

Roberto ROCCO

K policentrični metropoli

Globalne strategije in neenakomeren razvoj v São Paulu

S prispevkom prikazujemo zdajšnje težnje v urbani preobrazbi São Paula, največje metropole Južne Amerike. Prinaša dokaze o vlogi javnega sektorja pri pospeševanju infrastrukturnih izboljšav zaradi krepitve aglomeracije, ki bi moral postati glasnik nacionalnega in globalnega pretoka proizvodov, informacij, znanja, financ in storitev. S takšnimi dokazi potrjuje moč strategij pri krepitvi policentrizma, vendar tudi družbeno-prostorske fragmentacije zaradi ciljnega vlaganja v infrastrukturo izbranih delov metropole.

This paper aims at describing current trends in urban transformation in São Paulo, the largest metropolis in South America. It presents evidence on the role of the public sector in promoting infrastructural adjustments in order to reinforce the role of the agglomeration as articulator of national and global flows of production, information, knowledge, finance and services. It introduces evidence that such strategies reinforce poly-centricity, but also socio-spatial fragmentation, through selective investment in infrastructure in specific areas of the metropolis.

Braziliya
Javni sektor
Južna Amerika
São Paulo
Strategija
prenovne mesta

Brasil
South America
Public sector
São Paulo
Strategy of urban renewal

1. Uvod

Naša podmena je, sicer s povsem neoklasičnega ekonomskega stališča, da globalnih mest, kjer se pospešuje gospodarska rast, nujno *ne* označujeta homogeni razvoj in enakopraven dostop do urbanih omrežij in javnih storitev. Gospodarski razvoj razumemo kot povečan dobiček podjetij, torej se gospodarska rast in socialni razvoj nujno ne ujemata. Gospodarstva aglomeracij se lahko bohotijo v visokofragmentiranem prostoru. Še več, razlike v oskrbi in dostopnosti storitev nujno ne vplivajo škodljivo na delovanje mest, ki so razlagalci proizvodnje in potrošnje. »Arhipelag« visokorazvitih centralnosti, dobro povezanih med seboj ter z drugimi »globalnimi« prostori, lahko sproži gospodarski razvoj, vendar ne nujno celovitega. Poleg tega lahko razlike v oskrbi s storitvami in infrastrukturi povečajo vrednosti nekaterih nepremičnin, saj so primerjalne prednosti poudarjeno skoncentrirane na izbranih lokacijah, kjer nekateri gospodarski subjekti ustvarjajo izjemno cenjene prostore in so dobički na trgu nepremičnin kar največji. Posledično se krepijo zdajšnje policentrične strukture.

ne politike, ki navidezno pospešujejo oboje, vendar v stvarnosti le prvo.

Razlikovanje med rastjo in razvojem je pomembno. Le tako je mogoče analizirati jav-



Slika 1: São Paulo v razmerju do drugih južnoameriških metropol. Viri: karta: R. Rocco; podatki: NASA 2002, UN Habitat 2006, IBGE 2006.

2. Gospodarsko jedro Brazilije

São Paulo je metropola presežkov. S približno 18 milijoni prebivalcev je to največja urbana aglomeracija v Južni Ameriki. (IBGE – Brazilski inštitut za geografijo in statistiko, 2005) Habitat (ZN) zatrjuje, da je ena največjih urbanih aglomeracij na svetu, takoj za Tokiom, Mexico Cityjem in New Yorkom. (ZN, 2006)

»Grande São Paulo« (veliki São Paulo) je obsežna metropolitiska regija, ki leži v brazilski fe-

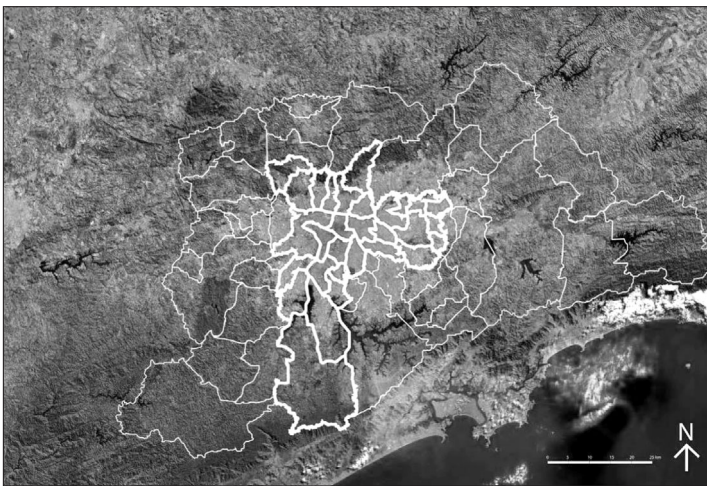
deralni državi São Paulo. Metropolitisko območje São Paula (MPSP) je politično prepoznani planski in upravni teritorij. Je največja od 25 uradno priznanih metropolitiskih regij v Braziliji. Sestavljena je iz 39 občin s skupno površino 8051 km². Grajeni del zaseda 2139 km², po osi vzhod–zahod se razteza približno 70–80 km, po osi sever–jug pa 50 km.

Gostota prebivalcev v metropoli ni homogena, povprečje je 2631 prebivalcev/ km². V osrednji občini (São Paulo) je gostota približno 7171 prebivalcev/ km².

MPSP je nedvomno finančno in gospodarsko jedro Brazilije. V bruto nacionalnem dohodku federalne države regija sodeluje s 45 odstotki, v državnem pa s 15 odstotki. (IBGE, 2005)

Regija je prostor enega najraznovrstnejših industrijskih kompleksov Južne Amerike. Visoka raven pestrosti različnih industrijskih sektorjev in visokorazvitih storitev sta očitni, zlasti v avtomobilski industriji. Najpomembnejše industrijske panoge so kemična, avtomobilska, prehranska, strojna, električna, plastike in tisk. Storitveni sektor zaposluje 51 odstotkov delovne moči, kar je več kot dva milijona zaposlenih. Najpomembnejše panoge so telekomunikacije, tehnične proizvodne storitve, informatika, poštna storitve in splošne proizvodne storitve. São Paulo je tudi mednarodno središče za oglaševanje in marketing. V poslovnih storitvah dela več kot milijon zaposlenih, ki ustvarjajo 8,8 odstotka dohodka države. Velika nakupovalna središča so značilna za veliko občin v MPSP. Samo mesto São Paulo jih premore 41, kjer dela skoraj 100.000 zaposlenih. (ABRASCE, 2006) MPSP ima enega najcelovitejših prometnih sistemov v Latinski Ameriki. Regija je povezana z obalnim prostorom in obsežnim celinskim zaledjem z avtocestami in železnico (prevoz blaga), oskrbujejo jo tri velika letališča.

Eden najpomembnejših uspehov zadnjih desetletij je ureditev celovitega transportnega sistema, ki je skladen z vizijo območja kot koherentne urbane regije. Gre za posledico politike na federalni ravni, kjer so poudarili povezavo metropolitške železniške mreže (v upravljanju podjetja CPTM), sistema podzemne železnice (metrô) in avtobusnih ter trolejbusnih prog v upravljanju občinskega podjetja za urbani prevoz (EMTU). Vsa so javno-zasebna podjetja, kjer je največji delničar pristojno ministristvo dežele São Paulo.



Slika 2: Metropolitisko območje São Paula in politične/teritorialne enote mesta (2004). Metropola São Paulo (označena) je največja, tam je urbanizacija najmočnejša. Večja urbanizirana območja so tudi severovzhodno od glavne občine (Guarulhos) in na jugovzhodu (mesta ABC), kjer so aglomeracije avtomobilske in kemične industrije.

