de transformações produtivas e do regime de acumulação, que concentraram as atividades terciárias. Analisa-se a ocupação do eixo da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, em São Paulo, e a arquitetura ali realizada a partir da década de 1980, comparando-a com o Projeto Urbano de Porto Madero, Buenos Aires. Analisam-se, ainda, as consequências das diferentes participações e formas de desenvolvimento urbanístico, a qualidade do espaço produzido – escala, equipamentos presentes, articulação dos vazios e interstícios dos edifícios existentes e espaço público.

São Paulo e Buenos Aires integram uma realidade latina e ibero-americana comum. Relacionam-se à globalização e à economia liberal orientadas aos mercados mundiais, transformações produtivas dos setores secundário e terciário e terciário avançado (serviços especializados, de tecnologia de informação e comunicações). Áreas que abriguem essas funções especializadas requerem gestão e planejamento específico.

A comparação se justifica com a abordagem do projeto urbano como efetiva ação de planejamento, compreendendo-o como

[...] as iniciativas de renovação urbana concentradas em determinados setores da cidade, combinando agentes públicos e privados, cujos investimentos e intervenções seguem um plano urbanístico, podendo se apoiar no redesenho do espaço urbano e arquitetônico, em normas legais específicas e em novas articulações institucionais e formas de gestão. (SOMEKH; CAMPOS, 2005, p. 1).

No caso de Porto Madero, as ações envolveram o poder público como coordenador do processo; já no eixo Berrini, primaram pela ação exclusiva da iniciativa privada, revelando a ausência de coordenação do Estado.

A metodologia histórico-crítica adotada permite compreender a estrutura urbana em transformação, relacionando-a aos principais eventos e fundamentos de natureza social, econômica, política e cultural. Possibilita, além disso, a compreensão das transformações da cidade, orientadas pelo planejamento intencionalmente conduzidas, que se apóiam em teorias materializadas em políticas urbanas públicas, assinalando as relações entre estas e a produção do espaço urbano.

O quadro teórico da comparação enfoca as relações entre as transformações produzidas pela economia globalizada e as possíveis reconfigurações do território. Intenta-se compreender a cidade contemporânea e a articulação entre a história da cidade, o tecido consolidado e suas transformações, produzidas por intervenção planejada.

Estabelece-se a comparação entre algumas bases selecionadas: presença de um projeto urbano, aplicação de instrumentos urbanísticos, eventual recuperação da valorização de solo e financiamento da cidade. Aborda-se a qualidade do espaço urbano por meio de seu desenho nas áreas consideradas, da arquitetura produzida, da integração com os tecidos urbanos preexistentes, da acessibilidade, dos espaços públicos e da qualidade da infra-estrutura.

2 Globalização e reestruturações espaciais

A análise da reconfiguração espacial em São Paulo e Buenos Aires apóia-se em conceitos fundamentais, como o de globalização. Oliveira (2005) observa que o termo “globalização” foi cunhado

em 1944, por Reiser e Davies, prevendo uma síntese cultural mundial. A partir de 1960, passou a ser utilizado nos meios acadêmicos, nos trabalhos de MacLuhan (1969), ao enunciar a “aldeia global”. Giddens (2001) se refere ao termo globalização como “desagradável”, sugerindo seu uso abusivo e impreciso, influenciando debates econômico-políticos.

No fim da década de 1990, o termo “globalização” identificou-se com complexos fenômenos da dinâmica econômica internacional, articulada em três níveis: as políticas dos estados nacionais, as estratégias de lucro das empresas transnacionais e a mobilidade transnacional do capital.

Nos anos 1990, enfatizou-se o trânsito global de empresas em seu papel de agentes dessa dinâmica. Áreas do conhecimento como Economia, Administração de Empresas e Relações Internacionais absorveram imprecisamente o conceito, fazendo da dimensão econômica a totalidade do processo.

Sob essa face econômica, globalização foi então associada a [...] eficácia do processo econômico de circulação de capitais, aplicação de mercados, produção em escala mundial, distribuição em mercados globais, elaboração pelo menor custo e maximização de seu lucro. (GIDDENS apud OLIVEIRA, 2005, p. 215-216).

