

22

Página

FGV EAESP
CENTRO DE ESTUDOS
EM SUSTENTABILIDADE

NÚMERO 95 | MAIO 2015



CIDADES VIVAS

Movimentos
buscam ressignificar
o espaço público

Ocupação urbana
Como opera a nova
geração de ativistas

Nabil Bonduki

Para desatar o nó, será preciso
superar a segregação social

Placemaking

Fred Kent relata
experiências internacionais

ciência empresas poder público

Diferentes realidades hídricas?

Reuniremos diversas perspectivas sobre causas, efeitos e desdobramentos da escassez de água para consumo no Brasil e sinergias para enfrentá-la. Com participação ativa do público. Traga suas ideias! #p22bodeinasala

Confira a programação completa em www.pagina22.com.br

27

de maio, das 9h às 13h
Credenciamento: 8h30
Auditório Itaú
Av. Ipiranga, 1668 - São Paulo, SP

Vagas limitadas!
Confirme sua presença pelo
bit.ly/bodeinasala_inscricao



Participações confirmadas

Fabio Feldmann

Consultor

Marussia Whately

IGA/Aliança da Água

Paulo Henrique Pereira

Secretário de Meio Ambiente - Extrema/MG

Paulo Nobre

OPTEC/INPE

Paulo Tarso

USP/São Carlos - Pesquisador em Hidrologia

Realização

FGV EAESP

CENTRO DE ESTUDOS EM SUSTENTABILIDADE

22

Apoio

Konrad Adenauer Stiftung

Ativismo de cara nova

Que as grandes cidades brasileiras apartaram-se das pessoas não é novidade. A própria PÁGINA22 já produziu bastante conteúdo apontando o modo de vida pouco sustentável e os caminhos a serem seguidos no resgate do bem-estar. Em edições anteriores, ao debater modelos de desenvolvimento urbano, exploramos a questão da mobilidade, o uso de tecnologia e do arteativismo, a conciliação entre ambiente urbano e natureza, e a articulação entre pessoas na busca de cidades melhores para viver - e para conviver.

O que motiva mais uma edição sobre o tema é um fenômeno relativamente recente: a profusão de coletivos e redes que promovem movimentos de intervenção e ocupação do espaço público. Protagonizados por uma nova geração de ativistas, esses movimentos têm ganhado massa crítica e colocam novos elementos de governança na praça - literalmente -, fazendo com que o cidadão participe de forma mais ativa das mudanças que deseja.

Hoje não temos pressões apenas por necessidades básicas, como moradia, creches, escolas, transporte, água, saneamento. Essa pauta tradicional é acrescida de novos desejos, como a busca de afeto, acolhimento, encontro, interação, ambiente saudável, respeito. Essas demandas surgem em especial de uma juventude altamente interconectada, querendo para as cidades brasileiras a vida de qualidade que vê em outros lugares do mundo. Isso agrega aos movimentos sociais uma característica mais cosmopolita, que tende a aumentar a importância desse fenômeno que está só começando.

Boa leitura!



Edição 9

Edição 16

Edição 52

Edição 67

22

Página

ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO DE EMPRESAS DE SÃO PAULO DA FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
DIRETOR Luiz Artur Brito

FGV EAESP
CENTRO DE ESTUDOS EM SUSTENTABILIDADE

COORDENADOR Mario Monzoni
VICE-COORDENADOR Paulo Durval Branco
COORDENADOR ACADÊMICO Renato J. Orsato

JORNALISTAS FUNDADORAS Amália Safatle e Flavia Pardini
EDITORA Amália Safatle

EDIÇÃO DE ARTE Marco Antonio
www.vendoeditorial.com.br
ILUSTRAÇÕES Flavio Castellari (seções)
EDITOR DE FOTOGRAFIA Bruno Bernardi
REVISOR José Genulino Moura Ribeiro
GESTORA DE PRODUÇÃO Bel Brunharo

COLABORARAM NESTA EDIÇÃO
Ana Carla Fonseca Reis, Bruno Toledo, Diego Viana, Elaine Carvalho, Fabio F. Storino, Fábio Rodrigues, Fernanda Macedo, Gisele Neuls, Gonzalo Cuéllar Mansilla, Ivan Ryngelblum, José Eli da Veiga, Karina Ninni, Magali Cabral (textos e edição), Regina Scharf, Sérgio Adeodato
ENSAIO FOTOGRÁFICO João Paulo Racy
JORNALISTA RESPONSÁVEL Amália Safatle (MTb 22.790)

ANUNCIE

COMERCIAL E PUBLICIDADE
Nominal Representações e Publicidade
Mauro Machado
mauro@nominalrp.com.br
(11) 3063.5677

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
Rua Itararé, 123 - CEP 01308-030 - São Paulo - SP
(11) 3284-0754 / leitor@pagina22.com.br
www.fgv.br/ces/pagina22

CONSELHO EDITORIAL
Ana Carla Fonseca Reis, Aron Belinky, José Eli da Veiga, Leeward Wang, Mario Monzoni, Natália Garcia, Pedro Telles, Roberto S. Waack, Rodolfo Guttilla

IMPRESSÃO HRosa Serviços Gráficos e Editora
TIRAGEM DESTA EDIÇÃO: 5.800 exemplares
Os artigos e textos de caráter opinativo assinados por colaboradores expressam a visão de seus autores, não representando, necessariamente, o ponto de vista de PÁGINA22 e do GVces.



A REVISTA PÁGINA22 FOI IMPRESSA EM PAPEL CERTIFICADO, PROVENIENTE DE REFLORAMENTOS CERTIFICADOS PELO FSC, DE ACORDO COM RIGOROSOS PADRÕES SOCIAIS, AMBIENTAIS, ECONÔMICOS, E DE OUTRAS FONTES CONTROLADAS.

creative commons
PÁGINA22, NAS VERSÕES IMPRESSA E DIGITAL, ADERIU À LICENÇA CREATIVE COMMONS. ASSIM, É LIVRE A REPRODUÇÃO DO CONTEÚDO - EXCETO IMAGENS - DESDE QUE SEJAM CITADOS COMO FONTES A PUBLICAÇÃO E O AUTOR.



GONZALO CUÉLLAR MANSILLA

CAPA

Roda-viva

O urbanismo alterou-se ao longo da História, levando algumas cidades a se desconectar de sua gente. Um novo modelo tenta fazer o resgate

- 10 Economia Verde** Mostrando que ninguém inova sozinho, grandes indústrias adotam plataformas colaborativas e se abrem aos pequenos para expandir soluções no mercado
- 14 Entrevista** Não há como fazer cidades voltadas para as pessoas sem resolver o nó da mobilidade, e não há como desfazer esse nó sem antes promover uma mudança cultural, afirma Nabil Bonduki
- 32 Placemaking** Na arte de "criar lugares", uma profusão de iniciativas aqui e lá fora busca resgatar o afeto e o cultivo das relações humanas. Fred Kent, da Project for Public Spaces, fala sobre o novo eixo de poder na tomada de decisão
- 38 Casos** As cidades grandes estão em uma encruzilhada: de um lado está a inércia de um modelo urbanístico falido; do outro, uma nova geração de ativistas que se vê capaz de virar esse jogo. Conheça suas histórias

SEÇÕES

CAPA: GONZALO CUÉLLAR MANSILLA - GONZAFOTO.WIX.COM/GONZAFOTO

5 Notas | 8 Antena | 9 Web | 12 Brasil Adentro | 13 Artigo | 19 Coluna | 25 Análise | 26 Retrato | 50 Última

Caixa de entrada

COMENTÁRIOS DE LEITORES RECEBIDOS POR E-MAIL, REDES SOCIAIS E NO SITE DE **PÁGINA22**

INBOX

[ED 94 - QUEM DITA OS RUMOS?]

É isso mesmo. Todos nós temos de entender que somos parte do problema e parte da solução.

Eduardo Werneck

Gosto muito do trabalho de vocês! A relevância de veículos conscientizadores como este me anima a acreditar na causa ambiental.

Robson Mattos

[A INOVAÇÃO PELOS PARES VEIO PARA FICAR - ED. 94]

Opa! Leiam! Já é texto de referência no processo seletivo de colaboradores da Cidade do Conhecimento no Portal da Juventude! Convergências digitais criando uma iconomia.

Gilson Schwartz

Maravilhoso. Digo que é isso que me motiva... Em algum momento tudo será aberto e daí teremos uma nova economia de fato. *Marcelo Saldanha*

Ação compartilhada, uma política exitosa. Estudei uma delas em Serra Negra do Norte (RN). Sensacional, perenizaram 50 quilômetros de rios historicamente secos. *Célia Regina*

[TUDO AO MESMO TEMPO AGORA - ED. 94]

A sustentabilidade, assim como a globalização, está interligada e sincronizada com o cidadão no seu dia a dia. E, se não houver uma já tardia adequação a esses conceitos, nosso Futuro Comum estará perdido.

Jorge Eduardo Vieira

Gostei muito da entrevista! O caminho para a sustentabilidade já está aí, basta seguirmos nele! *Juliana Cibim*

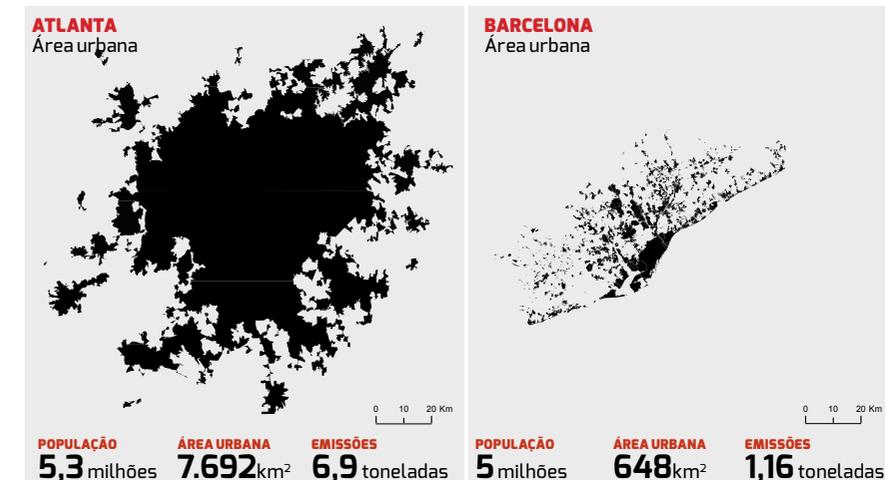
CIDADE COMPACTA

Concentrado é bom

Não é novidade que quanto maior a área urbanizada de uma cidade e quanto mais espalhada a população maiores os impactos socioeconômico e ambiental. Números recentes da London School of Economics (LSE) dão ainda mais sustentação a essa tese. O estudo *Analysis of public policies that unintentionally encourage and subsidize urban sprawl* (Análise de políticas públicas que não intencionalmente incentivam e subsidiam a expansão urbana) demonstra que os Estados Unidos chegam a gastar a cerca de US\$ 1 trilhão ao ano para gerir os impactos provocados pelo *urban sprawl*, os modelos urbanos espalhados.

Autoexplicativa, a imagem ao lado compara a eficiência energética a partir de emissões de gases-estufa per capita entre a adensada Barcelona, na Espanha, e a espalhada Atlanta, nos EUA, ambas com população em torno dos 5 milhões de habitantes. O relatório destaca que é importante não confundir adensamento com aglomeração ou apinhamento. Adensamento pressupõe um crescimento inteligente, com uma distribuição nunca inferior a 30 moradores por hectare. Atlanta, com cerca de 6 habitantes por hectare, ocupa de 60% a 80% mais território do que Barcelona, além de realizar de 20% a 60% mais viagens de automóveis.

Os impactos do espriamento urbano são impressionantes. Incluem redução da



produtividade agrícola e de florestas naturais, alto custo de instalação e manutenção de equipamentos de infraestrutura e de transporte. A dependência de um sistema de transporte complexo nessas cidades resulta em congestionamentos, acidentes, emissão de poluentes, redução de acessibilidade dos não motoristas e piora das condições de saúde e de preparo físico, além do aumento das despesas dos moradores.

Essa conta é paga não apenas pelo morador dessa cidade. A análise da LSE indica que nos EUA os efeitos das cidades espalhadas representam um custo interno (pago pelos municípios) de US\$ 625 bilhões anuais e externo (pago por todos os habi-

tantes do país) de US\$ 400 bilhões. Embora esses números reflitam a realidade na América do Norte, o estudo informa que os cálculos são adaptáveis às grandes cidades de países em desenvolvimento que, como São Paulo, optaram pelo não adensamento de suas regiões centrais.

Cidades campeãs em adensamento, as asiáticas Mumbai (Índia), Hong Kong (China) e Seul (Coreia do Sul), aparecem em uma amostragem do relatório com quase 400 habitantes por hectare. Curitiba e Brasília aparecem com pouco mais de 50 habitantes por hectare e Rio de Janeiro com mais de 100. Acesse o estudo em bit.ly/1CAk02c.
- **Magali Cabral**

Furgão cidadão

Que tal um veículo que percorra cidades com a mensagem do urbanismo voltado para a sustentabilidade? O Instituto de Inovação e Pesquisa em Urbanismo (Ipiu), criado há seis meses, planeja colocar nas ruas o Furgão Cidadão, que andar por São Paulo e cidades do interior paulista com o intuito de realizar eventos e oficinas itinerantes, promovendo cidadania, convivência, troca de ideias, além de programações culturais e pesquisas. Organização sem fins lucrativos, o instituto está à procura de um patrocinador que partilhe do seu mesmo ideário para viabilizar a iniciativa.