Viri: karta: R. Rocco; satelitska fotografija NASA (2004).



Slika 3: Satelitski prikaz metropolitškega območja São Paula, z označeno prometno infrastrukturo (avtoceste in železnice).

Vir: Meyer in dr. (2004: 121).

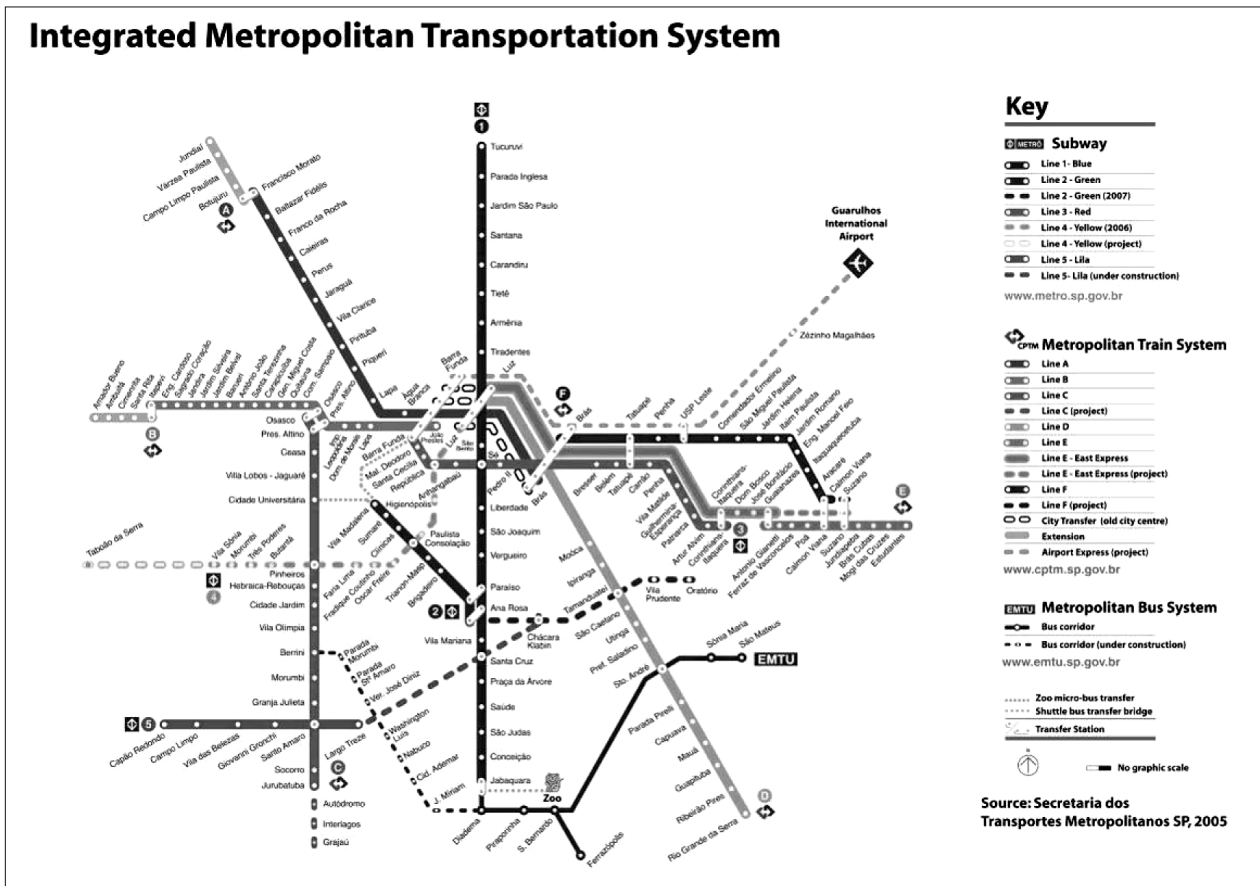
Občine nadzirajo druge oblike prevozov, predvsem avtobusne proge in kooperativno upravljane proge minibusov. Stopnja členjenosti političnih pristojnosti med občinami je nizka, zato je opredeljevanje večjih infrastruktur in omrežij naloga federalne države.

razvoja, ki je pripeljal do zdajšnjega neenakega in fragmentiranega prostora.

3. Heterogeni in fragmentirani prostor

Skupaj s celovito mrežo cest metropolitni prometni sistem pravzaprav povezuje MPSP v urbano regijo. Dnevne migracije v regiji in med MPSP ter drugimi metropolitnimi ali psevdometropolitnimi območji, ki oblikujejo makrometropolo (urbana aglomeracija s približno 30 milijoni ljudi), so zelo intenzivne. Toda, čeprav so sistem že resnično izboljšali, je še vedno neučinkovit v oddaljenih obrobni predelih, zlasti tistih, ki jih napaja zastarel železniški sistem. So nekakšne prometne črne luknje, ki so zelo rahlo povezane z osrednjo aglomeracijo, kar pomeni, da so dnevna potovanja otežena. To je posledica slabega sodelovanja med občinami pa tudi neenakomernega

MPSP še zdaleč ni enovita, homogena aglomeracija; je skup zelo različnih občin, predvsem v zvezi z rastjo, prebivalstvom, stopnjo razvoja in gospodarskih dejavnosti. Najbogatejša občina je São Caetano do Sul, nekdanje industrijsko mesto, ki leži jugovzhodno od središčnega mesta, kjer je BND 16.500 USD, najrevnejša občina pa je Francisco Morato na severu, kjer je BND 900 USD. Nekatere občine so izrazito industrijske (npr. v Diademi 64 odstotkov zaposlenih dela v industriji, 2000, EMPLASA), nekatere so povsem kmetijske (npr. v Biritibi 70,7 odstotka zaposlenih dela v kmetijstvu, 2000, EMPLASA), druge pa storitvene (npr. v Jujuitibi dela 76,1 odstotka zaposlenih v storitvah).



Slika 4: Shematičen prikaz metropolitnega prometnega sistema, kjer so integrirani sistem podzemne železnice (metrô), metropolitnih vlakov (CPTM) in trolejbusa (EMTU). Redne avtobusne proge večinoma upravljajo občine, vendar merilo prikaza ne dopušča prikaza mnogoštevilnih prog. Vir: STM (2005).

Družbenogospodarsko raznovrstnost MPSP je mogoče prepoznati tudi na priloženi karti družbene ranljivosti (karta 5). Indeks družbene ranljivosti je skup družbenogospodarskih kazalcev, ki omogočajo prepoznavanje in prostorsko umestitev skupin, ki so glede revščine najbolj ranljive.