No estágio atual do capitalismo, a reprodução do capital e a desregulação das relações de trabalho, que caracterizam a produção flexível, fizeram da pronta resposta às condições de mercado a tônica do desempenho global. A reprodução do capital desencadeou o movimento de transnacionalização e volatilidade da economia mundial e “[...] o controle internacional capitalista dos locais de produção [...]”, gerando incerteza quanto à estabilidade das relações sociais e de trabalho (BENKO, 1995, p. 23). A acumulação flexível (HARVEY, 1989) implicou mudanças nos modos de produção e consumo e em reorganização espacial da dinâmica social, e a nova divisão social e

espacial do trabalho exigiu espaços de produção e consumo à altura.

“Globalização” significa diversificação de produtos e processos, reorganização da produção global, elaboração de mecanismos de mobilidade e rapidez de circulação de bens e capital. O processo responde às pressões pela inovação constante e rapidez de circulação e de fluxos de informações, materiais, signos ou capital simbólico (APPADURAI apud FEATHERSTONE, 1999). Processos ou materialização de investimentos funcionam como âncoras que determinam articulações entre economias nacionais e internacionais (BENKO, 1995).

A arquitetura destinada ao setor terciário e terciário avançado desempenha, nas cidades, a forma concreta de realização dessa ancoragem, constituindo o estoque de capital materializado em ativos. Mandel (apud BENKO, 1999) assinala as investidas de empresas em busca de oportunidades territoriais. O capital de giro rápido, garantido pela informatização, possibilitou disseminação das empresas mais fortes e a manutenção de suas sedes no país de origem. No entanto, o conceito de globalização sob o enfoque econômico não é suficiente, devendo-se considerar as dinâmicas de natureza econômica, social, cultural e espacial, substituindo a linearidade por uma análise mais complexa. Esse quadro complexo modificou o desenho das cidades, passando de suporte da acumulação do capital (que se concentrava na indústria) a um agente acumulador, propriamente (MARTINS apud OLIVEIRA, 2005).

Ao urbanista, que, sob a modernidade, pensava a macroestrutura e o zoneamento, coube transitar do “planejamento funcionalista” ao “planejamento estratégico”, base de um urbanismo expansivo e muitas vezes oneroso, devido ao despreparo das administrações públicas. Formas de produção e reprodução de espaços desequilibradamente favoráveis ao investidor relegaram,



por meio dessas “estratégias”, à segunda posição políticas urbanas integradoras.

Caberia a esse outro planejamento criticar a rigidez do modelo funcionalista e normativo precedente e adaptar-se ao dinamismo, flexibilidade e incerteza globais. Entretanto, o planejamento estratégico enfrentou a necessidade de articular realidades de escala global e local, distintas escalas territoriais e desenho dos espaços cotidianos.

O espaço favorável ao investidor (em detrimento do usuário) pode ignorar escalas locais, gerando desequilíbrios. Áreas novas de concentração de atividades requerem um desenho integrado, e não apenas uma função de suporte da arquitetura.

A cidade contemporânea globalizada se manifesta “[...] mutante, individualista e plural – no caso das cidades brasileiras – caracterizada por ser desigual, carente e excludente” (PINHEIRO, apud SCHICCHI et al., 2003, p. 91). Ascher (apud PINHEIRO, 2003) conceitua o conjunto das práticas urbanísticas atuais como um neo-urbanismo, realizador de ações e projetos num contexto de incertezas.

O planejamento urbano, definido por Hopkins (2001), é o processo por meio do qual se estabelecem os objetivos relativos ao desenvolvimento físico-territorial de uma determinada área e se selecionam as diretrizes consideradas mais adequadas para orientar as ações futuras na direção desses objetivos. Esse processo corrige continuamente objetivos e meios, elabora diversos projetos que, no entanto, convergem para uma intenção maior, absorvendo evoluções e mudanças, enfrenta as incertezas de uma sociedade democrática e aberta e não se esgota no desenho, mas é instrumento de negociação e concretização de objetivos, com participação da sociedade em consensos. Esse novo urbanismo requer a instrumentação de projetos urbanos.

Ao projeto urbano caberia a (re)qualificação do espaço urbano como público, ao propor desenhos articuladores da continuidade espacial, opondo-se à visão setorial e ao planejamento bu-

rocrático realizado pelo Estado, rearticulando malhas urbanas e espaços interurbanos e combatendo a setorização.