O Ipiu nasceu em dezembro passado com a bandeira "Cidades para viver e conviver". Sua proposta é agir como um articulador de ideias e movimentos, unindo pesquisas e aplicações práticas em projetos e intervenções urbanísticas. Promove palestras, debates e também bolsas de estudos para incentivar a formação de jovens arquitetos e urbanistas e assim retroalimentar sua base de conhecimento. Mais em ipiu.org.br. - **Amália Safatle**

Bolsa ambiental

A Bolsa de Valores Ambientais (BVRio) lançou uma nova versão de sua plataforma de negociação de ativos ambientais, conhecida como BVTrade (bvtrade.org). Ela permite comprar e vender cotas de Reserva Ambiental e créditos de embalagens e pneus reciclados - mecanismos que auxiliam no cumprimento do Código Florestal e da Política Nacional de Resíduos Sólidos. - **Elaine Carvalho**

COALIZÃO

Salvando a lavoura

No dia 28 de maio será lançada a Coalizão Brasil Clima, Florestas e Agricultura, iniciativa que reunirá organizações de várias naturezas distintas – do Greenpeace à Sociedade Rural Brasileira –, com o objetivo de apresentar contribuições às negociações climáticas na Conferência das Partes (COP 21) em dezembro próximo, em Paris.

No lançamento, o grupo apresentará

um documento com cinco temas norteadores: implementação do Código Florestal, rastreabilidade de produtos das florestas nativas, agricultura de baixo carbono, pesquisas de espécies florestais nativas e agricultura familiar.

Participam também desse esforço de influenciar os setores mais resistentes ao caminho de um desenvolvimento susten-

tável organizações como: Cebds, Diálogo Florestal, Instituto Ethos, Observatório do Clima, Arapyau, WWF, TNC, WRI, Ipam, Imazon, Imaflora, IDS, Indústria Brasileira de Árvores (Ibá), Plantar Carbon e Fibria, entre outras. A ideia é envolver ainda grupos internacionais como B Team, We Mean Business, World Business Council, Road to Paris e Forest Dialogue. (MC)

Olha isso!

FABIO F. STORINO
Doutor em Administração Pública e Governo

Cidades em escala humana

Há oitenta anos, Jorge Luis Borges já brincava com a ideia de escala e representação no pequeno conto *Do rigor na ciência*, descrevendo o mapa de um império que, de tão detalhado, tinha o tamanho do próprio império, o que também o tornava inútil.

Mapas e outras representações do real precisam trabalhar com a noção de escala. E, quando falamos de cidades, parte dos problemas relacionados à qualidade de vida de seus habitantes diz respeito ao descompasso entre a escala real dessas cidades e a “escala humana”.

Diz-se que os brasilienses são compostos de cabeça, corpo e rodas. O arquiteto Jan Gehl, que ajudou a reinventar cidades como Copenhague, Londres e Nova York em torno do conceito de “cidades para pessoas”, diz que Brasília é muito bem planejada — caso você seja um pássaro ou a observe de um helicóptero. Para Gehl, enquanto urbanistas olhavam para projetos de cidade e arquitetos para edifícios, quem de fato olhava para a cidade no nível dos olhos das pessoas eram os engenheiros de tráfego, e foram estes que acabaram moldando nosso entorno (*leia entrevista em goo.gl/B6d5yq*). Os “usuários” das cidades — as pessoas — acabaram esquecidos.

O que significa pensar as cidades em



BRUNO BERNARDI

escala humana? As ciências adotam escalas de tempo e espaço muito maiores (geologia, astronomia) ou menores (química, física quântica) do que as experimentadas pelo corpo humano: tamanho e velocidade dos passos, alcance da visão, tempo de atenção, fôlego durante uma caminhada etc.

No planejamento urbano, a escala adotada foi a do automóvel, cujas dimensões exigidas vão de encontro à escala humana, pois são pensadas para serem “lidas” por carros trafegando a uma velocidade muito superior à nossa. Estudo publicado na revista *Attention, Perception, & Psychophysics* mostra o tamanho dessa diferença de percepção da cidade: a vasta maioria das pessoas estimou em 60 centímetros o comprimento das linhas tracejadas das rodovias, que têm na verdade o quintuplo, 3 metros (*ver estudo em goo.gl/tmABtI*).

Ao transformar o padrão de ocu-

pação do território, a escala automática priva cidades exatamente do que as tornam lugares agradáveis para as pessoas. Pior: torna os deslocamentos urbanos um tormento diário, custoso em termos de tempo e dinheiro, e arriscado em termos de mortes no trânsito e pelo estilo de vida sedentário (*assista à palestra TED de Jeff Speck sobre a cidade “caminhável” em goo.gl/7eKlzc*).

Quando passei a me deslocar predominantemente a pé, comecei a notar elementos do meu bairro despercebidos durante as três décadas anteriores. Descobri comércio de rua, pessoas e experiências que, apesar da proximidade, eram inacessíveis trafegando a 60 km/h. Vejo que ainda há muito o que melhorar por aqui, e talvez agora consiga percebê-lo de maneira mais clara. Mas também me dou conta de que, como em quase tudo na vida, mais do que alcançar o destino, a riqueza pode estar no trajeto.

EDIÇÃO
2015

Prêmio von Martius de Sustentabilidade

CÂMARA BRASIL-ALEMANHA

Participe da 14ª edição do mais importante concurso de projetos de sustentabilidade da América Latina com auditoria independente de procedimentos

INSCRIÇÕES ABERTAS

Para mais informações: www.premiovonmartius.com.br

Patrocínio



Realização





MARCELLO CASAL/JRAGBR

Grandes empreendimentos: como proteger crianças e adolescentes

A Iniciativa Desenvolvimento Local e Grandes Empreendimentos (IDLocal) lançou em abril um guia prático para auxiliar as empresas na implementação de diretrizes de atuação para proteção integral de crianças e adolescentes em situação de vulnerabilidade em áreas receptoras de grandes obras e empreendimentos (*disponível em fgv.br/ces/pagina22*).

Criada pelo GVces há dois anos, a IDLocal teve como seu primeiro grande desafio refletir como inserir a questão dos direitos de crianças e adolescentes nas práticas empresariais, tendo em vista os riscos decorrentes da chegada e operação de grandes obras em território social, ambiental e economicamente delicado.

O objetivo do trabalho nesse tema é construir ferramentas que apoiem as empresas brasileiras a desempenhar uma função ativa no que diz respeito à proteção integral de crianças e adolescentes no contexto de seus empreendimentos localizados em áreas de vulnerabilidade social, ambiental e humana.

Nesse esforço, a iniciativa construiu juntamente com diversas empresas uma série de diretrizes empresariais para orientar a atuação desses atores na garantia dos direitos básicos de crianças e adolescentes em territórios afetados por suas operações.

Esse processo contou com o apoio da Child-

hood Brasil, além de especialistas da Escola de Direito de São Paulo da FGV.

No ano passado, o trabalho concentrou-se em apoiar algumas empresas-membro a assumir o desafio de implementar essas diretrizes, de forma a obter mais aprendizado do processo. Empresas como a construtora Camargo Corrêa, a Cipasa Urbanismo e a Klabin, além da Fundação Bunge, aceitaram elaborar projetos piloto para experimentar a aplicação das diretrizes construídas na IDLocal, internalizando-as em suas práticas corporativas nos territórios em que atuam. Os resultados, bem como as reflexões e os aprendizados desse processo, foram sistematizados no guia prático.

"Essa publicação traz um passo a passo para o desenvolvimento do Balanced Scorecard, uma ferramenta clássica empresarial que foi adaptada pela iniciativa para responder ao desafio da internalização do tema proteção integral de crianças e adolescentes na gestão", conta Livia Pagotto, coordenadora da IDLocal.

"O projeto piloto deve ser encarado como um processo de aprendizado para a empresa, possibilitando assim o melhor entendimento da relação entre proteção integral de crianças e adolescentes e a atividade empresarial. Dessa forma, o piloto não faz sentido se não estiver acoplado a uma estratégia maior da empresa", explica Pagotto.

SINTONIZANDO

INTERVENÇÃO URBANA NO RECIFE E EM SÃO PAULO

A macroimersão é um momento especial na jornada dos alunos da disciplina Formação Integrada para Sustentabilidade (FIS), optativa oferecida pelo GVces na FGV-SP. Em sua 10ª edição, o desafio dos alunos é criar uma intervenção urbana em um espaço público, de modo a pensar as cidades como um espaço para as pessoas. A viagem de campo, realizada em abril, levou os alunos para experiências inovadoras de intervenção urbana em São Paulo e no Recife.

Na capital paulista, a turma conheceu iniciativas na região do Alto de Pinheiros, Largo da Batata e do Bom Retiro. Já em Pernambuco, uma das experiências visitadas foi o Ocupe Estelita, um movimento social criado para debater novas formas de intervenção e ocupação do espaço urbano. Outra experiência visitada na capital pernambucana é a do coletivo Praias do Capibaribe, que busca transformar os espaços públicos nas margens do Rio Capibaribe em lugares de convivência. Mais em fgv.br/ces/fis



DIREITOS URBANOS/FELICOR

PRATA DA CASA

Cidades para crianças

Lugar de criança é na escola, claro, mas não somente. É na rua também — local de convívio coletivo, de brincadeiras ao ar livre e de aprendizado sobre a comunidade, por meio da vivência.

Para a arquiteta e urbanista Irene Quintans, da Red Ocará, que desenvolve e dissemina projetos de mobilidade urbana envolvendo a garotada, a falta de bancos de descanso nos bairros e de boas calçadas desestimula os pais, mas, ainda assim, é preciso que eles incentivem seus filhos a sair de casa.

Várias pesquisas apontam que o simples fato de a criança ir a pé ou de bicicleta para a aula melhora o rendimento escolar, por conta das atividades físicas e cerebrais mais intensas do que no espaço limitado e percurso rápido do automóvel.

"Nova York é a cidade com mais Walk to School (como são chamados na Europa e nos Estados Unidos os programas de caminho escolar)", afirma Irene, que é idealizadora de um projeto do gênero na Zona Sul da capital paulista, o Caminho Escolar de Paraisópolis.

Além disso, há outras vantagens: "A presença infantil na rua resgata as relações humanas", diz a socióloga Nayana Brettas, idealizadora da CriaCidade, consultoria que



ARQUIVO SAMPAPENATA

desenvolve ações de transformação em espaços públicos pensando nos desejos e perspectivas da garotada. "Em geral, a meninada quer o lúdico, o colorido e a natureza perto", conta. E quem não quer?

"Uma cidade boa para crianças é boa para todas as idades", acredita Letícia Sabino, do coletivo SampaPé.

Leia a íntegra da reportagem no Blog da Redação, em fgv.br/ces/pagina22.

MUNDO AFORA

Bioconstruções e ecologia

Um total de 100 publicações sobre ecologia, permacultura, agroecologia e bioconstruções está disponível para *download* gratuito no site argentino Guia dos Provedores para a Construção (GPC). Entre eles estão um manual de horta urbana, livros sobre captação e uso de água, telhados verdes e diversos artigos sobre cidades sustentáveis. A maioria é escrita em espanhol e alguns em inglês. Acesse as publicações em bit.ly/1B6g2uj.

Tá bem de saúde?

Em março, a Fundação Robert Wood Johnson pediu aos jovens americanos que contassem como acreditam que seu entorno e condição de vida interferem em sua saúde. O desafio correu a internet e resultou em cinco vídeos com cerca de dois minutos cada, com a visão de adolescentes de diferentes regiões dos Estados Unidos. A instituição, voltada para a promoção da saúde, continua ouvindo opiniões e sugestões em seu perfil no Twitter (@rwjf), por meio de mensagens enviadas com as hashtags #TED2015 #CultureofHealth. Assista aos vídeos em bit.ly/1yk4c1H.

VALE O CLICK

ESPAÇOS COLABORATIVOS

Além dos tradicionais centros culturais da cidade, São Paulo tem espaços alternativos para assistir a shows gratuitos, trabalhar em rede e promover ou participar de debates diversos sobre cultura e sociedade, todos com funcionamento colaborativo. O site Hypheness lista 25 deles, conheça em bit.ly/1FCjFRU.

CHUVA DE HORTAS

Em um mapa colaborativo do Google Maps qualquer pessoa pode indicar a localização de hortas, pomares e canteiros cuidados coletivamente em espaços públicos. Confira em bit.ly/1zePCUs.

ÁRVORES NA CIDADE

Pela primeira vez, o *Manual Técnico de Arborização Urbana*, da Prefeitura de São Paulo, aborda o manejo de árvores adultas. Destinado aos profissionais da área, a terceira edição do guia orienta sobre as espécies e locais mais indicados para o plantio e pode ser acessada pela internet em bit.ly/1IXsVcv. Está previsto para este mês de maio o lançamento de um manual específico sobre poda.



DIVULGAÇÃO

Ninguém inova sozinho

Grandes indústrias adotam plataformas colaborativas e se abrem aos pequenos para expandir soluções no mercado

POR SÉRGIO ADEODATO

A busca por soluções viáveis para aumento da eficiência produtiva, redução do uso de recursos naturais e melhoria da qualidade de vida deveria ser o ponto forte de países emergentes, como o Brasil, instados a um modelo de crescimento econômico de menor risco ambiental e social, diferente dos padrões que enriqueceram a Europa e os Estados Unidos. Para analistas, as condições de sustentabilidade no planeta exigem um novo caminho para o modo de inovar, o que, potencialmente, abre oportunidades para a inclusão de pequenos negócios aptos a multiplicar boas ideias. “O leque de atores torna-se diversificado porque as empresas procuram uma relação mais próxima com o mercado para entender as demandas e garantir serviços e matéria-prima com os fornecedores”, afirma Paulo Mól, superintendente do Instituto Euvaldo Lodi, pertencente à Confederação Nacional da Indústria (CNI).