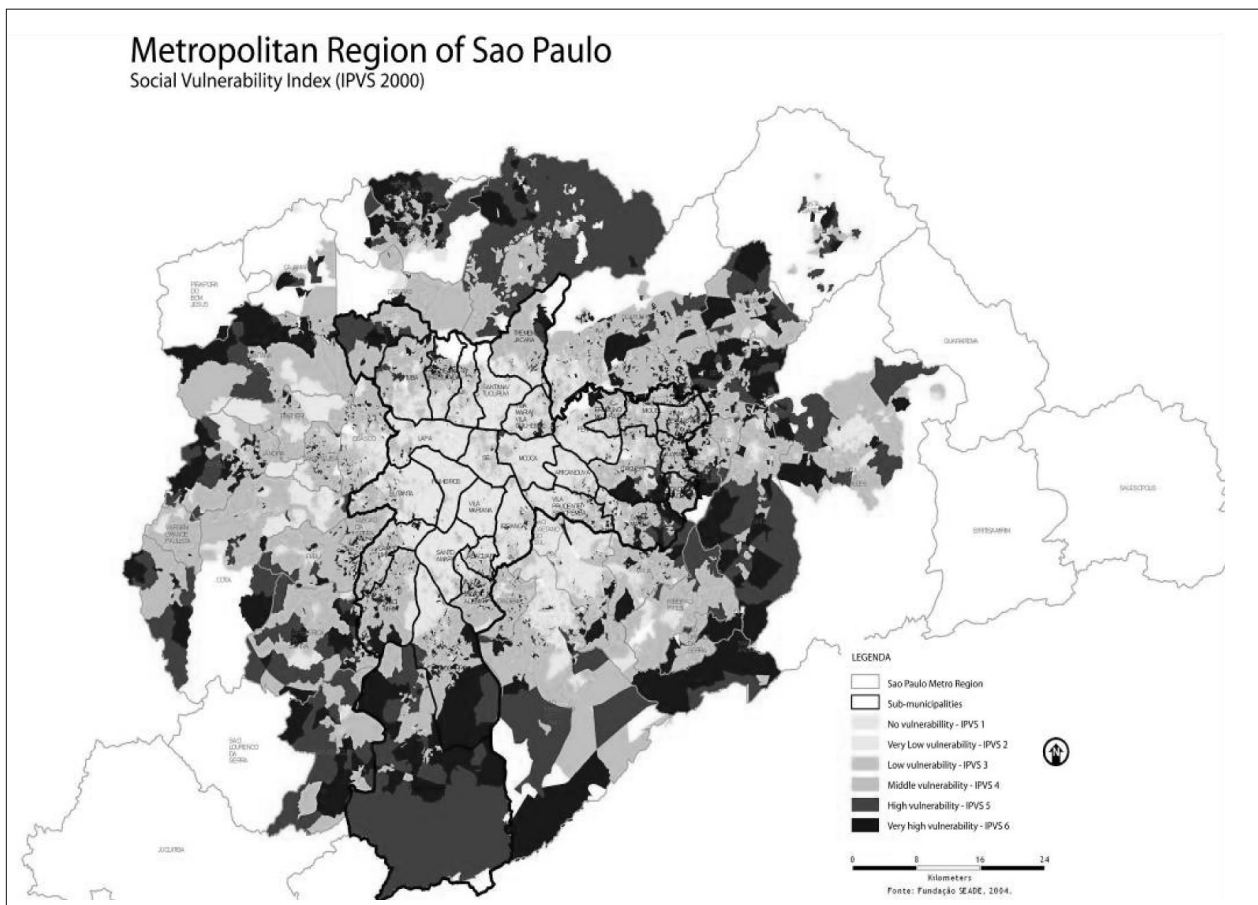
Največja in najpomembnejša občina v MPSP je São Paulo (*São Paulo Capital*). Pokriva površino 1500 km² in je razdeljena na 31 »sub-prefeituras« (mestnih četrti), ki jih sestavlja 96 distriktov. Leta 2005 je v središčni občini živelo približno 10 milijonov ljudi, kar je 55 odstotkov vseh prebivalcev MPSP. (IBGE)

Obsežna širitev MASP ni le posledica izredne rasti števila prebivalcev, ampak specifičnega vzorca namenske rabe zemljišč, na katero močno vplivajo zemljiške špekulacije. Vzorec je omogočil pretežno nenadzorovano rast otokov grajenega okolja, tako da je veliko vmesnih območij ostalo nerazvitih. Zaradi

tega procesa se je cena zemljišč z dostopom do tehničnih infrastrukturnih omrežij povišala. Posledično se je okrepila družbena segregacija, saj so v prostoru nastala opazna nesorazmerja v oskrbi z javnimi storitvami in infrastrukturo. Družbeni razkol med bogatim severozahodnim metropole in revnim območjem je čedalje globlji. Primerjava indeksa človekovega razvoja med posameznimi distrikti São Paula je zelo ilustrativna. (glej sliko 6)

Zaradi nenadzorovane in eksplozivne demografske rasti v drugi polovici 20. stoletja in ogromnih družbenih razlik je pomemben del metropole zgrajen mimo uradne urbanistične regulacije, kar je privedlo do mešanega prizorišča, spontanega mesta, prepletenega z »uradnim«, načrtovanim mestom. (Grostein, 1987)

Glede na izsledke raziskave, ki jo je opravil Oddelek za nadzor in delitev urbanega zemljišča (RESOLO, 2003), so aprila 2002 tak-



Slika 5: Karta družbene ranljivosti. S temnejšimi otenki so prikazana območja večje ranljivosti do revščine, ki vključuje nižjo izobraženost, nezaposlenost in indekse nasilja. Za občine, prikazane v beli barvi, velja, da ni podatkov ali so skoraj neobljudene. Vir: SEADE/ PMS (2004).

šna nenačrtovana območja zasedala približno 338,8 km² (skoraj 22,5 odstotka vse površine občine). Tam je živel skoraj tri milijone ljudi (29 odstotkov mestne populacije). Prikazane številke sicer ne kažejo resnične količine ilegalnih območij v mestu, saj vanje niso všteti slumi in večstanovanjske najemniške stavbe.

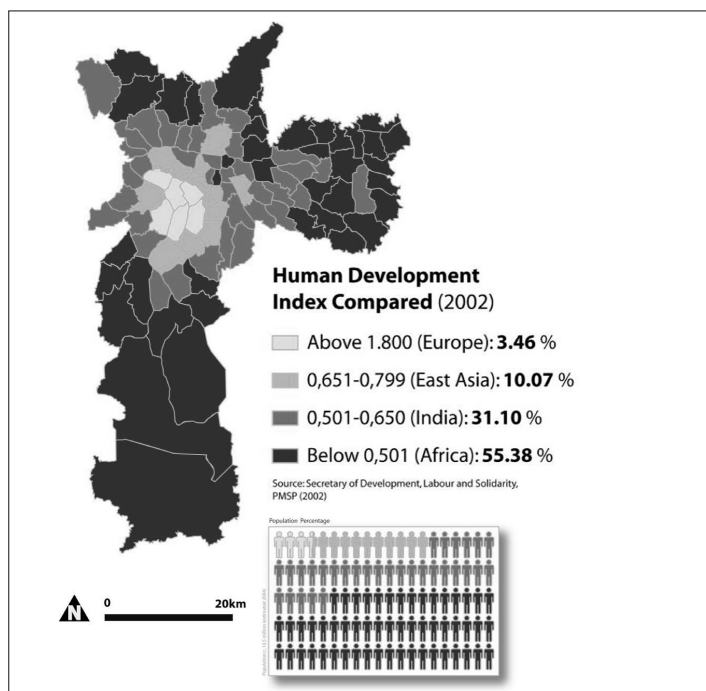
Posamezna območja takšne ilegalne poselitve ne izpričujejo nujno enakih značilnosti, vendar jim je skupna osnovna shema: večje območje ilegalno razdelijo na manjše parcele in jih poceni prodajo ljudem, ki na formalni trg zemljišč ne morejo vstopiti. Takšna urbanizacija je pogosto povezana z nevarnostmi, mnogokrat pa v teh območjih ni niti osnovne infrastrukture. Novi lastniki parcel so pretežno samograditelji, pomagajo jim prijatelji in sorodniki. Ilegalna urbana rast se večinoma dogaja v obrobni predelih osrednje občine in v nekaterih revnejših okoliških občinah.