A gestão do projeto urbano requer parcerias entre as instituições públicas e privadas, moldando, além de procedimentos, um conjunto de táticas e estratégias. Aberto e específico, esse tipo de projeto contrapõe-se ao urbanismo normativo (PINHEIRO, apud SCHICCHI et al., 2003) e propõe o desenho de fragmentos urbanos ociosos ou degradados, trabalhando para sua coesão.

3 O crescimento do vetor sudoeste de São Paulo e a Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini

Durante o período do “milagre econômico brasileiro”, na década de 1970, com o ingresso de capital estrangeiro no Brasil, incentivado pelo poder público, a localização do setor terciário, em São Paulo, deu-se na Avenida Paulista e imediações. Com isso, surge uma nova centralidade para aquele setor, formada por sedes de empresas e bancos que lá se instalaram.



Figura 1: Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, vista geral

Fonte: Eunice Helena Sguizzardi Abascal

O desenvolvimento do eixo Berrini (Figura 1) teve início em 1980, com pífia ou inexistente coordenação do poder público, com ações que priorizaram intervenções pontuais, ocupando áreas desvalorizadas. Em 2001, a região passou a integrar a área de Operação Urbana Águas Espraiadas (Lei nº 13.260, de 28 de dezembro de 2001), que estabeleceu as diretrizes urbanísticas para a área de influência da Avenida Águas Espraiadas, atual Jornalista Roberto Marinho, de interligação entre a Nações Unidas (Marginal do Rio Pinheiros) e a Rodovia dos Imigrantes.

A operação urbana é um instrumento legal que possibilita a execução de obras e serviços num determinado perímetro, ampliando o potencial construtivo para além dos valores permitidos pela Lei de Zoneamento.

Com a criação de infra-estruturas e sistemas de comunicação e transporte, dotou-se a cidade de outra paisagem, o que exigiu investimentos públicos e a realização de projetos de arquitetura que seguiram padrões adotados nos países-sede das respectivas empresas que se instalaram na região.

Os edifícios de alta tecnologia tiveram seu valor agregado elevado, concentrando os investimentos em seu espaço privado em detrimento do público. Os espaços públicos foram destinados, exclusivamente, a avenidas e infra-estrutura viária, cedida pelo poder público que atuou *a posteriori*, organizando o espaço e os interesses de proprietários e usuários.

A área se destinou a uma vocação terciária intencionalmente idealizada, disseminando uma nova imagem de modernização. O expressivo adensamento fez aflorar deficiências de infra-estrutura na região. Verifica-se, ainda hoje, a apropriação de um eixo que, apesar da ocupação e adensamento, apresenta uma quase ausência de uso público efetivo pela inexistência de espaços coletivos (Figura 2).



Figura 2: Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, prioridade imobiliária, ausência de espaços coletivos

Fonte: Eunice Helena Sguizzardi Abascal

A homogeneidade arquitetônica existente se caracteriza por edifícios que obedecem a padrões determinados pelo emprego de materiais que dão ênfase às superfícies geradoras da visibilidade na paisagem. Essa vontade compositiva subordina a virtuosidade estrutural e a espacialidade, ocultando a estrutura e salientando a volumetria entendida como uma parte a ser articulada a outras. Volumes e superfícies compõem a tônica da arquitetura, constituindo um padrão que unifica a aparente diversidade.

A valorização do edifício, do volume e das superfícies e planos se afirma com implantações que criam interstícios e distâncias significativas, recuos em relação à via e aos lotes lindeiros, enfatizando a autonomia arquitetônica. Essa valorização da edificação resulta em um espaço e paisagem urbanos cujo efeito perceptivo é o de “fragmentação”, desconexão e ruptura da unidade entre espaço construído e não construído e a dificuldade de vivência do interstício enquanto espaço coletivo.

Deve-se indagar a quem interessa essa estratégia. A cidade, sua ambiência e agregação de qualidades espaciais coletivas não foram contempladas, e o descaso com a cidade é resultado de indiferença e retração do poder público, traduzida



na condição autônoma da intervenção na Avenida Berrini. Um fator a assinalar é que, em geral, a iniciativa privada é direcionada para a operação urbana em áreas valorizadas, do ponto de vista do capital imobiliário, que, por isso, não deveriam ser priorizadas pelo poder público para reurbanização (SABOYA, 2008).