É preciso inovação no modo de gerir a própria inovação e, assim, dar uma guinada nos números brasileiros da ciência e tecnologia, a começar pelo patamar dos **→ investimentos** – muito baixos em relação ao Produto Interno Bruto (PIB), quando comparado a países como Japão, EUA, Alemanha e Coreia do Sul, por exemplo. No Brasil, a participação das empresas nesse montante (43,1%) é inferior à do governo (54,9%), enquanto nas nações desenvolvidas e algumas emergentes a proporção é inversa. Na China, o setor privado investe em pesquisa tecnológica mais que o triplo do governo, segundo o último levantamento da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OECD).

“Como consequência, perdemos competitividade ano a ano”, adverte Mól, ao citar como referência o **→ Global Competitiveness Index**, calculado pela escola de negócios suíça IMD, no qual o Brasil figura em 54º lugar entre 60 países, conforme dados de 2014. Os reflexos estão na balança comercial, na qual as exportações se baseiam em bens primários (*commodities*) com baixo valor tecnológico e as importações têm grande participação de produtos com maior nível de inovação e complexidade, como equipamentos eletrônicos e produtos químicos. Para ele, a desconfortável posição brasileira tam-

bém se explica, porque parte expressiva das soluções inovadoras é centrada na própria empresa, para modernização de processos produtivos, e não no mercado. Menos de 1% dos casos se traduzem em novos produtos ou serviços para comercialização internacional, conforme dados do IBGE.

Outra razão é a falta de capital humano: a cada 100 profissionais que se formam em universidades no Brasil, menos de dez cursaram engenharia, ciências ou áreas afins – o que, na opinião de especialistas, é indicador da defasagem em inovação. Na China, a proporção é quatro vezes maior. O desafio é virar esse jogo, também aprimorando o modelo nacional de financiamento de pesquisas. Este se baseia hoje na oferta de crédito pelo governo, diferente da subvenção com contrapartida do setor privado, como ocorre no resto do mundo. No Brasil, quem inova precisa controlar riscos para conseguir pagar o empréstimo. “Por isso a inovação é menos ousada aqui do que em outros países, onde o governo é parceiro dos projetos”, diz Mól.

O assunto compõe a agenda apresentada este ano ao governo federal pela Mobilização Empresarial pela Inovação, coordenada pela CNI para aumentar os esforços no setor. Uma estratégia é o estímulo a pequenas empresas e *start-ups*, hoje procuradas por grandes corporações para parcerias de negócio e pesquisas colaborativas. Aos poucos, o espaço do protagonismo antes exclusivo dos detentores do capital é dividido com quem possui conhecimento e agilidade para dar saltos e correr riscos. O objetivo é compartilhar *expertises* para criar um ambiente saudável de inovação no mercado em geral, com ganhos para todos. “Não há o que esconder: queremos inspirar e dar o caminho das pedras para pequenos e grandes, disseminando conhecimento sobre novos modelos”, revela Alberto Gadioli, diretor de pesquisa e desenvolvimento da 3M do Brasil, considerada uma das mecãs globais da inovação.

Plataformas de gestão e índices para estabelecer prioridades e medir resultados dos projetos são hoje abertos a parceiros. Uma das ferramentas é o New Product Vitality Index, mediante o qual a empresa estabelece meta para a venda de novos produtos. De um total de R\$ 3,6 bilhões faturados



BRUNO BERNARDI

anualmente no Brasil, 35% correspondem hoje a soluções inovadoras, existentes no mercado no máximo há cinco anos. Algumas dessas tecnologias apresentam vantagens ambientais e são desenvolvidas em cooperação com empresas. Um grupo delas trabalha hoje em 15 projetos destinados a reduzir o peso de autopeças, com objetivo de diminuir o consumo de combustível.

“A estratégia do mercado é pulverizar o conhecimento para chegar a soluções baratas e escaláveis”, enfatiza Antonio Carlos Dias, diretor de *smart cities* (cidades inteligentes) da IBM Brasil. Empresas de menor porte podem abrir espaços para as soluções das grandes. O caminho parece irreversível: “As conexões com os elos da cadeia são chave no momento em que estamos migrando para o ambiente de **→ computação em nuvem**”, reforça o diretor.

Em sua análise, as grandes companhias buscam novas rotas também como resposta à explosão das tecnologias de redes sociais – e os efeitos chegam à gestão das cidades inteligentes. Estima-se que água, coleta de resíduos, energia e mobilidade, entre outros serviços básicos, sejam cada vez mais monitorados em tempo real a partir de informações transmitidas pelos cidadãos, além das colhidas por um sem-número de sensores presentes nas esquinas das metrópoles.

A força da sociedade conectada em rede inspira também o modelo de inovação da Natura, empresa de cosméticos reconhecida no mundo pela atuação com fornecedores de insumos da biodiversidade. “A seleção de novos projetos de produtos tem como base o *triple bottom line*, com análise dos impactos financeiros, sociais e ambientais, a partir de indicadores como emissão de carbono, reúso de material pós-consumo e impacto dos resíduos”, conta Luciana Hashiba, gerente de gestão de portfólio e redes.

A capacidade de inovação é potencializada através da geração de valor compartilhado em rede – isto é, a reunião de competências para o desenvolvimento de ideias que podem se transformar em novos negócios, envolvendo universidades, empresas, agências de fomento.

Em 2014 foi realizado um **→ hackathon** em conjunto com o MIT Media Lab, trazendo estudantes das melhores universidades brasileiras para cocriar uma nova geração de produtos e tecnologias transformadoras. Desses encontros nascem inspirações que se somam à sinergia da empresa para o lançamento de novidades. Uma delas foi a linha de desodorantes desenvolvida com uma válvula especial que permite utilizar menos materiais na embalagem sem alterar o rendimento, reduzindo pela metade o impacto ambiental. **zz**

Em 2012, de acordo com a OCDE, o Brasil investiu 1,24% do PIB em inovação. Na Coreia do Sul, os recursos foram de 4,36% e, nos EUA, 2,98%

Entre 2010 e 2014, o Brasil perdeu 16 posições no índice, ficando atrás de países como a Colômbia e o Peru

Nova fronteira da era digital, que permite o uso de computadores e servidores interligados por meio da internet, com acesso de qualquer lugar do mundo, a qualquer hora, sem necessidade de instalação de programas

Maratona que reúne programadores, designers e outros profissionais ligados à inovação para o desenvolvimento de projetos colaborativos, que podem ser específicos ou livres



Morros dos ventos uivantes

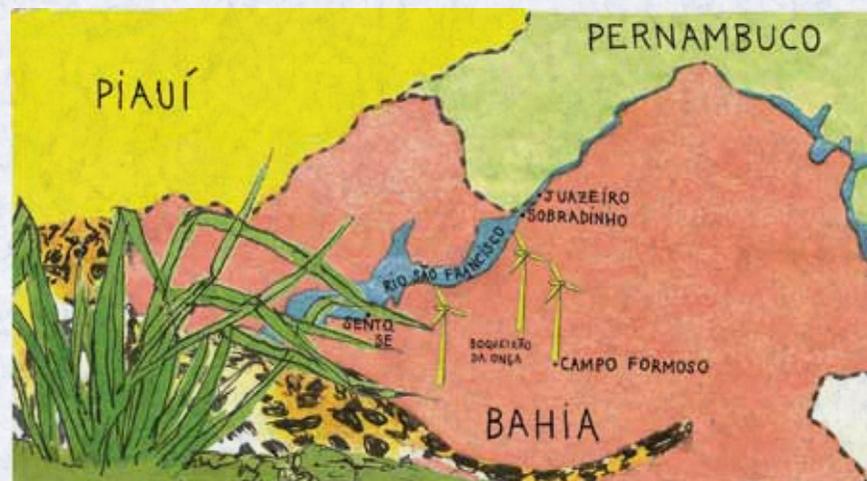
Ao pé das montanhas do Boqueirão da Onça, na Bahia, a aposta está na força dos ventos e na riqueza a ser gerada pelas belezas do parque nacional

A viagem pela BA-210, rodovia que margeia o Rio São Francisco no município de Sento Sé, norte da Bahia, descortina uma terra de contrastes. De um lado, o gigantesco lago verde-esmeralda de Sobradinho simboliza a tradicional geração hidrelétrica da “velha economia”. De outro, avista-se um complexo de serras sobre o qual se expande a fonte renovável de energia que mais cresce no País: a eólica. As enormes torres com suas pás giratórias e o potencial para novas instalações voltadas para o aproveitamento dos ventos seriam absolutamente bem-vindos não fosse um detalhe que tem gerado controvérsias: a região, um dos últimos refúgios de Caatinga selvagem do sertão nordestino, deverá abrigar o próximo parque nacional a ser criado no Brasil – o Boqueirão da Onça.

Inserida na categoria de proteção integral, a nova unidade de conservação proíbe determinados usos econômicos, inclusive a geração eólica. Devido principalmente a esse conflito, o processo de debate e estudos para a instituição do parque arrasta-se por mais de uma década. A área proposta foi reduzida de 1,2 milhão de hectares para 860 mil, no intuito de excluir povoados e áreas de mineração. Depois, diante do grande interesse pela energia dos ventos, o território a ser protegido encolheu para apenas 340 mil hectares.

No desenho ficou de fora o topo das montanhas, justamente o local mais procurado pelas onças-pintadas para abrigo e reprodução. “Como resultado da abertura de estradas e da movimentação de veículos, elas são obrigadas a se deslocar e chegam próximo dos povoados, gerando conflitos com moradores devido ao ataque a animais de criação”, lamenta a bióloga Claudia Campos, pesquisadora do Instituto Pró-Carnívoros.

Para ela, a questão não é inviabilizar os projetos de energia renovável, por-



que o País precisa deles, “mas fazê-los da melhor forma”. De acordo com o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), os estudos e a consulta pública para criação da área já foram concluídos e a proposta encontra-se em fase de negociação com outras esferas do governo federal.

O Conselho Nacional do Meio Ambiente definiu em 2015 as regras ambientais para o setor eólico, isentando-o da obrigação de estudos prévios de impacto. No entanto, em regiões ainda selvagens, diferentemente das já afetadas por cidades, alterações na paisagem – por pequenas que sejam – podem causar grande estrago, dizem pesquisadores. Além dos riscos ao voo das aves, a chegada das torres muda a dinâmica da ocupação humana, especialmente em lugares até então esquecidos, como o Boqueirão da Onça.

A expectativa de empregos e oportunidades atrai gente de outras regiões. O aumento do desmatamento pode ser uma consequência, mas há também impactos sociais. A substituição é um deles. Prova disso é o movimento à frente da pousada e restaurante “Zé das Moças”, no distrito de Piçarrão, na estrada de acesso a uma das principais usinas de energia eólica da região.

Por outro lado, a nova atividade eco-

nômica inibe o tráfico de maconha, que tinha ali uma de suas principais rotas. A mudança de rumos tornou-se mais efetiva com o vaivém das expedições de biólogos e o debate em torno do novo parque nacional. “Hoje ninguém mata onças porque há sempre pesquisadores que vêm procurá-las”, ressalta o morador Domingos Barros.

O segredo para o ganha-ganha está em conciliar energia limpa e conservação da biodiversidade, e não torná-las conflitantes. “A geração eólica ficou competitiva e deverá ser a segunda principal fonte energética até 2019”, afirma Élbria Gannoum, presidente da Associação Brasileira de Energia Eólica. Segundo ela, a expansão ocorrerá principalmente no Nordeste, em especial no sertão da Bahia.

Os ventos alísios, os melhores do mundo para o setor, dão esperanças ao povoado Minas da Cabeluda, ao pé das montanhas do Boqueirão da Onça. Lá as casas são de pedra como no antigo desenho animado *Os Flintstones* e os moradores penam para sustentar-se com a venda de ametistas. A mineração de pedras semipreciosas enriqueceu pais e avós, mas entrou em decadência. A aposta está na força dos ventos e na riqueza a ser gerada pelas belezas do parque nacional.



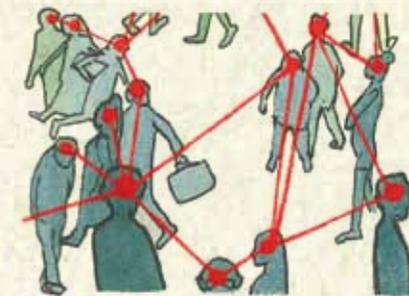
Novas governanças urbanas

Cidades transbordam relatos contagiantes de quem, cansado de esperar, fez a mudança. Do protagonismo individual nasce uma inteligência coletiva

Hofplein, Rotterdam. Este é um bairro reconstruído no Pós-Guerra, pródigo de infraestrutura e edifícios, mas desprovido de tecido urbano – justamente o que faz com que uma cidade seja cidade. Um grupo de cidadãos apaixonados por possibilidades entendeu que faltava tecer novos fios de relações humanas e conexões na estrutura esgarçada do espaço urbano. Arregaçou as mangas e construiu, literalmente, um caminho. Luchtsingel é uma ponte de 390 metros, formada por 17 mil placas de madeira, parecidas com palitinhos de picolé. Na falta de orçamento público, qualquer cidadão disposto a investir 25 euros teria seu nome gravado em uma placa. Em três meses, o projeto angariou 1.300 participantes e quase 100 mil euros.

Jardim Eliane, São Paulo. Décadas atrás, o catador Pedro Henrique Mesquita percebeu que a área encharcada seria o local ideal para criar seus cavalos. Com os anos, os vizinhos chegaram – de ocupantes informais ao Shopping Aricanduva. A área aberta tornou-se um emaranhado de casas e vielas. Até que Pedro Henrique resolveu transformar o derradeiro pedaço de chão não construído, o lixão da redondeza, no único espaço de lazer da região. Mais do que isso, em um cantinho de cidadania.