4. Prek radialnega modela rasti

Santos trdi, da je razcvet avtomobilizacije v začetku 20. stoletja določil radialni model razvoja mesta (1996). Premer grajenega dela mesta sicer do leta 1870 ni presegel enega km, toda prihod avtomobilov (po letu 1910) in avtobusov (po letu 1940) je izrazilo pospešil širitev mesta, tako da je začela nastajati nova urbana struktura, ki je sledila prej opisani logiki razvoja.

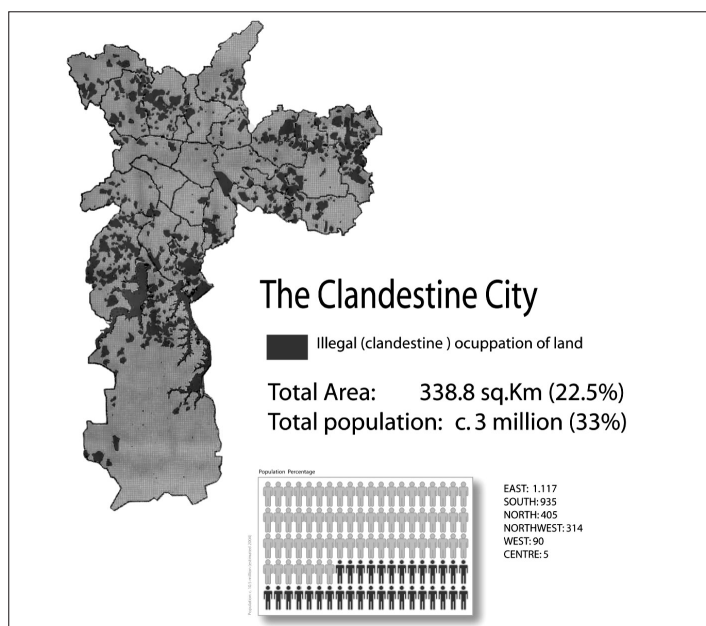
Od 2. svetovne vojne do osemdesetih let 20. stoletja se je mesto São Paulo sorazmerno uspešno razvijalo po modelu več jeder, ki sta ga predlagala geografa Harris in Ullman (1945). Iskala sta rešitve za probleme zrelih ameriških industrijskih mest, vendar njun model povsem ustreza urbanemu São Paulu, saj izrecno poudarja pomen avtomobila in učinka osrednjih avtocest in hitrih cest na urbano strukturo.

Model Harrisa in Ullmana potrjuje hitro rastočo kompleksnost velikih mest sredi 20. stoletja, ko so zaposlitvena središča določala lastne vzorce stanovanjskih struktur, kar je na lokalni ravni privedlo do prekrivajočih se vzorcev stanovanjskih, osrednjih in proizvodnih con.

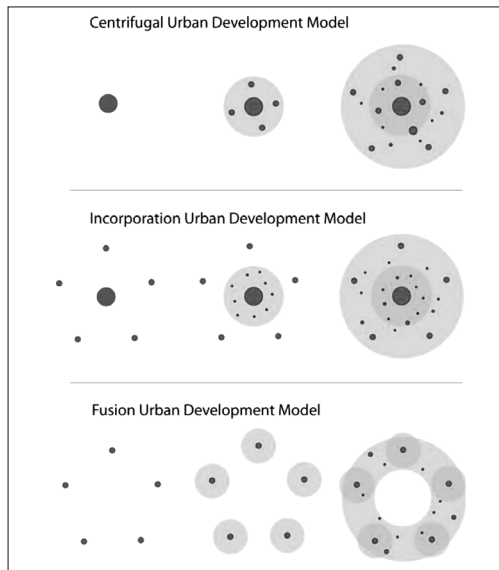


Slika 6: Indeks človekovega razvoja Združenih narodov v distriktih São Paula. Za izračun indeksa človekovega razvoja uporabljajo različne družbene in gospodarske kazalce; z njim se pretežno meri stopnja človekovega razvoja po državah. V tem primeru smo uporabili enake kazalce, da bi primerjali človekov razvoj v različnih distriktih in jedru metropole. Opažen je »otok blaginje« v severozahodnem delu mesta, kjer so kazalci primerljivi s tistimi v razvitih evropskih državah. Le 3,46 odstotka prebivalstva živi v teh območjih. Po drugi strani večina (55,38 odstotka) živi v območjih, kjer so družbenogospodarski kazalci bližji afriškimi.

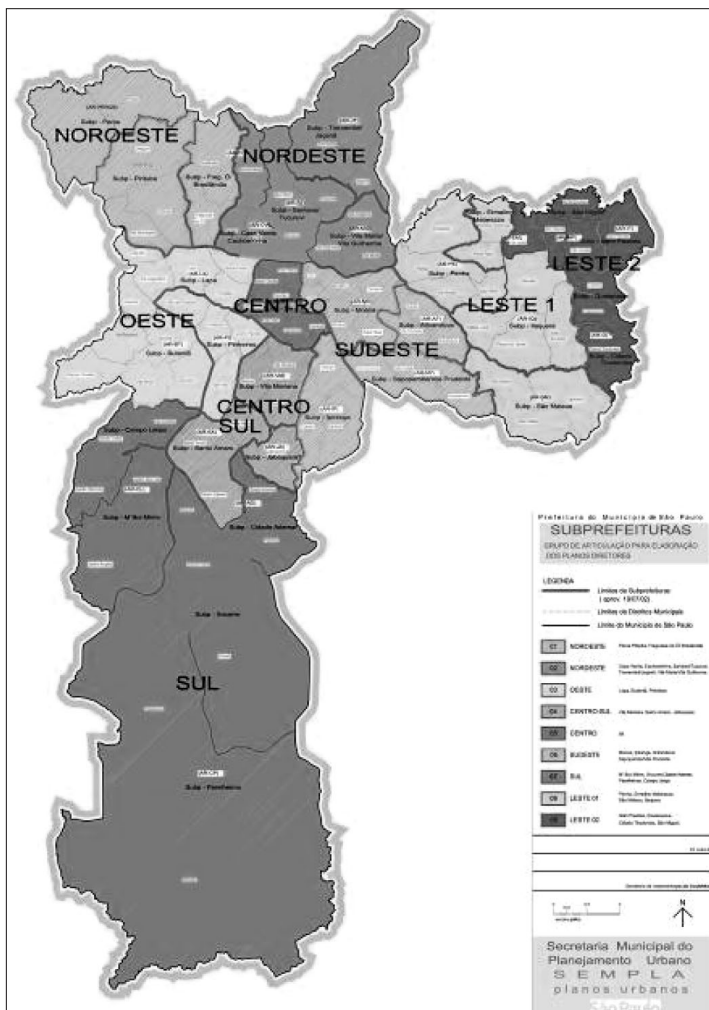
(Vir: karta: Roberto Rocco; podatki za kazalce: Sekretariat za razvoj, delo in solidarnost, Občina São Paulo, 2002)



Slika 7: »Skrivno mesto«. Neregularno zasedanje zemljišča v São Paulu. (Vir: podatkov: PMSP (2002) in Brazilski popis (IBGE, 2000))



Slika 8: Lambregtsove drugačne poti k razvoju policentričnih urbanih regij. (Vir: Lambregts, 2006: 116, *apud* Champion, 2001: 665)



Slika 9: Mesto São Paulo je razdeljeno na devet regij, 31 podobčin, 96 distriktov in na stotine »bairros« (sosedstev), najmanjše upravne enote. Vir: SEMPLA (2004).