O descolamento do projeto Berrini, na concepção e prática do Projeto Urbano, impõe-se como causa das inconvenientes conseqüências dessa ação pontual desconectada da cidade compreendida como um todo articulado. Embora a visibilidade e veiculação da imagem corporativa sejam princípios de projeto dos edifícios nessas áreas, a ênfase solitária nessa tônica, em detrimento de outras de igual importância urbanística e para a elaboração da paisagem, resulta nesse descompromisso com a relação entre edifício e paisagem.

Hoje, o que se observa é que a Avenida Berrini apresenta edifícios comerciais imponentes e está desvitalizada, especialmente em horários não-comerciais. Virou uma via sem planejamento e sem vida. Segundo Fix (2007, p. 53), são inúmeros os urbanistas e especialistas do mercado a concordar que “[...] a Berrini simplesmente não deu certo – pelo menos até agora. A partir das 20 horas quase não passam carros pela avenida – algumas esquinas já foram consideradas as mais perigosas da região pelo grande número de assaltos.”

O ano de 2007 apontou uma possível mudança nesse perfil, impulsionada pela construção de uma ponte estaiada, inaugurada em maio de 2008, e a futura integração da linha da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) com a futura Estação Pinheiros do metrô. Em apenas cinco quarteirões, é possível contar seis empreendimentos residenciais que serão lançados até 2010, numa tentativa de trazer vitalidade urbana à área, o que ainda pode vir a ser conveniente ao mercado imobiliário, que aí encontra mais um nicho de oportunidades.

No entanto, não existe planejamento para incluir a região na cidade, permitindo acesso público, trazendo espaços como praças ou áreas de convivência. A tal “mudança de perfil” continua atendendo a interesses especulativos imobiliários e servindo as classes mais abastadas da cidade.

4 O projeto Porto Madero

As margens do Rio da Prata, na cidade de Buenos Aires, foram alvo de vários planos de reconversão, fundamentados em projetos urbanos e infra-estruturas. A construção de um porto de grande porte se fazia premente. O Engenheiro Luis Huergo propôs, em 1880, uma solução: que fossem construídas baías oblíquas à costa protegidas por uma muralha de cais (LIERNUR, 2007).

O projeto de Huergo era acusado por HSH/Madero de não resolver o problema da contaminação provocada pelos matadouros e frigoríficos, que infectavam as águas no sul (as epidemias que haviam dizimado a população nos anos anteriores intimidavam os habitantes de Buenos Aires). O governo nacional decidiu, então, pela realização das obras do projeto de HSH/Madero, desenvolvidas de 1889 a 1897, que deu origem ao nome do território urbano.

O Projeto de reconversão da área portuária surgiu entre acalorados debates, em fins da década de 1980 e início de 1990, que ocorreram em torno do Concurso Nacional de Idéias, organizado pela Sociedad Central de Arquitectos para transformar a área, dotada de um conjunto arquitetônico de galpões que serviam para estocar produtos e alimentos que chegavam por mar.

A convocatória esteve destinada aos arquitetos, “[...] ao talento e às inquietudes de quem tem sido preparado para a estimulante tarefa de (dar) forma à cidade [...]” (CHOAY apud NOVICK, 2004, p.

8). O objetivo era transformar o “espaço público” mediante um repertório de idéias “realizáveis”.

Entre as idéias, enunciava-se a necessidade de um funcionamento multipolar, de reativação econômica, de regulamentação ecológica e de uma organização territorial tramada. Essas idéias se associavam às estratégias de descentralização e melhoramento do nível de emprego e das condições de vida, a serem postas em marcha mediante projetos específicos, consonantes com a participação de múltiplas contrapartidas públicas e privadas. Ainda que poucas propostas se tenham materializado, a metodologia adotada ilustra a aplicação dos princípios do projeto urbano aos problemas metropolitanos. (Ibid., 2004).

A área, com grande potencial de reconversão decorrente dos 170 ha de extensão e proximidade da Praça de Maio, ocupa parte das terras ribeiras recebidas do local. Ao Norte, tem por limite a Doca Norte; a oeste, as Avenidas Huergo e Madero e a linha férrea que ocupa o espaço entre essas vias; ao Sul, encontra-se com a Doca Sul, e a Reserva Ecológica configura o limite a Leste.