Nossas cidades transbordam de relatos contagiantes de quem, cansado de esperar, fez a mudança. Melhor: nos últimos anos, o protagonismo individual ganhou renovado ânimo e catapultado alcance, na prática da inteligência coletiva – termo com raízes na “inteligência simbiótica” de Norman Lee Johnson, em fins de 1970. Diálogo com a “noosfera” de Peter Russell, dos anos 1980, e cunhado por Pierre Lévy, em 1994, é a capacidade que um coletivo tem de reunir e articular



competências e conhecimentos individuais, para reelaborá-los em benefício comum. Enfim, um processo coletivo e interativo de produção de conhecimento, baseado no que cada um sabe.

Mas funciona? A prática mostra que sim. Desde que certas condições sejam respeitadas – inclusive para evitar que supostos processos de inteligência coletiva sejam usados para legitimar a opinião de alguns.

1 Valorização da diversidade. O Viveiro de Iniciativas Ciudadanas é uma plataforma aberta e colaborativa que promove, analisa e apoia iniciativas e processos de construção de cidadania. De microurbano a empoderamento cidadão para a transformação de espaços, de cartografias a bancos de tempo e moedas sociais.

2 Engajamento efetivo e reflexão e ação. O Sampa CriAtiva surgiu como um espaço virtual para o cidadão conhecer casos inspiradores de todo o mundo e do seu próprio bairro, repensar como melhorar a cidade e protagonizar essa mudança. Em uma das 810 propostas recebidas em seis meses, o maratonista Paulo de Jesus ofereceu às concessionárias de serviços públicos e à prefeitura a possibilidade de georreferenciar problemas preventivamente, a partir de quem mais circula pela cidade: os corretores de rua.

3 Informações múltiplas e compartilhadas. O recém-nascido EuVoto surgiu para chamar a atenção dos moradores de São Paulo sobre os projetos de lei em trânsito na Câmara Municipal e registrar suas opiniões sobre eles. O projeto é apoiado pela Open Knowledge Brasil e usa o software DemocraciaOS, criado na Argentina e presente em cidades desde o México até a Ucrânia.

4 Transversalidade. Misto de *think tank* urbano com profissionais de várias áreas, centro comunitário e espaço de convívio, o BMW Guggenheim Lab busca inspirar novos modos de pensar a vida urbana. Participatory City, por exemplo, mapeou 100 tendências urbanas com os cidadãos de Nova York, Berlim e Mumbai.

5 Cada um com seu papel. A organização Code for America estimula pessoas talentosas a trabalhar onde normalmente odiariam: órgãos de serviços públicos que não funcionam tão bem como poderiam. Um exemplo é o Adopt a hydrant, aplicativo que estimula os cidadãos, as empresas e as organizações a fazer o que a prefeitura de Boston não conseguia sozinha – retirar a neve dos hidrantes, garantindo o seu funcionamento.

6 Respeito às regras pactuadas. Dublin City Beta é um laboratório vivo de ideias dos cidadãos voltadas para melhorar permanentemente a cidade – de criação de *parklets* à sinalização urbana. Dotado de 0,01% do fundo de inovação da cidade, o projeto “prototipa” as ideias que passam por um crivo de critérios (viável, passível de teste, sustentável, transferível) e as implementa em uma região definida da cidade, para que os cidadãos possam validá-las (ou não).

Veja em goo.gl/tVWSCt Para conhecer mais sobre a lógica deste e de outros projetos do grupo ZUS/Zones Urbaines Sensibles: *Re-public – Towards a new spatial politics*, de Elma van Boxel e Kristian Koreman. NAI Uitgevers Publishers, 2007. Assista a vídeo em goo.gl/b4uhPZ Assista em goo.gl/qFcQtT



Questão cultural

POR AMÁLIA SAFATLE E MAGALI CABRAL FOTO BRUNO BERNARDI

Não há como fazer cidades voltadas para as pessoas sem resolver o nó da mobilidade, e não há como desfazer esse nó sem antes promover uma mudança cultural. O secretário **Nabil Bonduki**, que transita entre o urbanismo e a cultura, pasta que ocupa na prefeitura de São Paulo, resgata a história da cidade que foi atropelada pelos carros e por uma divisão territorial que segregou ricos e pobres, usuários do transporte particular e do coletivo, em linha com a desigualdade que tanto caracteriza o Brasil. Claramente, popularizar o transporte individual motorizado não foi solução para as cidades e agora o desafio está em desprivatizar os lugares de uso comum. Mas isso só funciona caso as pessoas desejem conviver. Ampliar o uso compartilhado do espaço e do transporte somente será realidade quando o amor e o respeito superarem a diferença de classes. A boa notícia é que esse movimento vem turbinado por uma juventude cada vez mais articulada em rede, capaz de espalhar um poder difuso em busca de uma cidade para chamar de nossa.

O chamado Novo Urbanismo busca trazer as cidades para uma escala mais humana, priorizando o bem-estar das pessoas. Os instrumentos públicos existentes em uma cidade como São Paulo são suficientes para fazer uma transformação nesse sentido?

Nós temos historicamente uma cidade que se configurou de modo a não contemplar esse uso dos espaços públicos pelas pessoas, e sim a priorizar o uso dos automóveis, principalmente a partir dos anos 1920. Priorizou a abertura de avenidas e acabou suprimindo praças para transformá-las em novos sistemas viários ou em terminais de transporte coletivo. Também optou por uma estrutura de transporte público radiocêntrica, do Centro para os bairros, atendendo a uma lógica de segregação, na qual a classe média anda de automóvel e a população trabalhadora, de baixa renda, usa o transporte coletivo e vai se alojar nas periferias.

As principais praças do Centro, como Parque

Dom Pedro, a Praça das Bandeiras, a Princesa Isabel, a do Correio, praticamente foram suprimidas para virar terminais de ônibus. Outras, como a João Mendes, que hoje nem sequer as pessoas percebem que são praça, viraram parte do sistema viário. A Praça Portugal, no encontro da Avenida Rebouças com a Brasil, hoje é um entroncamento viário. Isso se reproduz pela cidade toda. Essa proposta urbana, baseada no automóvel e em um transporte coletivo que não está racionalizado, que não foi pensado para ter conforto e economia, acabou fazendo com que a cidade tivesse muito pouco espaço público destinado ao cidadão.

Então a questão viária, de transportes, é determinante? Sem resolver isso não teremos um urbanismo voltado para as pessoas?

Difícilmente. Claro que também há outros problemas. Na periferia, muitos espaços eram desti-

Nabil Georges Bonduki é secretário municipal de Cultura em São Paulo. Em 2012, elegeu-se vereador pelo Partido dos Trabalhadores (PT). Em 2011 e 2012, foi secretário de Recursos Hídricos e Ambiente Urbano do Ministério do Meio Ambiente. Arquiteto e urbanista formado pela USP, tem experiência nas áreas de habitação, planejamento urbano e regional, história urbana e meio ambiente



nados para praças, pois, quando há um loteamento, este deve doar para a prefeitura uma porcentagem do terreno para áreas verdes, institucionais etc. Só que essas áreas, em vez de serem destinadas para o coletivo, ficaram muitas vezes abandonadas, porque o poder público não implantou praças. Depois, por carência de política de habitação, acabaram ocupadas por favelas e assentamentos precários.

São Paulo é a cidade que mais cresceu no mundo na segunda metade do século XX. Em 1940, tínhamos 1,5 milhão de pessoas na região metropolitana e chegamos no fim do século com 17 milhões. E esse período é exatamente aquele em que a cultura do automóvel predominou e a carência de habitação foi muito forte, porque a migração foi intensa e o poder público não conseguiu planejar essa expansão da cidade. Vimos o espaço público da cidade – a rua é o espaço público por excelência – sendo ocupado pelo automóvel e, em seguida, perdendo o protagonismo diante da necessidade de ocupação habitacional.

Com isso, formou-se em São Paulo uma cultura que é do espaço privado. Em outras cidades no Brasil, como o Rio, a presença da praia cria uma cultura de utilização do espaço público, mas não só isso, é também a cultura do boteco. Lá se recebe menos em casa, enquanto em São Paulo o espaço da casa é muito valorizado. Esse “antiurbanismo” fez com que perdêssemos a possibilidade de contemplar a vida urbana nos espaços de sociabilidade.

E essa cultura se solidificou. Lembramos do caso de um professor que, procurado pelo repórter do caderno de “cidades” de um jornal, respondeu que tinha de ser ouvido pelo caderno de cultura, pois urbanismo é um assunto de caráter cultural.

Urbanismo é cultura, até porque faz parte de um processo criativo. Ao mesmo tempo, é atravessado pela questão da propriedade da terra, do processo imobiliário e do interesse econômico.

E, na questão da mobilidade, onde está o interesse econômico?

Primeiramente, na indústria automobilística. No Brasil, ela foi o carro-chefe do processo de indus-

trialização e, pelo menos durante muitas décadas, era seletiva, ou seja, só conseguia atender adequadamente quem tinha renda para adquirir o carro. A maior parte da população ficava excluída.

No fundo, a gente viveu e vive uma privatização do espaço público. Um carro ocupa 25 metros [quadrados] quando está estacionado na rua, ou 60 quando está circulando, para transportar 1,3 passageiro em média. Então 1,3 passageiro ocupa um tamanho de área pública muito grande. Gradativamente, o acesso ao automóvel começou a se popularizar e isso foi determinante para se pensar uma nova cidade – eu não chamaria de Novo Urbanismo, mas um novo modo de vida urbano. Porque quanto mais gente tem acesso ao automóvel...

... mais insustentável fica a situação.

Exatamente, porque não dá para todo cidadão ter automóvel e sair na rua ao mesmo tempo, não cabe no espaço público. Isso vem gerando uma situação tão insustentável em termos de mobilidade que se impôs a necessidade de priorizar o transporte coletivo. Mas o transporte coletivo ainda tem dificuldade de se impor como agenda para as cidades, porque a elite e a classe média que usam o automóvel têm muito poder político. Então gera uma certa reação quando o prefeito [de São Paulo, Fernando] Haddad, por exemplo, determina fazer faixa exclusiva de ônibus – o modelo de corredor à esquerda, que seria o ideal, é muito demorado – e destinar uma das três ou quatro faixas exclusivamente ao transporte coletivo. Mas isso já começa a gerar uma mudança de mentalidade.

O argumento das classes mais favorecidas é que o transporte coletivo no Brasil e em São Paulo é muito ruim, desconfortável. Em geral, dizem que primeiramente seria preciso melhorar a qualidade para, depois, poderem migrar para o coletivo.

É fato que o transporte coletivo não tem alta qualidade, mas também não é tudo isso que essas classes falam, principalmente nas regiões onde moram. Claro que, para quem vem de Guaianazes, Cidade Tiradentes, M'Boi Mirim, andar 30 a 35 quilô-

metros apertado dentro do ônibus é um problema. Mas, nas áreas de classe média alta, o ônibus não é nenhum desastre para quem faz poucas distâncias e, especialmente, para quem pega os corredores de ônibus. O Metrô também foi seletivo, instalado nas áreas mais valorizadas. Então, temos um Metrô que não perde para nenhum outro do mundo; quem fala isso é porque não conhece. Agora tem uma outra coisa, que é a mistura de classes, porque o uso do espaço público e do transporte coletivo fazem com que as classes tenham de se misturar. E aí nós temos uma cultura de segregação que está presente no território, com favelas e bairros separados pelo valor imobiliário, e está na mobilidade. No carro, você tem o ar-condicionado, o rádio, você fala ao celular sem ser ouvido pelos outros, você cria um micromundo protegido e, para os mais ricos, até blindado. Agora, para poder fazer essa reversão, é difícil. Ela gera reações e desconfortos.

Do ponto de vista ambiental, a cidade também cometeu equívocos enormes, como canalizar fundos de vale para fazer avenidas, quando deveriam ser áreas permeáveis, públicas ou até navegáveis. Boa parte foi impermeabilizada e não temos arborização, exceto em bairros de elite, como Jardim Europa e Pacaembu, onde foram planejadas calçadas mais largas e as praças foram preservadas. Esses bairros têm uma temperatura em média 6 graus mais baixa que a das áreas mais quentes. Mas, na hora em que se vai para a região industrial, em antigos bairros da orla ferroviária, não tem arborização nenhuma.

Isso tudo faz parte de um modelo insustentável de cidade. Outra coisa, esse espaço vai se “desertificando”. As pessoas usam os automóveis, criam-se condomínios fechados, prédios murados. As cercas elétricas começam a chegar em casas da periferia, porque o morador da periferia também vive o problema da violência. E, quanto mais desertificado for o espaço, mais inseguro. Então isso gera uma lógica privatizadora.

Com a piora no bem-estar, observamos diversos movimentos de cidadãos, não só em São Paulo, organizando-se em coletivos, buscando resgatar a cidade, criar mais afeto entre as pessoas e o lugar que habitam. Como o senhor analisa esse fenômeno?

De 15 anos para cá vem lentamente se formando uma outra mentalidade para contrapor-se a esse modelo cada vez mais insustentável de cidade. E vejo uma força muito grande da juventude. Nós passamos por uma onda jovem: 27% da população brasileira tem entre 15 e 29 anos. E a juventude tem como característica ocupar mais o espaço público do que as outras faixas etárias.

Por quê?