Primer São Paula je poseben zaradi logike zasedanja zemljišča, kjer prevladujejo trije procesi: 1. točkovni načrtovani posegi, 2. ne-načrtovano zasedanje in 3. zemljiška špekulacija. Javne naložbe v ceste in necestninske ceste, pretežno prevzete po modelu Roberta Mosesa iz New Yorka in prenesene v São Paulo (Caro, 1975), so se dogajale pretežno v jugozahodnem sektorju mesta. Sledile so koncentraciji javnih in zasebnih naložb v tem prostoru in zgodovinski težnji bogatejših slojev prebivalstva po segregiranem bivanju na zahodu mesta, stran od industrijskih območij, skoncentriranih na vzhodu, ob železnici. Tako je na jugozahodu nastal »otok blaginje«, obkrožen z »morjem revščine«, pretežno v vzhodnih in južnih delih mesta. (Meyer in dr., 2004)

Zdaj, na začetku 21. stoletja, urbana območja zvezno zasedajo večino prostora občine in se prelivajo v sosednje, tako da nastaja gosta in razsežna urbana masa. Radialni ali večjedrni razvojni modeli ne ustrezajo več razlagi kompleksne strukture, ki jo takšen proces povzroča.

Zaradi same velikosti metropole São Paulo se je nujno razvilo veliko središč storitev in zaposlitve. Najprej se je decentraliziralo osrednje poslovno središče, pozneje pa so začela nastajati središča storitev, potrošnje in dela, zgodovinsko urbano središče pa je začelo izgubljati svojo gospodarsko vitalnost. Proces je potekal sočasno s pripojitvijo manjših občin in prepoznavanjem tamkajšnjih središč kot storitvenih in poslovnih subsredišč metropole.

Razvoj São Paula v policentrično metropolo sledi »centrifugalnemu vzorcu«, ki ga je opisal (2001) in uporabil Lambregts (2006). Pozneje je prevzel značilnosti t. i. inkorporacijskega modela, s priključitvijo majhnih in srednje velikih mest v urbano maso.

Pravzaprav je posebnost metropolitnega območja velikega São Paula izjemna rast ene same občine (São Paulo) od druge polovice 19. do zadnjih desetletij 20. stoletja, ki sta ji sledila decentralizacija industrijskih dejavnosti v drugi polovici 20. stoletja in dramatično upadanje rasti prebivalstva v središčni občini. Ta je vseeno obdržala nadzor nad vsemi proizvodnimi procesi v vsej Braziliji. Proces je povezan z vlogo mesta, ki je prostor oblikovanja različnih omrežij v 450 letih

zgodovine. Tukaj ne govorimo le o pomembnih transportnih in komunikacijskih omrežjih (prvih funkcij mesta), temveč tudi poslovnih in storitvenih. Posebnosti geografskih, družbenih in političnih dejavnikov so omogočile akterjem, dejavnim v São Paulu, ohranitev kvazimonopola nad različnimi omrežji v različnih zgodovinskih obdobjih (npr. izvoz kave ali proizvodnja avtomobilov). Sčasoma so posamezne monopole opustili, da bi prevzeli nove vloge ali dodali dinamičnejše dejavnosti dotedanjim. Tako so preoblikovali omrežja, delujoča v mestu (npr. izvoz kave še vedno pretežno upravljajo na blagovni borzi v São Paulu, večji del kave, pridelane v deželi São Paulo, gre še vedno skozi mesto na poti v pražarne ali pristanišče Santos, čeprav izvoz kave ni več najdinamičnejši sektor gospodarstva).

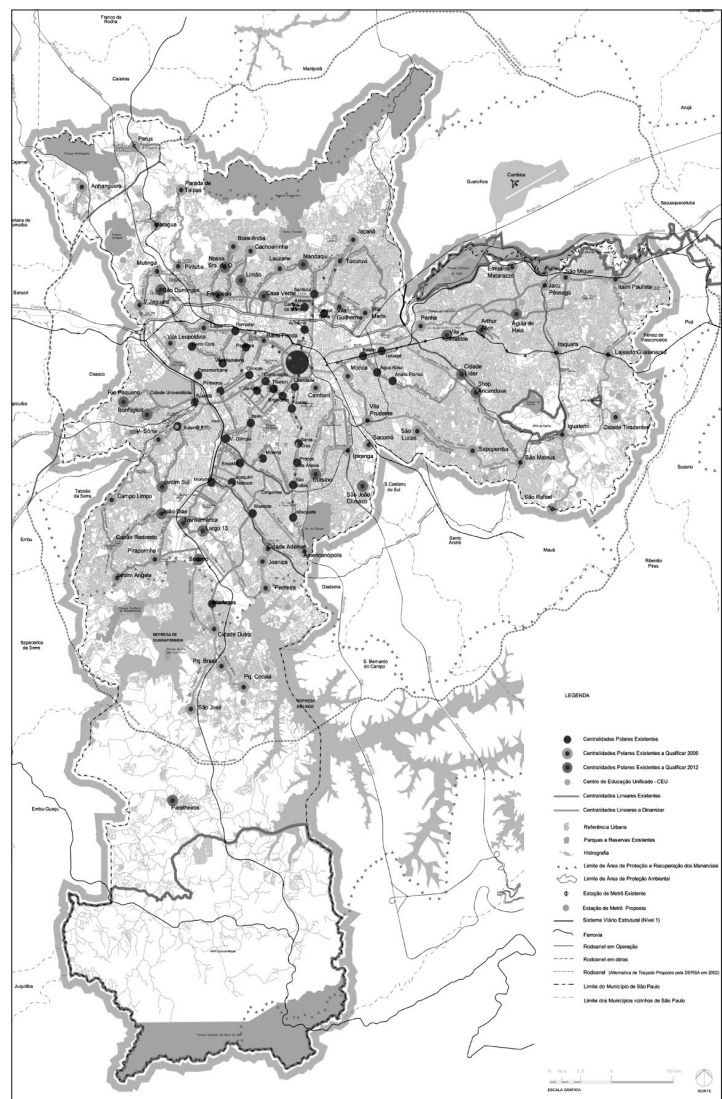
Omrežja opredeljuje geografija, vendar so družbeno vzpostavljena in zgodovinsko določena. Niso statična, stalno se spreminjajo in iz njih se stalno porajajo novi prostorski sestoji. Na intraurbani ravni je izključno velikost aglomeracije omogočila nujen razvoj čedalje obsežnejših funkcijskih in prostorskih omrežij. Na interurbani ravni pa se vloga São Paula, ki je torišče brazilskega produkcijskega sistema, ni spremenila od začetkov, segajočih do zgodnjih let 20. stoletja. Takrat je mesto preplaval prvi val industrializacije, predvsem zaradi prostega kapitala, akumuliranega s plantaž kave v zaledju.

Na interurbani ravni lahko tudi opazimo vzpostavljane hierarhičnega urbanega sistema z glavnimi vozlišči, razmeščenimi po vsem prostoru Brazilije.