Até 1989, o porto era propriedade do Estado nacional, estando sob jurisdição da Administración General de Puertos. Encontrava-se visivelmente segregada da cidade (separada desta por grades). Havia potencial de reintegração pela proximidade à Reserva Ecológica e a Costanera Sur, ambos locais populares de lazer.

A Lei de Reforma do Estado, na década de 1990, possibilitou transferir os terrenos à sociedade anônima, formada pelo Estado nacional, e à municipalidade de Buenos Aires.

O patrimônio dessa sociedade unificou ambas as instâncias, e o Estado se comprometeu com as terras e as instalações existentes, e a municipalidade, com o plano de urbanização, incluindo levantamentos, agrimensura e supervisão das futuras obras.

Os antigos galpões (Figura 3) foram negociados nos concursos públicos de projeto e preço, o que permitiu à corporação definir o *mix* de atividades. Esse sistema possibilitou controle público dos resultados dos concursos. As licitações dos galpões despertavam o interesse de investidores, e o valor de cada doca negociada se elevava, com investidores aceitando as regras da municipalidade.



Figura 3: Porto Madero, vista dos galpões reconvertidos

Fonte: Profa. Maria Elena Merege Vieira

O concurso de idéias e a elaboração do “Master Plan”, concluído em 1994, congregou quase cem propostas, obedecendo a critérios como o de criar um ambiente coeso, valorizar a recuperação do centro, melhorar os acessos à área costeira e evitar segregações. Priorizava-se mais a flexibilidade em detrimento da totalidade com forte definição formal em que se havia observado a duplicação da superfície de escritórios, renovação de áreas centrais com escritórios e edifícios para pequenas empresas em eixos como Paseo Colón e Huergo.

O projeto urbano criou novas normas urbanísticas, oportunidades imobiliárias de investimentos e experimentação arquitetural (CHOAY, apud NOVICK, 2004), contando hoje com espaço público e usos recreativos, que se beneficiam



da qualidade da paisagem natural, contribuindo para a recuperação de áreas tradicionais de lazer, como a Costanera.

Atualmente, o local é um dos mais dinâmicos da metrópole a despeito de obedecer à lógica de interação entre as decisões públicas e aquelas de numerosos contratantes privados, privilegiando o setor terciário (Figura 4).



Figura 4: Porto Madero Vista geral noturna

Fonte: Profa. Maria Elena Merege Vieira

Em relação ao projeto urbano, observa-se, como no caso da Berrini, grande interesse imobiliário, privilegiando a arquitetura para o setor terciário em detrimento dos demais espaços abordados. Embora valorizado, o espaço urbano traduziu prioritariamente a exploração mercadológica, permitindo a valorização da terra urbana, que não gerou nenhuma ação redistributiva, uma vez que não houve tanto cuidado com o desenho dos espaços coletivos apropriáveis pela população, cumprindo assim parcialmente seus desígnios.

5 Considerações finais

A reconversão de áreas ociosas e degradadas na produção da cidade contemporânea, por meio de intervenções revitalizadoras, realiza-se, em mui-

tos casos, por meio de projetos urbanos ou de dinâmicas de mercado imobiliário, sem preocupação mais formalizada com a inclusão espacial e social.

Esses espaços urbanos, conectados à economia global pela presença de arquiteturas corporativas concentradoras de investimentos físicos e imagens simbólicas, expressam-se em edifícios-sede das empresas que abrigam. Em razão dessa ênfase no edifício, e não na totalidade do espaço concebido, ocorrem enclaves, zonas dotadas de infra-estruturas e investimentos capazes de operacionalizá-las, que nem sempre proporcionam retornos sociais à altura desses investimentos. Em grande parte dos casos, os projetos não incorporam prioridades de qualidade do ambiente urbano e paisagem edificada. O resultado é a percepção de lugares segregados, ausentes de intenções que os possam tornar instituição coletiva e democrática.