A juventude já não cabe na casa dos pais, já tem desejos próprios, mas ainda não possui renda suficiente para ter sua própria casa. Então ela tem mais predisposição para ir para a rua. Também está em uma idade de intensa sociabilidade, de experimentação, de conhecer gente nova e se projetar para o espaço público. Depois, esse modelo do automóvel começa a ficar cada vez menos viável, seja pelas razões que a gente já falou, seja porque as pessoas

começam a se dar conta do alto custo de ter um carro. A juventude passa a buscar coletivos culturais, se agregar para se dedicar à criação, desde a banda de garagem até o audiovisual, o cicloativismo. E outras formas de trabalhar e se organizar, como o *coworking*. Quando predominava o

computador de mesa, parecia que isso aprofundaria definitivamente a privatização do espaço, com a pessoa morando e trabalhando dentro de sua casa. Mas, com o crescimento dos dispositivos móveis – o *laptop*, depois o *tablet* e depois celular –, a pessoa pode se conectar de qualquer lugar. Podem estar no espaço público e continuar conectadas, o que foi decisivo para esse movimento.

A era da informação em rede leva as cidades a se reorganizarem em redes?

Sim. As pessoas se encontram nas redes e também usam as redes para marcar encontros no espaço físico. E, quando digo 15 anos para cá, é porque o processo vem vindo. No meu mandato de vereador em 2001, fui o primeiro presidente da Comissão da Juventude na Câmara, e nós fizemos um conjunto de sessões para que os coletivos jovens pudessem fazer um diagnóstico da juventude na cidade. Foi uma novidade no Brasil. E, através desse processo, chegamos à implantação do VAI, o Programa para a Valorização das Iniciativas Culturais. Por que chegamos a esse programa? Porque detectamos que

O espaço e o transporte públicos levam as classes a se misturar. Mas aqui a cultura é de segregação



As visões ainda estão em confronto, contra ciclovias, corredores de ônibus e eventos na rua

havia uma efervescência cultural na periferia, com jovens que queriam participar de atividades culturais, mas não tinham mecanismo de apoio para projetos e coletivos culturais.

Qual seria a efetividade desses movimentos, que em geral se dão de forma pontual e em uma escala pequena? Dá para imaginar que transformação podem trazer?

Acho que já estão trazendo. O Churrasco da Gente Diferenciada, por exemplo, foi uma reação aos moradores de Higienópolis [*bairro nobre de São Paulo*] que não queriam a implantação de uma estação de metrô na Avenida Angélica.

As manifestações de 2013, que se iniciaram com demandas ligadas a transporte público, podem se enquadrar nesses movimentos?

Sim. O Movimento Passe Livre começa dez anos atrás. Em 2013, tem aquela explosão toda, mas vinha crescendo esses anos em torno da causa da livre circulação, da ideia de que as pessoas têm o direito de circular pela cidade. A meu ver, 2013 é o ponto de chegada desse processo. O Movimento Boa Praça [*mais em reportagem à pág. 41*] começa em 2008, 2009, pelo desejo da Cilinha [*Cecilia Lotufo*], de fazer o aniversário da filha dela em uma praça. Então precisava arrumar, cuidar da praça. Eu acompanhei isso desde o primeiro dia.

O Plano Diretor de 2002 já apontava para muita coisa nesse sentido, mas ainda de forma incipiente. Aí, na campanha de 2012 surgiu o movimento Existe Amor em SP, diretamente ligado à ocupação do espaço público. Era uma reação ao "Proibidão" da gestão do [*então prefeito Gilberto*] Kassab. Havia uma ideia de reprimir ambulante, artista de rua, grafiteiro. A Lei Cidade Limpa foi importante para combater a poluição visual, mas também tinha caráter um pouco higienizador. Então surgiu uma reação a isso: "existe amor, convivência, sociabilidade".

Não sei se podemos falar em Novo Urbanismo, porque implica uma transformação profunda na cidade, que ainda não aconteceu. Trata-se mais de uma nova cultura urbana que está se implantando e poderá gerar um novo urbanismo, ou já vem geran-

do. O Plano Diretor vem no bojo desse processo de busca de valorização do espaço público, de priorização do transporte coletivo e não motorizado, de criar a fachada ativa. Ouseja, ter os prédios abertos às calçadas para que estas ganhem vida. São propostas que atendem a esse movimento. Esse movimento gerou um respaldo político a uma proposta que buscava romper esse modelo. Mas para ter outro modelo mais sustentável, mais amigável com o cidadão, ainda temos de caminhar bastante. As visões ainda estão em confronto, com campanhas contra a ciclovias, contra corredor de ônibus, contra eventos culturais na rua.

No fundo estamos falando de mudança em eixos de poder? Perdem força as decisões top-down, definidas pelo poder econômico, e ganham força as decisões tomadas em rede, de forma difusa, descentralizada?

Eu diria que se trata de um novo movimento social. Porque tivemos, e ainda temos, movimentos sociais por necessidades básicas, como moradia, creche, escola, pavimentação. Isso foi uma primeira geração de movimentos sociais. Agora estamos começando a ter um movimento em torno de outras coisas, como casas de cultura na periferia, artista de rua, uso da rua para eventos culturais, cicloativismo visando reduzir a velocidade dos carros. Antes, só se vinha reivindicar casa de saúde.

Quando se melhora a cidade, surge um lado perverso, que é o da gentrificação.

Por isso é preciso melhorar a cidade inteira. Se melhorar só um lugar, ali gentrifica. A gentrificação existe não porque a cidade melhorou, mas porque existe desigualdade. Além disso, precisa haver mecanismos de proteção por parte do poder público.

Mas até nos países desenvolvidos, onde a desigualdade é menor, há gentrificação.

Acontece, só que em uma cidade onde todos os bairros têm qualidade, esse problema acaba sendo minimizado. [vz](#)

Assista a trechos desta entrevista em vídeo em fgv.br/ces/pagina22



Tática de ocupação

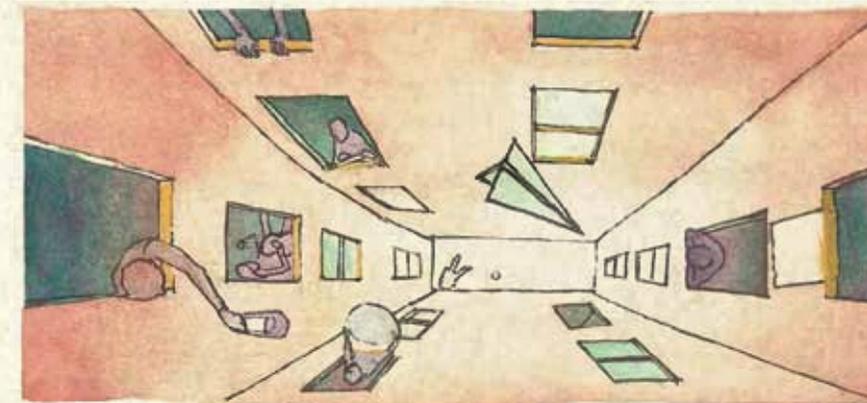
Mundo afora, o urbanismo tático reúne soluções temporárias, de baixo custo, concebidas pela comunidade, geralmente sem a chancela das autoridades

A expansão urbana e as longas estiagens fizeram com que Santiago perdesse um quarto de suas áreas verdes ao longo dos últimos 24 anos. A capital chilena espelha a realidade da maioria das metrópoles, em que os espaços públicos se tornam a cada dia menos hospitaleiros. Mas há quem resista. Várias comunidades de base têm buscado formas lúdicas de quebrar, simbolicamente, o cimento, convertendo estacionamentos e terrenos baldios em praças como as de antigamente.

A Fundación Mi Parque, que ajudou as comunidades de 53 municípios chilenos a criar 182 mil metros quadrados de áreas verdes, é um ótimo exemplo desse tipo de militância. Em San Bernardo, cidade periférica de Santiago, mais de 1.500 voluntários organizados pela entidade participaram da recuperação de 14 parques. Ali, eles produziram murais coloridos, instalaram parquinhos, mesas de pingue-pongue e quadras esportivas, formaram jardins, plantaram mais de mil árvores. E a população retomou um território que parecia perdido.

Esse tipo de intervenção é típico do chamado urbanismo tático ou de guerrilha. Trata-se de um movimento internacional que reúne soluções urbanas temporárias, de baixo custo, concebidas pela própria comunidade, geralmente sem a chancela das autoridades. Suas estratégias incluem a expansão da calçada sobre o asfalto, a introdução de vegetação, bancos, mesas de cafés e estacionamentos de bicicletas; a criação de espaço para a criação artística, com a instalação de pianos ao ar livre e produção de peças tricotadas para decorar hidrantes; e a criação de faixa de pedestres, sinalização de trânsito e ciclovias "informais".

Nos Estados Unidos, uma das experiências de urbanismo tático mais vistosas dos últimos anos ocorreu em Oak Cliff, área decadente e barra-pesada de



Dallas, no estado do Texas. Um quarteirão cheio de imóveis abandonados, sem qualquer comércio de rua e com as calçadas tomadas por veículos converteu-se num polo cultural que serve de inspiração para uma dezena de outros municípios americanos.

Jason Roberts, fundador do grupo de design urbano Better Block, conta numa conferência TED que o renascimento do bairro começou de forma desprezível, quando ele e alguns amigos artistas decidiram abrir uma galeria de arte temporária, de apenas um dia, em um teatro caindo aos pedaços. Como chamariz, usaram o mote de que aquele era um lugar histórico, onde foi morto Lee Harvey Oswald, suspeito de ter assassinado o presidente John Kennedy. O evento atraiu 700 pessoas. "Mudar a percepção das pessoas sobre um lugar faz toda a diferença", lembra Roberts. Daí para a frente, o Better Block começou a montar eventos e projeções de cinema no teatro, que colocou o quarteirão no mapa.

Na sequência, o grupo tirou da manga uma campanha para promover Oak Cliff como meca dos ciclistas, que encontravam pouco espaço em Dallas. Detalhe: até então, a circulação de bicicletas no bairro era praticamente nula. Mais uma vez, centenas de pessoas abraçaram a ideia, e excursões ciclísticas tornaram-se corriqueiras na vizinhança.

O grupo queria avançar ainda mais

na humanização do bairro, mas descobriu que uma série de leis com mais de 70 anos impediam que as pessoas se aglomerassem nas ruas ou que a comunidade instalasse floreiras ou marquises que protegessem as calçadas do sol inclementemente do Texas.

Roberts resolveu violar todas essas regras em um fim de semana. Durante dois dias, prédios abandonados deram lugar a oficinas de arte para crianças, mercados de flores e cafés temporários. As ruas ganharam deques de madeira, arbustos em vasos e 43 árvores emprestadas por um hotel da região, que ia plantá-las no dia seguinte. Autoridades locais foram convidadas a participar da festa. Tiveram de admitir que a legislação estava caduca e passaram a trabalhar na sua modernização. Hoje, muitas das instalações temporárias propostas pelo Better Block se tornaram permanentes.

Experiências como essas estão ajudando o urbanismo tático a ganhar reconhecimento. A sua emergência em grandes metrópoles, inclusive Rio, Hong Kong, Lagos, Mumbai e Istambul, é tema de uma grande exposição aberta em novembro no Museu de Arte Moderna de Nova York, o MoMA. E algumas autoridades municipais também começam a perceber que as cidades só têm a ganhar com o engajamento ativo da comunidade.

Assista em goo.gl/JxNmL3 e goo.gl/Ks4jIX
Veja em uneven-growth.moma.org



Sobre cidades... **e pessoas**

As tendências urbanísticas alteraram-se ao longo da História, levando algumas cidades a se desconectar de sua gente. Um novo modelo tenta fazer o resgate

POR **MAGALI CABRAL**

FOTO **GONZALO CUÉLLAR MANSILLA**

Em uma época remota, o homem acreditou que a natureza e os estrangeiros lhe eram hostis e passou a delimitar e a murar perímetros onde viveriam apenas os iguais. De lá até aqui, camadas e mais camadas de urbanização se sobrepuseram a essas ocupações iniciais, enterrando literalmente as muitas faces da história da civilização. O primeiro modelo ocidental de cidade urbanizada, a *pólis*, teria surgido da “prancheta” do escultor Fídias, no século V antes de Cristo, na Grécia de Péricles. Com o fim do Império Romano, cidades medievais “brotaram” por todo o continente europeu. Com o tempo, foram consideradas antiquadas e insalubres, sucumbindo ao traçado sofisticado das cidades renascentistas de grandes eixos monumentais que, por sua vez, mal resistiram às duas revoluções industriais que se seguiram.

Pressão por um novo urbanismo vem de jovens de classe média e alta que viram modelos no exterior

As cidades modernas que habitamos hoje foram sendo desenhadas a partir da lógica do desenvolvimento industrial do fim do século XIX e início do século XX. Algumas, como São Paulo, cresceram em escala tão avassaladora a partir da Segunda Guerra Mundial que, de certa forma, se desumanizaram. Separaram o sujeito (pessoas) do objeto (cidade). Por exemplo, grandes praças públicas do Centro viraram terminais de ônibus. Rios e córregos malculdados acabaram canalizados como se esgoto fossem. Avenidas e viadutos para a circulação de carros acuraram os pedestres. A paisagem deteriorou-se. Políticas de higienização urbana e grandes distâncias entre local de moradia e de trabalho contribuíram para diminuir a presença de pessoas nas ruas. A sensação de insegurança aumentou.

Ora, se as cidades são a expressão de uma época traduzida no espaço, como dizem os arquitetos e urbanistas e como a própria História sugere, São Paulo é provavelmente uma exceção à regra. É difícil crer que o resultado de cidade que se vê hoje seja uma representação das aspirações paulistanas. Mais fácil acreditar que a proposta de um novo urbanismo, que vem se fortalecendo nos últimos anos em várias grandes cidades do mundo e do Brasil, particularmente em São Paulo, seja, esta sim, uma autêntica aspiração coletiva.