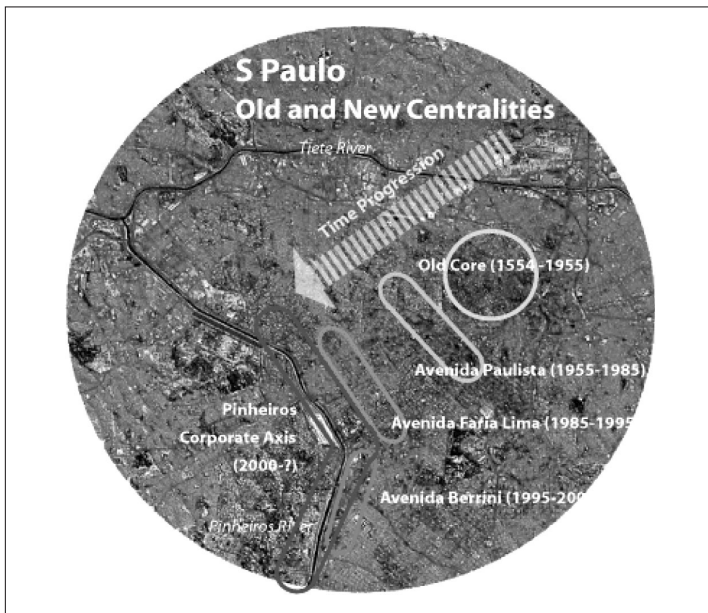
Na intraurbani ravni je bilo treba organizirati razširjena omrežja, ki bi pospešila nastanek vozliščne hierarhije in nastanek »glavnih vozlišč«. To je bilo potrebno, da bi bilo omrežja mogoče razumno upravljati in bi lahko opravljala določene dejavnosti za razširjeni prostor. Dober primer tega procesa je nastanek omrežja različnih avtobusnih postaj po vsem prostoru občine. Poleg treh velikih medkrajevnih avtobusnih terminalov ima mesto še 24 lokalnih, pogosto povezanih z železniškimi postajami in postajami podzemne železnice. Prek teh terminalov, postaj in komaj verjetnega omrežja 990 lokalnih avtobusnih postaj poskušajo nadzorovati pretok potnikov, ki jih je več kot 2,5 milijarde letno. (SPTrans, 2006)

Kazalec nujnosti razvoja hierarhičnega in policentričnega sistema prostorske organizacije so tudi nove oblike upravljanja in politične organiziranosti tega obsežnega urbanege prostora.

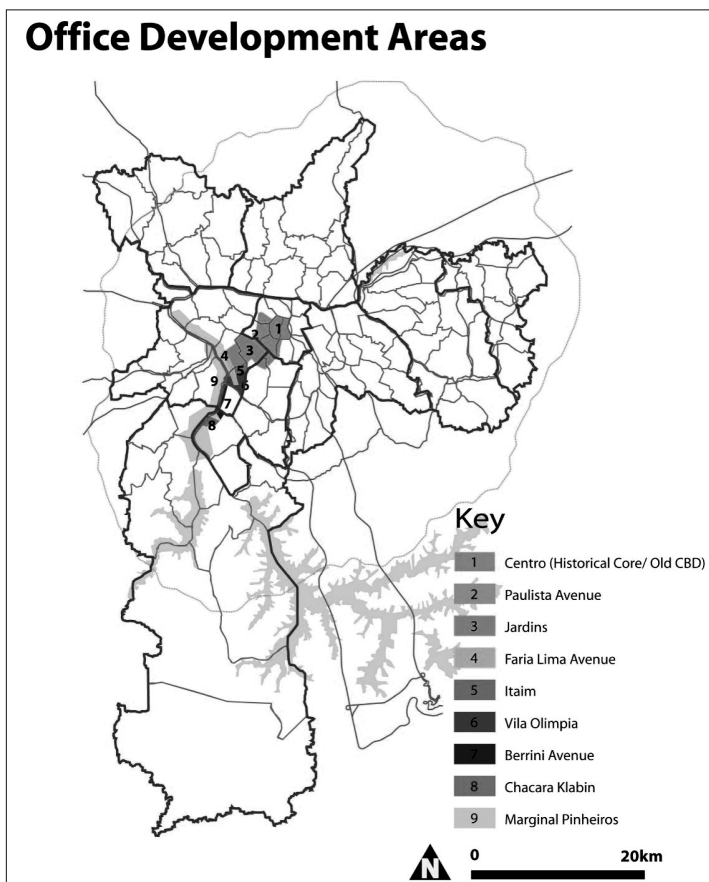
Zaradi nujne decentralizacije odločanja so v osrednji občini »podobčine« nadomestile nekdanjo regionalno upravo z začetka 20. stoletja. Podobčine so uvedli kot delno samostojne administrativne enote, ki sorazmerno neodvisno odločajo o naložbah v lokalno infrastrukturo in storitve. Pristojne so za izdelavo »lokalnih urbanističnih načrtov«, katerih namen



Slika 10: Omrežje polov privlačnosti in centralnosti v mestu São Paulo. Poli privlačnosti so večje urbane infrastrukture ali programi, kot npr. prestopne točke (intermodalne postaje ali večje postaje podzemne železnice, avtobusov ali vlakov) in večja nakupovalna središča. Centralnosti so poslovna ali trgovinska vozlišča, bodisi načrtovana ali prevzeta skupaj s sosednjimi mesti. Vir: SEMPLA (2002)



Slika 11: Razvoj poslovnih centralnosti v mestu São Paulo glede na približno trajanje obdobja večje dinamike. Najdinamičnejše poslovno središče je ustvarilo obroč približno 14 km jugo-zahodno od zgodovinskega jedra ob reki Pinheiros. (Vir: karta: R. Rocco, satelitski posnetek: NASA, 2004).



Slika 12: Osrednje območje razvoja komercialnih nepremičnin v São Paulu. (Vir: karta: R. Rocco, 2006, in Bolsa de Imóveis do Estado de São Paulo, 2002).

je usmerjanje lokalnih razvojnih strategij in dopolnjevanje krovnege urbanističnega načrta osrednje občine. »Podžupane« imenuje župan São Paula (sicer pa razpravljajo o možnosti njihove neposredne izvolitve). Urbanistični načrti podobčin so bili sprejeti leta 2004.

Toda ugotovili so, da so podobčine zelo razsežne administrativne enote, v katerih živi od 250.000 do 500.000 prebivalcev, kar pomeni, da jih je bilo nujno členiti v 96 distriktov s 100.000 do 200.000 prebivalci. Urbanisti trdijo, da so tudi takšne enote prevelike, in iščejo pravne možnosti za oblikovanje manjših.

5. Utrditev nove korporativne osi

Obstoj policentrične strukture je narekoval izdelavo kompleksnega scenarija za razvoj poslovnih gruč. Po trditvah nepremičninske borze v São Paulu (*Bolsa de Imóveis de São Paulo*) je v mestu devet območij dinamičnega razvoja nepremičnin. Združena so v štiri velike poslovne cone. (DATABOLSA, 2002)

V grobem ta območja sledijo različnim gospodarskim ciklom države in mesta v prejšnjem stoletju. S svojo morfologijo in položajem, ki ga zasedajo v urbani strukturi, kažejo gospodarske pa tudi družbene in kulturne spremembe. Vsaka nova gospodarska faza je razvila novo dinamično centralnost.

Ta območja so:

1. **Centro** (stara poslovna četrt in zgodovinsko jedro mesta). Kljub očitnemu propadanju v 70. in 80. letih 20. stoletja, ko so se podjetja in prebivalci preseljevali v nove razvojne cone in obmestje, so temu območju 90. leta prinesla novo živahnost. Spoznali so, da uteleša duh metropole; tukaj je večina pomembnih zgodovinskih stavb. Napore so vložili v njihovo obnovo in posodobitev. Tukaj sta finančna borza (BOVESPA) in blagovna borza (IBMF).
2. **Avenija Paulista / 3. Jardins**: Začeta prav na začetku 20. stoletja je bila do sredine prejšnjega stoletja bivalno okolje kavni baronov in industrijske elite. Konec 40. let so tukaj začele rasti stanovanjske stolpnice. Ko so se začele gospodarske elite seliti proti zahodu, da bi ušle pred čedalje hujšo gnečo, je avenija Paulista postala po-

membna poslovna arterija (60. leta), sem so se preselile glavne pisarne največjih bank metropole (70. leta) in visokodonskih poslovnih storitev (80. leta). Preobremenjenost infrastrukture in pomanjkanje zemljišč za razvoj povzročata rahlo nazadovanje, vendar se še vedno ohranja kot glavna mestna avenija.