Os espaços discriminados, desarticulados da malha urbana preexistente, para a maioria usuária, impossibilitam o desfrute de suas máximas potencialidades como espaços públicos. A concentração de arquiteturas desarticuladas de seus interstícios, que concentram diferenciação material e estética e a quase inexistência de local público, estabelecem claras fronteiras sociais e espaciais.

Projetos de reconversão e urbanização de áreas portuárias, ociosas ou degradadas, vêm sendo realizados em todo o mundo como meio de inserir as cidades no contexto globalizado e atrair investimentos. Nem sempre esses projetos se inserem em programas mais amplos de uso dos espaços e redistribuição de recursos gerados.

Embora ambos os casos apresentem a especulação imobiliária como atrativo de sua realização, no caso de Porto Madero, a existência do projeto urbano acarreta resultados um pouco mais qualificados espacialmente, no que se refere aos espaços públicos. Nesse caso, o desenho previu uma possibilidade de apropriação por meio do projeto. Em São Paulo, no caso da Berrini, o tratamento inicial como

empreendimento imobiliário e o posterior encampamento por uma operação urbana se voltam para uma concentração de arquitetura corporativa.

A elaboração de uma política urbana articuladora dos interesses privados e da cidade em todas as suas dimensões parece ser o caminho indicado para realizar, de forma plena, a reconfiguração de áreas e novas centralidades em tempos de globalização.

Globalization and space reconfiguration: São Paulo and Buenos Aires, a comparative perspective

With the changes in production dynamic, from the decade of 1980, the cities have rearranged activities of secondary and tertiary sectors, transforming the built landscape in areas that concentrate services, located in corporate buildings. This work analyses in compared perspective two Latin American capitals, the axis from Ing. Luis Carlos Berrini Avenue, in São Paulo city (Brazil) and Puerto Madero, Buenos Aires (Argentina). The comparison is based on evaluation of the urban design experience, in the implementation of urban instruments that allow capturing financial resources and the quality of public space and still in the analysis of segregation, disruption of pre-existing urban fabric, accessibility, infrastructure and public spaces framework. It is also analyzed the compatibility of existing legal instruments for the regulation of these dynamics with the practice of contemporary urban planning and its effects on the built environment.

Key words: Buenos Aires. Contemporary city. São Paulo. Spatial transformation. Urban Design.

Referências

BENKO, G. *Economia espaço e globalização*. São Paulo: Hucitec, 1995.

FEATHERSTONE, M. *Cultura global*. Rio de Janeiro: Vozes, 1999.

HARVEY, D. *A condição pós-moderna*. Rio de Janeiro: Loyola, 1989.

HOPKINS, L. *Urban development: the logic of making plans*. Washington, DC: Island Press, 2001.

GIDDENS, A. *A terceira via*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

LIERNUR, J. F. *Buenos Aires e seu rio: de porto de barro ao bairro globalizado*. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq054/arq054_03.asp. Acesso em: 20 out. 2007.

NOVICK, A. *Espaços públicos e projetos urbanos. Oposições, hegemonias e questões*. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq054/arq054_01.asp. Acesso em: 10 mar. 2008.

OLIVEIRA, O. M. *Teorias globais. Elementos e estruturas*. Ijuí: Unijui, 2005. v. 1.

PINHEIRO, D. B. M. Cidade contemporânea e projetos urbanos. In: BENFATTI, D.;

SCHICCHI, M. C.; BENFATTI, D.; PINHEIRO, D. M. (Org.). *Urbanismo: Dossiê São Paulo – Rio de Janeiro*. Campinas: PUCCAMP/ Rio de Janeiro: PROURB (UFRJ), 2003.

SABOYA, R. *Operações urbanas consorciadas. Uma introdução*. Disponível em: <http://urbanidades.arq.br/2008/08/operacoes-urbanas-consorciadas-uma-introducao/>. Acesso em: 2008.

SOMEKH, N.; CAMPOS, C. M. *Desenvolvimento local e projetos urbanos*. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq059/arq059_01.asp. Acesso em: 29 set. 2008.

Recebido em 19 ago. 2008 / aprovado em 18 dez. 2008

Para referenciar este texto

ABASCAL, E. H. S. A. Globalização e reconfiguração espacial: São Paulo e Buenos Aires, uma perspectiva comparada. *Exacta*, São Paulo, v. 6, n. 2, p. 273-281, jul./dez. 2008.