A ideia é trazer a cidade de volta a uma escala humana, abrindo espaço para pedestres e bicicletas, construindo muitos parques e praças, melhorando o transporte coletivo, projetando habitações compatíveis com a infraestrutura instalada, espalhando bancos pelas calçadas. Convidando, enfim, as pessoas para (re)ocuparem os espaços públicos que restaram com mais intimidade e afeto.

NO PRECIPÍCIO

Em qualquer tempo e em qualquer lugar do mundo, o urbanismo é um processo não sustentável, na medida em que se trata de uma ocupação antrópica da natureza, como lembra João Sette Whitaker, professor de plane-

jamento urbano e coordenador do Laboratório de Habitação e Assentamentos Urbanos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAU/USP). Cidades feudais também não foram sustentáveis, embora exercessem impactos incomparavelmente menores sobre a natureza.

Em decorrência do capitalismo, mais de 50% do mundo está urbanizado e a dúvida é se essas ações pontuais de intervenção no espaço público serão capazes de tornar a vida nas metrópoles menos impactante (*leia reportagem à pág. 38*). Para Whitaker, se combinadas com o uso de novas tecnologias e com políticas sociais e habitacionais, poderão, sim, funcionar. Quer dizer, construir ciclovias e edifícios eficientes pode fazer diferença desde que 1,5 milhão de pessoas não continuem vivendo em áreas de mananciais.

Outro conceito que converge com os ideais desse novo urbanismo é o das cidades compactas, com maior densidade populacional nas áreas centrais, onde a infraestrutura geralmente é mais completa. “O modelo espraiado de cidade (*sprawl urban*) está empurrando a sociedade para a beira do precipício, para o limite ambiental”, constata Marcos Oliveira Costa, professor de Projetos e História da Arquitetura e Urbanismo da Fundação Armando Alvares Penteado e sócio do escritório de arquitetura e urbanismo Borelli e Merigo.

Há uma ilusão alimentada pelo mercado imobiliário de que morar em uma casa com árvores promove uma vida mais sustentável. “Ninguém contou que, para poder abraçar a árvore de manhã, essas pessoas têm de queimar cinco vezes mais combustível do que o sujeito que mora em um apartamento de um bairro central”, diz Costa (*mais à pág. 5*).

E pensar que, por volta dos anos 1930, as cidades estavam prontas para enfrentar o crescimento estúpido que viria nas décadas seguintes. Tinham transporte público sobre trilhos e a possibilidade ainda de optar pelo adensamento em vez do *sprawl*. Mas o Modernismo, na ilusão de que as máquinas

e o petróleo solucionariam todos os problemas da humanidade, deixou legados obsoletos do ponto de vista da sustentabilidade e da viabilidade social, entre os quais Marcos Costa destaca Brasília, Barra da Tijuca (na Zona Oeste do Rio) e Alphaville (na Grande São Paulo), locais onde não se vive adequadamente sem o uso diário de um carro. “E os modernistas gostavam tanto da palavra ‘eficiência’...”, diz Costa.

Para o professor da Faap, o melhor do movimento por um novo urbanismo é não negar a cidade real como fez o Modernismo. Isto é, em vez de botar tudo abaixo, procura-se conferir novos significados à cidade. “O propósito de construir ciclovias, por exemplo, não é com o intuito de resolver o problema do trânsito, mas de atender as pessoas que preferem usar bicicleta em vez de carro”, explica.

E o mais importante desse ativismo urbano que se vem consolidando em várias partes do mundo é o sinal de que há de fato um desejo de viver em cidades voltadas para as pessoas. “Ver os jovens ocupando loucamente as ruas em São Paulo mostra que já há uma vitalidade e uma intimidade com o espaço público que a geração anterior não experimentou”, testemunha Costa, ele próprio um morador da Consolação, um bairro central de São Paulo.

Entretanto, Costa acredita que para haver transformação ainda falta unidade aos grupos ativistas, o que lhes daria mais força para se contraporem à reação conservadora de moradores organizados que não querem ciclovias ou metrô na porta de casa, tampouco adensamento e gente na rua. “O debate em São Paulo ainda é ‘medieval’, tem até um Ministério Público que defende o uso de carros”, critica, referindo-se à liminar que tentou paralisar as obras de ciclovias na cidade (*mais sobre cicloativismo à pág. 48*).

O ELO

Em sua análise, Whitaker consegue enxergar um ponto comum entre os vários movimentos atuais. Os avanços econômicos dos últimos anos permitiram a entrada de um grande contingente de jovens em universidades e, somados ao advento da internet, moldaram uma

geração com outros parâmetros de referência. “São jovens de até 30 anos que cresceram na democracia, com possibilidade de reflexão, de ver e entender as coisas, de fazer comparações com outros países do mundo. Só do → **Ciência Sem Fronteiras** há mais de 100 mil alunos de Ensino Superior fora do Brasil que já sabem, por exemplo, como é a qualidade de vida em cidades como Amsterdã.”

Tudo isso gera, segundo ele, uma pressão que não vem mais das classes populares, como nos anos 1960 e 1970. “Vem de jovens de classe média e alta que começam a exigir políticas públicas, com o ‘público’ em todo o seu sentido, e a se indignar com o anacronismo do momento anterior”, afirma Whitaker.

O fato de algumas intervenções urbanas terem, em sua opinião, um viés mais elitista (como as ocupações cívicas do → **Largo da Batata**) e outras nem tanto (caso do → **Festival do Baixo Centro**) produz um efeito altamente positivo na cidade de São Paulo. “Essa junção, somada às velhas reivindicações populares, cria uma pressão de conscientização de que a cidade que agrada a uns e desagrade a outros é a melhor cidade, por ser mais plural e democrática”, opina. “Acho que estamos vivendo uma mudança que fará muita diferença em 10 ou 15 anos.”

METÁFORA DO MURO

O sociólogo italiano Massimo di Felice, autor do livro *Paisagens Pós-urbanas: o fim da experiência urbana e as formas comunicativas do habitar* e professor da Escola de Comunicações e Artes (ECA), da USP, crê que esse debate tem transitado apenas na superfície do iceberg. Para ele, cidades que chegaram ao estágio de metrópole, em que seus próprios habitantes não conhecem mais uns aos outros ou frequentemente se perdem por caminhos ainda desconhecidos, não têm mais muito jeito de ser reformulada. “Militar a favor da construção de ciclovias é simpático, mas é atuar apenas na ponta do iceberg. A consciência do limite do desenvolvimento e a possível extinção do gênero humano nos põe hoje perante a necessidade de uma análise mais radical, que chegue ao cerne da questão”, advoga.

A décima turma da disciplina eletiva Formação Integrada para a Sustentabilidade (FIS), da FGV-Eaesp, foi desafiada este ano a criar uma intervenção em espaço público na cidade de São Paulo, com base no conceito de cidade para pessoas. Mais em: bit.ly/1FSDss1

Programa do governo federal que promove intercâmbio para alunos de graduação e pós-graduação na área de tecnologia e inovação especializarem-se no exterior

O velho e popular Largo da Batata, no bairro de Pinheiros, na Zona Oeste de São Paulo, passou por uma reforma higienista recente que o transformou em uma praça cimentada, agora palco de várias intervenções

O festival é uma das programações do movimento Baixo Centro, cujo mote é “as ruas são para dançar”. A intenção dos ativistas é ressignificar a região degradada em torno do elevado Minhocão

Di Felice propõe que País busque entre ribeirinhos e indígenas inspiração para novas formas de habitar

O que entrou em crise, segundo Di Felice, não foi apenas o modelo econômico, mas o próprio estilo de vida do homem em suas grandes cidades. “Somos uma sociedade suicida e temos de ter a responsabilidade de, no mínimo, questionar tudo isso.”

Os muros que cercavam as cidades antigas e medievais são usados por Di Felice como metáfora em suas interpretações. Mesmo que a separação física hoje não exista, o homem não conseguiu mais fazer parte da natureza e, assim, apartado, reduziu tudo o que não era humano a matérias-primas e a objetos. “O muro é o fio que liga a *pólis* de Péricles à → *Carta de Atenas de Le Corbusier*; é o meio ambiente reduzido ao espaço interno, à paisagem e à centralidade da espécie humana”. Ou seja, para ele, com todo o legado positivo proporcionado pelas cidades – a história da civilização se passa basicamente no ambiente urbano –, o ser humano pensou ser independente da natureza. E hoje ele vê que o poço era mais fundo.

Na opinião do sociólogo italiano radicado no Brasil, o País possui todas as características necessárias para se tornar um grande

laboratório de experimentação de formas de habitar pós-urbana. O Brasil possui ilhas de não urbanidade: aldeias indígenas e povoados ribeirinhos portadores de uma ecologia em que o homem e a natureza são um só e essa experiência deveria ser mais bem estudada e usada para inspirar cidades. “É urgente desmistificar o mito da urbanidade e repensar um tipo de ecologia nova que, por meio de uma intervenção ativa da tecnologia digital em rede, possa permitir qualidade de vida em um contexto não mais urbano”, propõe.

Se um dia a centralização exigida pela industrialização e pela eletricidade justificaram as grandes concentrações urbanas, hoje, com o mundo já todo conectado em redes, é possível mudar esse paradigma. A digitalização e a possibilidade de acesso instantâneo de qualquer canto do mundo a boa parte das informações que a humanidade produz permitem uma qualidade de vida em áreas não urbanas quase igualada à experiência nas metrópoles. “Acho que a melhor forma de ajudar cidades com a escala de São Paulo é procurando lugares menos povoados para viver”, diz Di Felice. 

➔ **Manifesto redigido pelo arquiteto francês Le Corbusier, no IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, realizado em Atenas, em 1933, em que se definem os conceitos do urbanismo moderno**

DE PORTAS ABERTAS Exemplos de conexão entre cidadãos e natureza

Um olhar panorâmico global mostra a existência de várias cidades biofílicas, aquelas que se preocupam com o grau de conexão dos cidadãos com a natureza e outras formas de vida locais. Em Wellington (Nova Zelândia), grupos comunitários e voluntários, depois de 28 mil horas de dedicação, transformaram uma área urbana de 4 mil hectares em reserva natural. Em Oslo (Noruega), mais de 80% dos habitantes visitam anualmente os bosques que rodeiam a cidade, o que demonstra o valor que os residentes estão dando ao ambiente natural.

Nos Estados Unidos, pelo menos duas cidades já foram qualificadas como biofílicas: Nova York e Seattle. A primeira, por contar com o programa PlaNYC, segundo o qual, até 2030, cada habitante da cidade terá um espaço público verde a apenas 10 minutos de caminhada. E a segunda, por seu plano Seattle P-Patch, que visa construir um jardim urbano comunitário para cada 2.500 habitantes. Cingapura também ostenta o mesmo título. Conectou seus parques com 200 quilômetros de caminhos por meio de passarelas elevadas que podem ser acessadas de diferentes pontos da cidade.

JOSÉ ELI DA VEIGA

Professor sênior do Instituto de Energia e Ambiente da USP e autor de *A Desgovernança Mundial da Sustentabilidade* (Ed. 34: 2013). www.zeeli.pro.br

análise



Novíssimo valor

A emergência do substantivo “sustentabilidade” deve ser vista como a legitimação do primeiro valor, em milênios, a embutir a ideia de conflito/equidade intergeracional

Há exatos 250 anos, Jean-Jacques Rousseau elaborou um projeto de Constituição para a Córsega, respondendo ao pedido dos que lutavam para que sua libertação de Gênova fizesse da ilha uma nova nação, em vez de mera troca de tutela, como acabou por ocorrer com a anexação à França em 15 de maio de 1768. Nessa pérola do Iluminismo, um dos artigos previa que as florestas fossem manejadas de modo a que sua reprodução sempre igualasse o consumo.

Condução tão sóbria na extração de madeira, para garantir durabilidade à sua oferta, foi ditada por práticas que Rousseau conheceu em seu berço nas montanhas da Suíça, onde já se seguia a regra básica do manual *Sylvicultura Oeconomica*, publicado na Saxônia, em 1713, pelo nobre Hanns Carl Von Carlowitz (1645-1714).

Esse pioneiro manual de silvicultura (ao menos no Ocidente) foi fortemente influenciado por reações à séria escassez de madeira que começara no século anterior, tanto na Inglaterra como na França. Principalmente as introduzidas pelo livro *Sylva*, apresentado em 1664 à Royal Society por John Evelyn, e pela *Ordonnance* para as florestas reais que Jean-Baptiste Colbert baixou em 1669. Não fossem os dois séculos de total isolamento a que se impôs o Japão, talvez Carlowitz também tivesse se beneficiado do edital do xogum de 1666, assim como de um dos principais tratados nipônicos de silvicultura: o *Nōgyō Zensho*, publicado em 1697 por Miyazaki Antei.

Essas são as origens históricas do conceito de “Rendimento Máximo Sustentável” (MSY, na sigla em inglês), que depois também seria adotado por outras disciplinas tecnológicas. Particularmente pela engenharia de pesca, ao pretender calcular a quantidade de capturas que podem ser retiradas de uma unidade populacional sem que sua capacidade de

regeneração seja colocada em risco.

Por influência indireta dessas comunidades epistêmicas mais diretamente voltadas para a exploração de recursos naturais renováveis, a mesma noção (*nachhaltig, sustained yield, bon usage, wise use* etc.) começou, há menos de meio século, a também ser aplicada à sociedade e ao seu desenvolvimento.