4. **Avenija Faria Lima, 5. Vila Olímpia, 6. Območje Itaim:** Projekt gradnje avenije Faria Lima so začeli leta 1968, vendar so takrat dokončali le njen manjši del. Zaradi poznejšega urbanega razvoja so imeli hude težave ob izdelavi načrta za podaljšanje avenije in končno je bil sprejet leta 1995. Podaljšali so jo na obeh koncih, stala je 110 milijonov USD, pri čemer so jih sto porabili za razlastitve. Območje avenije Faria Lima je zdaj prostor večine najdonosnejših nepremičninskih operacij in najrazvitejših ter največjih poslovnih in storitvenih panog v državi, poleg malih in srednje velikih »dot.com« podjetij. Načrte podaljšanja avenije proti jugu do avenije Berrini so leta 1995 opustili, predvsem zaradi ostrega nasprotovanja civilne družbe. Pred kratkim so načrt vseeno sprejeli in gradijo podaljšek, tako da bo korporativna os, ki že obstaja, zares dokončana.
5. **Avenija Berrini, 8. Območje avenije Nações Unidas:** avenija Nações Unidas je del nedokončanega sistema obvozne necestninske ceste (Marginal), ki poteka okoli najgosteje naseljenega dela metropole. V 50. letih 20. stoletja jo je razvil Robert Moses v sodelovanju z občino. (Caro, 1975) Zaradi neslutene rasti rabe avtomobilov je zdaj ta sistem popolnoma preobremenjen. (Scaringella, 2001) Toda na zahodnem delu je visoka koncentracija velikih naložb v nepremičnine (nakupovalna središča, poslovna središča, hoteli, parki, visokokakovostne stanovanjske stolpnice itd.).

Del sistema, ki poteka vzdolž reke Pinheiros, pravzaprav prečka nekatere od najbogatejših mestnih četrti in postaja nekakšno novo središče, tj. »Nova Cidade«, visokorazviti del mesta, kjer je koncentracija raznovrstnih naložb in infrastrukture.

Območji Faria Lima/Vila Olímpia in Berrini/Nações Unidas sestavljajo t. i. novo korporativno os São Paula. Nastala je izključno iz javnih naložb, predvsem v infrastrukturo in preureditev cestnega sistema. Razvoj ob-

močja je bil predmet dveh »velikih urbanističnih projektov«, s katerima so določili model za partnerstvo med javnimi in zasebnimi naložbeniki, t. i. *Urban Operation Faria Lima in Urban Operation Água Espraiada*. Na kratko, dokumenta sta vključevala podaljšanje in razširitev dveh pomembnih avenij in ponudila dobre priložnosti za igrance na nepremičninskem trgu.

Gre za značilen pojav v metropolah držav v razvoju. Ker javne uprave niso sposobne načrtovati razvoja več velikih območij metropole naenkrat, se večina urbanih sprememb zgodi ob novih prometnicah ali progah (podzemne) železnice. Takšni posegi so praviloma linearni, v nasprotju s posegi v razvitih državah, kjer razvijajo koherentne prostorske enote in javni sektor izvaja strožji nadzor nad zemljišči in tako določa razvoj strnjenih prostorskih celot.

Novo središče dinamičnih dejavnosti terciarnega sektorja v São Paulu torej ne kaže znamenj regularne centralnosti; gre za linearno aglomeracijo poslovnih stolpnic, stanovanj, hotelov, kongresnih in nakupovalnih središč ter drugih programov, ki se strukturirajo v dolini reke Pinheiros, v premožnem jugozahodnem delu mesta.

6. Javni sektor kot motor urbane preobrazbe

V zelo hitrih spremembah, ki jih prinaša prožen kapital, se mestna uprava kaže kot zelo prilagodljiv in morda edini »legitimni« igravec, sposoben hitrih odločitev, nujnih za odzivanje na prostorske potrebe naložbenikov. Novi proces fizične reprodukcije je povzročil opredelitev novih paradigem o urbani razvoju in globokih sprememb v mestnem upravljanju.

»Lokalna moč postaja podjetniška moč, saj se ne omejuje le na vlogo upravitelja [...]. Takšna politična izbira sledi bkratni potrebi po vzdrževanju odprtih stikov s svetovnimi finančnimi in gospodarskimi tokovi.« (Davidovich, 1993: 314)

Napori po vzdrževanju takšnih odprtih stikov z globalnimi tokovi, ki lahko teoretično pripeljejo do neposrednih naložb, odpiranja delovnih mest in prenosa tehnologije, so opazni v pragmatičnih dejanjih lokalne uprave,

da bi prilagodili metropolo novim produkcijskim scenarijem in povečali njene tekmovalne prednosti. Na splošno, strateško planiranje zagovarja trditev, da morajo »globalna mesta« razviti svoje primerjalne prednosti in ustvariti razmere za aglomeracije ter oblikovanje grozdov inovativnosti in produktivnosti. Koncept primerjalnih prednosti je med prvimi predstavil ter obširno opisal Porter (Porter, 2000) na harvardski poslovni šoli (Harvard Business School). Najprej so ga razumeli kot korporativno upravljavsko orodje, vendar so prostorski planerji in mestne uprave kmalu spoznali, da je pomembno orodje za prilagajanje mest nastajajočemu gospodarskemu scenariju hkratne razpršitve proizvodnje in skoncentriranega nadzora.

Ena najmogočnejših zamisli sodobne regionalne ekonomije in ekonomske geografije je tista o »ekonomiji aglomeracije«. (Moulaert and Gallouj, 1993: 91) To so predvsem osnovne ekonomije, ki so odvisne od prostorske bližine ekonomske dejavnosti. (Parr, 2002: 153) Polčše (2005: 1432) opredeljuje ekonomijo aglomeracije kot »donos iz produktivnosti, ki nastane iz ustvarjenih geografskih gruč podjetij in ljudi«.

Skratka, verjamejo, da lahko gruče tekmovalnosti in inovativnosti sprožijo nujne sunke za povečanje ekonomske dinamike, kar ima ugodne učinke na družbo kot celoto.

Da bi se to zgodilo, je treba omogočiti sinergijo med veliko igralci, ki so si fizično blizu, tako da dovolijo stalno izmenjavo znanja in informacij ter nastanek inovacij. (Levy, 1999) Poleg tega bližina omogoča hitrejše izpolnjevanje dogovorov v skladu s teorijo neposrednih interakcij. (Storper in Venables, 2003) Porter vključuje v svojo definicijo »inovacijskih gruč« univerze, agencije za nadzor kakovosti, »možganske truste«, strokovna izobraževalna društva in gospodarska združenja. Te ustanove naj bi ponudile specializirano izobraževanje, informacije, raziskovalno in tehnično podporo, kar bi vse privedlo do povečanja hitrosti in učinkovitosti v sinergijah med gospodarskimi subjekti.

Levy (1999) trdi, da je zaradi takšne kombinacije dejavnikov mogoče razumeti preporod veliko globalnih metropol. Globalna mesta so hipotetično domovanja omrežij, ki omogočajo pospeševanje ustvarjalnosti in inovacij. Ta omrežja omogočajo stalne spremem-

be v skladu z nujno prožnostjo v sodobnem gospodarskem redu.