A primeira manifestação dessa transferência foi um ínfimo detalhe, mas que pode ter tido imensa influência subliminar. No fim do relatório *The Limits to Growth*, elaborado em 1972 para o Clube de Roma, surgem cinco linhas em que os autores (o casal Donella e Dennis Meadows, Jorgen Randers e William Behrens III) propõem duas diretivas essenciais para o “sistema mundial”: ser “sustentável sem brusco e incontrolável colapso” e “capaz de satisfazer as exigências materiais básicas de toda a sua população”.

Não pode ter sido outra a origem da ideia de desenvolvimento sustentável, que só começaria a impactar a opinião pública a partir de 1987, com o influente relatório *Nosso Futuro Comum*, embora já tivesse sido usada em outro importante relatório e por ao menos dois livros. Em 1977, a coletânea *The Sustainable Society: Implications for Limited Growth* fora editada por Dennis C. Pirages (Praeger). Em 1980, a estratégia mundial de conservação elaborada pela trinca IUCN/WWF/Pnuma teve por subtítulo *Living*

resource conservation for sustainable development. E, em 1981, Lester Brown lançou o livro *Building a Sustainable Society* (Norton).

O leitor certamente deve estar se perguntando qual poderia ser o interesse cognitivo dessa verdadeira arqueologia do qualificativo “sustentável” ao longo de seus quatro séculos. E o motivo é bem simples: tão somente realçar duas de suas principais implicações.

Por um lado, enfatizar que sua utilidade sempre refletiu uma propensão a considerar os interesses das futuras gerações como merecedores do mesmo tipo de atenção que é dado aos interesses dos que pertencem às atuais. Não por outra razão a emergência do substantivo “sustentabilidade” deva ser vista como a legitimação de um novíssimo valor: o primeiro em milênios a embutir a ideia de conflito/equidade intergeracional.

Por outro, deixar bem claro que as raízes de tão recente mutação remontam ao Iluminismo, fenômeno de tão grande alcance histórico que o físico quântico de Oxford David Deutsch pode ter razão em vê-lo como a principal virada na evolução da humanidade. Prova dos nove da incoerência do penúltimo capítulo de seu livro *The Beginning of Infinity*, no qual apela para meras ambivalências semânticas do verbo “sustentar” com o propósito de desqualificar o que talvez possa ter sido o maior avanço ético de nossa época.



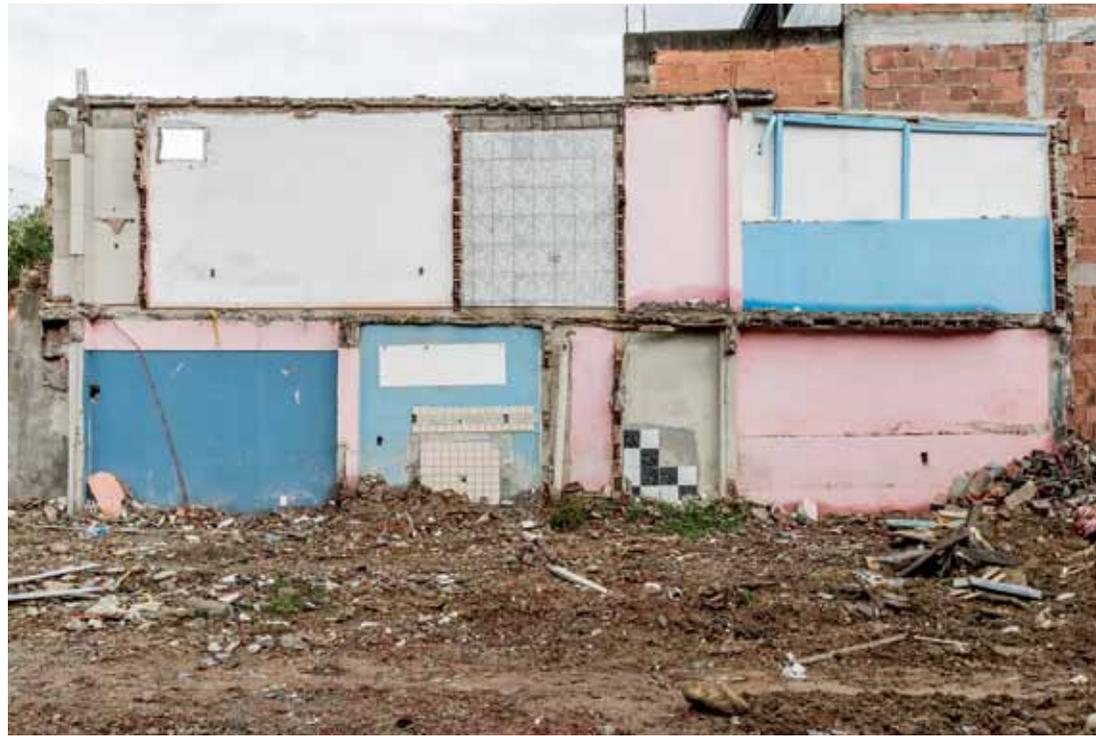


Impropriedades

FOTOS JOÃO PAULO RACY
TEXTO AMÁLIA SAFATLE

Com quantos tijolos se faz um lar? Assim escancaradas, as casas em ruínas expõem um conteúdo que se foi. A pintura quase rupestre em uma arqueologia da cidade que se impõe por cima de outra, empilhando histórias. Vê-se a marca do que outrora era telhado na parede sem reboco. Os azulejos descolando, a pia arrancada, as fotografias que perdem seus rostos. Em vez de presença, vãos como os do tijolo baiano.

No Rio de Janeiro, João Paulo Racy foi além do registro de bonitas fotos dos eventos esportivos. Descobriu as transformações causadas por intervenções para a Copa do Mundo e para as Olimpíadas que se aproximam. O que era lar e lugar deu passagem a não lugares, transpassados por metrô, BRT e VLT – siglas que as paredes não poderão mais inscrever.





Em transição

Na arte de “criar lugares”, uma profusão de iniciativas aqui e lá fora busca resgatar o afeto e o cultivo das relações humanas

POR DIEGO VIANA

FOTO BRUNO BERNARDI

Em novembro de 2011, um grupo de moradores das comunidades Godoy, Fundão e Grissom, no Capão Redondo, Zona Sul de São Paulo, levou ferramentas, baldes de tinta e mudas de plantas para um terreno baldio da Rua Adoasto de Godói e começou a trabalhar. Por iniciativa dos coletivos Periferia Ativa e Luta Popular, crianças e adultos, mulheres e homens transformaram o ambiente vazio em espaço de lazer. O que era um ponto perdido no mapa, mal aproveitado, evitado pelas pessoas, passou a ser um ambiente frequentado, ponto de referência do bairro. Por iniciativa própria, os moradores do Capão Redondo se puseram na vanguarda do ativismo voltado para a cidade.

As cidades modernas são apinhadas desses cantos esquecidos ou sacrificados pelo planejamento urbano, que acabam não raro degradados, vazios, feios e entregues à criminalidade. Alguns exemplos são evidentes: debaixo dos viadutos concebidos para o trânsito pesado; ladeando os muros altos e encimados de arame farpado das ferrovias; nas alças de acesso às avenidas principais. São rastros de uma era em que o grande objetivo do planejamento foi dar às cidades as condições para responder à explosão das populações urbanas. Ainda por cima, nesse período, o automóvel passou a dominar as ruas. As cidades se afastaram da escala humana e foram pensadas à distância, nas pranchetas. Foi a era de ouro de obras como a já demolida Avenida Perimetral, da zona portuária carioca, e o chamado Minhocão, em São Paulo.

A redescoberta da escala humana é um processo paulatino, tanto no plano do pen-

samento urbanístico, como na ação dos moradores dos bairros. As voltas com praças esquecidas, ruas perigosas e quarteirões murados, todo tipo de resposta começou a ser dado espontaneamente por aqueles que desejam conviver naquele ambiente. É o caso do mutirão do Capão Redondo.

INDÍCIOS DE BELEZA

Segundo a arquiteta Renata Minerbo, do negócio social Acupuntura Urbana, ao trabalhar sobre um espaço urbano, o contato com os moradores do entorno sempre traz à tona, em primeiro lugar, a memória e o afeto. “A relação entre o campo afetivo e o espaço forma um ciclo, porque o carinho pelo lugar leva a pessoa a usar, depois a cuidar, a ocupar, o que gera mais carinho, mais identidade e assim por diante”, diz.

“Gosto de ressaltar a ideia da abundância que existe em cada espaço”, diz a também arquiteta Andrea Sender, sócia de Renata Minerbo. “A cidade tem espaços públicos muito precários. Então, não adianta olhar para um lugar perguntando quais são os problemas. É preciso começar pelos sonhos das pessoas para os lugares.” Por isso, o ponto de partida são os pequenos indícios de beleza já presentes naquele lugar: flores em alguma janela, paredes de ladrilhos com mosaicos, uma pequena horta individual, “coisas escondidas”, como diz Sender.

Seguindo esses princípios, elas promovem transformações de espaços públicos, tomando por base iniciativas dos residentes, do poder público ou delas mesmas, quando identificam casualmente um lugar que poderia receber cuidados. O orçamento de uma



Assista ao vídeo em bit.ly/1b6cA19 Saiba mais em acupunturaurbana.com.br

O termo abarca desde quem pinta a calçada para a Copa até a empresa que mantém uma praça limpa

intervenção com essa escala fica na casa das dezenas de milhares de reais, e os recursos vêm de fontes diversas: às vezes, financiamento coletivo, às vezes, edital público. Em abril, elas trabalhavam na recuperação da Praça Conde Francisco Matarazzo, na Zona Oeste de São Paulo, a partir do edital Redes e Ruas, da prefeitura paulistana. Também estão envolvidos na ação os coletivos Atados e Movimento Boa Praça.

Em março, os moradores da região do Córrego da Coruja, na Vila Madalena, em São Paulo, obtiveram uma benfeitoria que desativava há tempos: uma faixa de pedestres entre os dois lados do Parque das Corujas, que é atravessado pela Rua Pascoal Vita. Curiosamente, a faixa foi feita em duas vezes em poucos dias. A primeira nasceu no fim de semana, fruto de um mutirão de moradores. A segunda surgiu alguns dias mais tarde, quando a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) refez o trabalho nas dimensões oficiais.

A demanda pela faixa acentuou-se a partir de 2013, quando o parque foi alvo de uma intervenção do Acupuntura Urbana, em parceria com o coletivo CaféNaRua, responsável por várias iniciativas na Zona Oeste paulistana. Na ocasião, uma escola municipal próxima participou com aulas de permacultura para os alunos do 5º ano. Com o aumento da frequência do parque, a necessidade da faixa de pedestres aumentou.

DE CONCEITO EM CONCEITO

No plano do pensamento urbanístico, a escala humana começou a ser recuperada a partir da obra de Jane Jacobs, que publicou em 1961 o livro *Morte e Vida das Grandes Cidades Americanas*, em que denunciava a desumanização das paisagens urbanas. O jornalista e urbanista americano William H. Whyte desenvolveu as ideias de Jane Jacobs ao trabalhar na comissão de planejamento de Nova York, em 1969. Whyte concebeu um projeto

dedicado ao comportamento dos pedestres, o Street Life Project, que, por sua vez, influenciou o geógrafo e antropólogo Fred Kent na fundação, em 1975, da entidade sem fins lucrativos Project for Public Spaces (PPS) (leia entrevista à página 36).

Em 1971, o arquiteto dinamarquês Jan Gehl publicou *A Vida entre Prédios*, em que advogava para as cidades melhorias de pequena escala, que, somadas, transformariam a vida dos habitantes. O principal exemplo vem de sua própria cidade: as transformações de Copenhague, a capital dinamarquesa, são documentadas na obra de 2004, *Lugares Públicos, Vida Pública*. Já o conceito de não lugar, designando os pontos das cidades pelos quais

Mexer em pequenos pontos pode mudar a cidade inteira

as pessoas passam sem estabelecer relações estáveis (de lugar) – como aeroportos e estações de trem –, aparece no livro *Não Lugares*, do antropólogo francês Marc Augé, publicado em 1995.

O conceito “acupuntura urbana” foi cunhado pelo arquiteto finlandês Marco Casagrande. Segundo Jaime Lerner, que o trouxe para o Brasil, “como a cidade é um todo orgânico, atuar em pontos vitais das vizinhanças é criar novas pulsações, revitalizando pontos enfraquecidos e criando novos estímulos”. As arquitetas do Acupuntura Urbana relatam que não conheciam o termo usado por Casagrande e Lerner quando batizaram a empresa, por indicação de um outro sócio, mas a lógica de seu trabalho é semelhante. “Mexendo em pequenos pontos, aos poucos se vai mudando uma cidade inteira”, diz Renata.

Todos esses trabalhos podem ser considerados segundo o conceito geral de *placemaking*, que, traduzido, resulta em algo como “a arte de criar lugares”, ou seja, transformar espaços degradados, que as pessoas evitam, em lugares que podem ser usufruídos.

A PPS, de Kent, considera a existência de 11 princípios do *placemaking*, entre os quais se destacam a ideia de observar o espaço antes de intervir, deixar o desenho urbano em se-

gundo plano, promover uma “triangulação” ou seja, produzir estímulos que incentivem a interação entre desconhecidos, e jamais considerar que o processo está concluído.

No ano passado, surgiu o Conselho Brasileiro de Lideranças em Placemaking, versão local do Placemaking Leadership Council. O conselho reúne pessoas da academia, do mercado e do governo. “É uma estrutura horizontal, um fórum de pessoas que discutem experiências e modelos para implantar uma agenda em torno do espaço público nas cidades”, diz Ricardo Birmann, diretor da Urbanizadora Paranoazinho e diretor-presidente do conselho.