Prostorski planerji in lokalne uprave so sprejeli opisano razmišljanje in proizvedli strateške načrte, kar spodbuja misel, da mesta, katerih omrežja delujejo na globalni ravni, morajo biti sposobna medsebojne tekme. S tega stališča je možno tudi São Paulo razumeti kot mesto, katerega omrežja so razvita, vodena in delujoča na vsej južnoameriški celinii, ki tekmuje z velikimi metropolami, ki ponujajo podobne primerjalne prednosti in delujejo v podobnem geografskem okviru, npr. Buenos Aires in Santiago de Chile. Največja prednost São Paula, ki je omenjeni globalni južnoameriški mesti ne moreta premagati, je prav dokončnost omrežij in vezi na ogromnem brazilskem trgu, na katerem São Paulo vlada.

Urbane spremembe in pojav prožnega kapitala in globalizacije so neločljivo povezani; v primeru Brazilije gre za vdor transnacionalnih korporacij in odzive lokalnih uprav na strukturne potrebe prvih. Odzivi se kažejo v obliki velikih urbanih projektov, not je npr. avenija Faria Lima. Takšen poseg v infrastrukturo je sledil želji po ponudbi prostora za aglomeracijo podjetij, pri čemer je odločilni dejavnik koncentracija in nadzor nepremičnin povečane vrednosti. Tako načrtovana pretirana koncentracija virov je povečala donose lastnikov zemljišč, naložbenikov, graditeljev in njihovih strank, pri tem pa so drugi deli metropole ostali neustrezno zasedeni ali razviti, kar še dodatno potrjuje družbeno fragmentacijo.

7. Sklep

Ogromne količine javnih sredstev so bile vložene v nekatere dele metropole, tako da so druga ostala z zelo skromnimi ali nikakršnimi. Nastalo je opazno neravnotežje v oskrbi s storitvami in urbano gospodarsko javno infrastrukturo, vendar brez posledic na vlogo São Paula kot vodilnega središča brazilске proizvodnje ali osrednjega globalnega mesta Južne Amerike. S stališča produktivnosti in tekmovalnosti metropole *ne potrebuje* družbene homogenosti, saj se lahko aglomeracijska gospodarstva dogajajo tudi v konfiguraciji arhipelagov. V resnici pa metropole postaja čedalje bolj heterogena in nepovezana, tako družbeno kot prostorsko. Heterogenost,

ki se kaže v globoki neenakosti in razmestitvi urbanih storitev, infrastrukture in dostopnosti, je orodje vrednotenja nepremičnin, saj postanejo primerjalne prednosti redkost in morajo tržno naravnani subjekti tekmovati za sorazmerno malo lokacij, kar spet zelo neenakomerno dviguje cene nepremičnin.

Takšna trditev je skladna s teorijami Roberta Kurtza o »arhipelagih« razvitih območij znotraj teritorija, ki niso nujno povezana in nujno ne razdeljujejo blaginje v vsem prostoru.

Opisani procesi so hudo dvomljivi v luči analize družbenih vzorcev v metropolitnem področju. Gospodarska in družbena trajnost postane ta osrednji temi nadaljnje ali pravične rasti. Metropole tretjega sveta se morajo spreminjati, da bi ohranile tekmovalnost v globalni areni, vendar le tako, da hkrati »prilagajajo« svoje prostorske strukture z reševanjem družbenih problemov in podedovanih nasprotij. Primer São Paula nazorno kaže, da se ta nasprotja paradoksalno poglobljajo ob poskusih prilagajanja novemu globalnemu scenariju.

Roberto Rocco, arhitekt, TU Delft, Bouwkunde, Oddelek za urbanizem, Katedra za urbano prenovu in strategijo
E-pošta: rocco@bk.tudelft.nl

Viri in literatura

Abrasce (2006) Indústria dos Shoppings: Grandes números do setor, http://www.abrasce.com.br/gr_numeros.htm, July 2006. Sao Paulo, Associação Brasileira de Shopping Centers.

Caro, R. A. (1975) *The Power Broker: Robert Moses and the Fall of New York*, New York, Vintage Books.

Champion, A. G. (2001) A changing demographic regime and evolving polycentric urban regions: consequences for the size, composition and distribution of city populations. *Urban Studies*, 38, str. 657–677.

Databolsa (2002) Concorrência mais acirrada no mercado de escritórios em 2002. São Paulo, Bolsa de Imóveis do Estado de São Paulo/ Data Bolsa. vol. 29.

Davidovich, F. (1993) Uma reflexão a respeito do projeto Megacidades. V: Santos, M. (Ed.) *Fim de Século e Globalização*. São Paulo, Hucitec-Anpur.

Grostein, M. D. (1987) A Cidade Clandestina: Os ritos e os mitos. O papel da »irregularidade« na estruturação do espaço urbano no município de São Paulo. 1900–1987. *FAUUSP, Dep. de História da Arquitetura*. Sao Paulo, USP.

Harris, C. D. in Ullman, E. L. (1945) The nature of cities. *Annals of the American Academy of Political and Social Science*, 242 Building the Future City, str. 7–17.

Lambregts, B. (2006) Polycentrism: Boon or Barriage to Metropolitan Competitiveness? The case of the Randstad Holland. *Built Environment*, 32, 114–123.

Levy, E. in Abrucio, F. (1999) Para sair do fundo do poço. *Folha de São Paulo*, 03.09.1999: 1–3. São Paulo.

Meyer, R., Grostein, M. D. in Biderman, C. (2004) *Sao Paulo Metropole*, Sao Paulo, EDUSP/ Imprensa Oficial.

Moulaert, F. in Gallouj, C. (1993) The Locational Geography of Advanced Producer Service Firms: The Limits of Economies of Agglomeration. V: Daniels, P., Illeris, S., Bonamy, J. in Philippe, J. (ur.) *The Geography of Services*. London, Frank Cass.

NASA (2004) Image Science and Analysis Laboratory, NASA – Johnson Space Center. 22 Nov. 2004. »Earth from Space – Search Results.«

Parr, J. B. (2002) Missing elements in the analysis of agglomeration economies. *International Regional Science Review*, 25, 151–168.

Polese, M. (2005) Cities and National Economic Growth: A Reappraisal. *Urban Studies*, 42, 1429–1451.

Porter, M. C., Roland, C. (2000) Microeconomic Competitiveness: Findings from the 1999 Executive Survey. *World Economic Forum, 2000*. Washington.

RESOLO (2003) *Balanço da regularização fundiária*, Sao Paulo, PMSP/ SEHAB/ RESOLO.

Santos, M. (1996) São Paulo: A growth process full of contradictions. V: Gilbert, A. (ur.) *The Mega-city in Latin America*. Tokyo, New York, Paris, United Nations University Press.

Scaringella, R. (2001) A crise da Mobilidade Urbana em São Paulo. *São Paulo em Perspectiva*, 15, str. 55–59.

SEADE/ PMSP (2004) Social Vulnerability Index: Metropolitan Area of Sao Paulo (map). São Paulo, Fundação SEADE.

SEMPA (2002) Network of Attraction Poles and Centralities in the City of São Paulo (map) (São Paulo em Mapas). São Paulo, SEMPLA/ PMSP. <http://www2.prefeitura.sp.gov.br/secretarias/planejamento>.

SPTRANS (2006) Indicadores do transporte publico em Sao Paulo. Sao Paulo, São Paulo Transporte S.A (SPT-rans), <http://www.sptrans.com.br/termicor/terminais/>.

STM (2005) Sistema Metropolitano de Transportes (map). São Paulo, Secretaria dos Transportes Metropolitanos, <http://www.stm.sp.gov.br/>, July 2005.

Storper, M. in Venables, A. J. (2003) Buzz: Face-To-Face Contact and the Urban Economy. London, Centre of Economic Performance, London School of Economics.

UN (2006) World Urbanization Prospects: The 2005 Revision Population Database. New York, United Nations Population Division.

Prevedel Ivan Stanič