“Estamos recebendo o contato de pessoas do Brasil inteiro com interesse nessa agenda”, afirma Birmann. Segundo o empresário, *placemaking* é um termo guarda-chuva que “abarca todas as diferentes atitudes, intenções, ações, que promovem a melhoria de um espaço urbano”. Portanto, o termo contempla tanto o morador que pinta a calçada de verde e amarelo durante a Copa do Mundo quanto uma empresa que adota uma praça e a mantém limpa e agradável. As noções de acupuntura e gentileza urbanas, portanto, também cabem nessa definição.

GENTRIFICAÇÃO

A recuperação de espaços urbanos tende a valorizar os imóveis do entorno, com uma consequência indesejada: incapazes de continuar pagando os aluguéis, antigos moradores acabam expulsos para bairros mais distantes, deixando áreas tradicionais da cidade para uma população nova, com maior poder aquisitivo e menor ligação afetiva com a região. Com isso, iniciativas originalmente destinadas a melhorar as condições de vida de uma população já instalada podem acabar sendo o vetor de sua remoção. Esse fenômeno é conhecido como → **gentrificação**.

O vínculo entre a reapropriação humana dos espaços urbanos e a gentrificação transparece em casos como a revitalização de re-

giões como a Praça Roosevelt, no Centro de São Paulo. Essa área, antes degradada, voltou a ser frequentada graças a movimentos como o Baixo Centro (leia reportagem à pág. 44) e a instalação de teatros, a começar pelo espaço do grupo Satyros. Hoje, o setor imobiliário está investindo na área, mas os teatros têm dificuldade em se manter: os próprios Satyros já anunciaram que deverão mudar sua sede.

Estudando a relação dos vendedores ambulantes de São Paulo com a Copa do Mundo, no ano passado, a arquiteta e urbanista Luciana Itikawa, do Instituto de Estudos Brasileiros da Universidade de São Paulo (IEB-USP), deu-se conta de que a questão central na gentrificação da cidade é a imagem que se faz do espaço público, ou seja, a definição de quem pode ou não pode estar em algum lugar.

Segundo ela, o problema da imagem aparece no padrão de monopólio de marca que começa a despontar na venda ambulante de morros cariocas, particularmente os que receberam UPPs. Como ocorreu na Copa do Mundo, ambulantes são contratados para vender exclusivamente as marcas de determinadas grandes empresas. Assim, as insígnias das grandes corporações se tornam a senha que valida a presença do vendedor, antes visto como camelô ou pedinte.

A urbanista afirma que o nó está na relação entre os problemas da população, os interesses do setor privado e a ação do poder público. “Se movimentos da população acabam beneficiando grandes corporações em detrimento da própria população – diz Itikawa –, isso só é possível como aval do poder público.” Este é o ente responsável por promover as negociações e aplicar o Estatuto das Cidades – que, segundo a urbanista, é um dos instrumentos mais avançados no mundo para redistribuir o valor excedente da cidade. Entretanto, essa redistribuição é muito deficiente. [vz](#)

Leia mais sobre gentrificação em entrevista com Ciro Biderman, professor da FGV-Eaesp, na versão digital desta reportagem em fgv.br/ces/pagina22

O termo inglês *gentrification* deriva de *gentry*, que designa a alta classe média

Saiba mais em bit.ly/1GLisDG Mais em bit.ly/1b30rU

Fazendo lugares

Um movimento difuso em várias cidades ao redor do mundo tem provocado as pessoas a repensar a forma como vivem no meio urbano. E mudado os eixos de poder na tomada de decisão – em vez de necessariamente impostas de cima para baixo, são protagonizadas por cidadãos engajados, interessados em transformar os lugares onde vivem, por meio da ocupação do espaço público. “Essa mudança é liderada por cidadãos e jovens em busca de uma vida socialmente ativa, em espaços onde possam andar a pé e pedalar, vivendo em cidades dinâmicas e cheias de energia”, diz **Fred Kent** nesta entrevista concedida a PÁGINA22 por email. Kent é fundador da Project for Public Spaces, organização sem fins lucrativos que se dedica ao *placemaking*, uma iniciativa voltada para criar lugares que propiciem o encontro, o bem-estar, a cidade na qual se possa viver em comunidade.

POR AMÁLIA SAFATLE

Em que consiste o Novo Urbanismo? Surgiu para atender a que demandas?

Joan Clos, diretor-executivo do UN-Habitat [Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos], tem repetido em seus discursos que precisamos de um novo paradigma para a formação de cidades. Ele também indicou a necessidade de um novo tipo de governo que leve em consideração os espaços públicos como força motriz para transformações nas comunidades ao redor do mundo. Nossa organização [Project for Public Spaces] tem liderado um movimento para incluir a ideia de *place* e *placemaking*. Esse movimento tem sido chamado de revolução silenciosa, uma vez que sensibiliza as pessoas de todo o mundo a repensar como vivem em comunidades e como podem participar dessa transformação. Mudar o paradigma da decisão *top down* [de cima para baixo] para instâncias como “comunidade” e “lugar” tem sido alvo de interesse crescente em todos os níveis de governo e dentro das disciplinas tradicionalmente responsáveis pelo desenvolvimento de cidades. Nós acreditamos que esta é a mudança de paradigma que Clos está pedindo.

O que o conceito de *placemaking* traz de novidade em relação ao Novo Urbanismo?

Essa mudança de paradigma é relativamente nova. Tem sido fortemente criticada por profissionais e funcionários do governo, porque o futuro das comunidades está sendo definido no nível local, por parte dos cida-

dãos, e não no nível municipal. Essa mudança é liderada por cidadãos e jovens em busca de uma vida socialmente ativa, em espaços onde possam andar a pé e pedalar, vivendo em cidades dinâmicas e cheias de energia.

São Paulo é um exemplo de cidade voltada para os carros. O senhor, que esteve aqui recentemente, acredita que a cidade tem solução? É preciso fazer uma mudança estrutural ou o jeito é promover pequenas mudanças, algo como um *miniplacement*?

A presença esmagadora de veículos que têm “direito” deslocou o sentido de “lugar” que as pessoas estão buscando. Ter a percepção disso é uma parte fundamental da revolução do *placemaking*. Isso está acontecendo por toda a parte. Em Nova York, o Project for Public Spaces proporcionou um movimento de renascimento das ruas, combinado ao uso de transportes alternativos. Isso fez com que o governo a liderasse esforços para criar uma cidade amiga da bicicleta, criando praças onde havia um espaço excessivo dedicado a ruas. Esse movimento levou algumas cidades a repensar todo o seu sistema viário. Los Angeles é um exemplo dessa mudança, ao liderar a campanha Great Streets, em que a prioridade agora são os “destinos”, em vez do tráfego. Estamos trabalhando na Pershing Square, onde a praça, destino principal para toda a cidade de Los Angeles, terá mais importância que o trânsito. Barcelona é uma cidade que está tomando medidas significativas para reduzir o tráfego de carros em torno dos 43 mercados



de bairro que definiram suas comunidades há mais de cem anos. Eles estão fechando ruas para pedestres e criando *ramblas* [uma rua larga, com calçada central para pedestres, além de lojas, cafés, restaurantes, floriculturas, performances artísticas etc.].

Essa mudança de prioridade é fundamental para remodelar as comunidades em todas as partes do Brasil, cidades, bairros e pequenas cidades. No passado, nós fomos submetidos a um traçado de ruas que foi imposto para cidades inteiras. Agora, temos de definir nossas cidades em torno de destinos. Isso vai ajudá-las a se tornar parte de um novo mundo, formado por lugares seguros, dinâmicos e saudáveis para viver, trabalhar e se divertir. Não há outra escolha.

Podemos ter esperança em uma cidade como São Paulo?

A questão não é essa. Cada cidade tem seus problemas e os de São Paulo são o trânsito e a água. Ambos exigem uma mudança sistêmica na forma como se vive, e estão ligados. Há dois anos, promovemos uma grande campanha em Detroit para recuperar a cidade. *Placemaking* foi a estratégia adotada para partes importantes da cidade. Desenvolveu-se um esforço de implementação que se revelou muito bem-sucedido. A ideia básica foi fazer as coisas acontecerem de forma experimental.

Buscamos fazer as coisas de modo mais leve, mais rápido e mais barato, considerando o curto prazo como 1 a 4 meses e o longo prazo como 2 anos. Criamos atividades em locais-chave usando o “*Power of 10*”. Na prática, isso significa o seguinte: cada cidade do Brasil define 10 principais destinos; cada destino define 10 lugares, cada lugar requer 10 coisas a fazer. Isso funciona

de escalas pequenas a grandes. Também promovemos *crowdsourcing* de ideias, encontros nas ruas, equipes móveis, incentivos para andar a pé e ocupação para tornar os espaços públicos mais seguros e atraentes.

Quais os principais elementos para que um movimento de *placemaking* dê certo? Uma sociedade civil ativa? Um poder público sensível e aberto às sugestões?

É essencial que os líderes comunitários, empresariais e governamentais liderem a campanha. Deve haver uma equipe para cada projeto. Todo mundo é fundamental na criação de uma cultura de mudança.

Como envolver os *players* do mercado imobiliário a favor desse movimento? Um grande problema que surge ao se melhorar lugares é a gentrificação. Há alguma solução encontrada no mundo para esse problema? É possível pensar em uma cidade onde não exista um conflito constante entre a especulação imobiliária e lugares públicos?

O mercado imobiliário tem mais a ganhar e deve ser participante-chave, juntamente com os proprietários locais. Se ficar apenas por conta do desenvolvimento da comunidade, gentrificação será um resultado e o sucesso será marginal. Mas, se a comunidade se tornar um *player* fundamental nesse mercado, investindo seu talento e competências empresariais, o sucesso estará em linha com o seu investimento.

Que exemplo de estratégia bem-sucedida em *placemaking* no mundo o senhor destacaria?

Amsterdã, Paris, Barcelona, Los Angeles e Adelaide são alguns que estão liderando o caminho.

Qual a importância dos parques urbanos e de que forma estes afetam o movimento do *placemaking*?

Parques urbanos representam uma grande oportunidade, desde que sejam multiúso. O Tivoli Gardens, em Copenhague, é uma grande atração tanto para moradores quanto para visitantes. É um exemplo de como os destinos foram desenvolvidos em meados dos anos 1800, quando o prazer era um grande atrativo. Eram chamados de Jardins do Prazer e foram exemplo para muitas cidades da Europa. Hoje, os nossos parques são muito passivos e tornaram-se cenários naturais onde as pessoas são meros visitantes. O parque do futuro é mais diversificado, com empresas dinâmicas e criativas dentro de um ambiente ativo e verde. 

*É considerado referência mundial em revitalização de espaços públicos. A cada ano, ele e sua equipe fazem apresentações e dão assistência sobre técnicas de *placemaking* a mais de 10 mil pessoas (mais em pps.org). Na Columbia University, Kent estudou Geografia, Economia, Antropologia, além de planejamento e transportes

Em Recife, integrantes do Movimento #OcupeEstelita protestam contra empreendimento imobiliário

Operação ocupação

As grandes cidades estão em uma encruzilhada: de um lado está a inércia de um modelo urbanístico falido; do outro, uma nova geração de ativistas que se vê capaz de virar esse jogo

POR FÁBIO RODRIGUES FOTO MARCELO SOARES/DIREITOS URBANOS



Há algo fermentando dentro das maiores cidades do mundo. Uma insatisfação latente que, aos poucos, está se tornando evidente e ganhando as ruas na forma de pessoas cansadas de esperar aquela vida melhor que as grandes metanarrativas prometem sempre para um amanhã que não chega nunca. Desiludida com tanto blá-blá-blá, essa gente começa a tomar para si a responsabilidade de fazer algo capaz de melhorar – um pouquinho que seja – seu próprio entorno.

A impressão é que se trata de cada um por si. Um bando de formigas, atarefadamente, cuidando de sua própria microtarefa autôimpostas. Há de tudo: uns querem ocupar a pracinha do lado de suas casas ou melhorar as condições das periferias e favelas; outro trabalha para garantir uma malha urbana um pouco mais amigável para andar a pé ou de bicicleta; um terceiro está empenhado em fazer a arte mais presente no dia a dia; também há quem peite as imobiliárias e tente melhorar os parques e áreas verdes.

Mas, como em um formigueiro real, o caos é apenas aparente. Basta dar um passo atrás e uma forma orgânica e complexa de ordem começa a emergir. “Se você pegar cada caso, parece uma coisa individualista e um pouco angustiante. Mas, quando você se afasta, vê que tem tantas dessas microintervensões acontecendo ao mesmo tempo que elas causam uma interferência no todo da cidade”, resume sociólogo Jeff Anderson, fundador da BioUrban e autor do livro *Handmade Urbanism*. “Esse emaranhado faz parte de uma mesma trama em que ações diferentes não criam ruído, mas fazem parte de um mesmo movimento”, completa.

Essa nova geração de ativista – na qual o próprio Anderson se inclui – traz para a cena urbana um ímpeto de fazer por conta própria e, a despeito da falta de condições ideais, tem raízes no punk dos anos 1970 e renasceu com o movimento maker. “Queremos fazer a cidade na prática, fazer a democracia participativa, porque a representativa está em xeque. Está todo mundo cheio de sentar numa sala de aula ou num escritório e não fazer nada de prático”, analisa.

É pode muito bem ser assim, com gente disposta a pôr a mão na massa e modificar uma esquina de cada vez, que o tal “novo mundo” comece mesmo a se tornar “possível”.

Conceito filosófico que, grosso modo, se refere a discursos que pretendem dar sentido a cada aspecto da vida. O capitalismo e o marxismo podem ser colocados sob esse guarda-chuva

Versão hi-tech do espírito do faça-você-mesmo que prega que os usuários se apropriem das ferramentas tecnológicas e construam suas próprias soluções sem ficar esperando que venham das grandes empresas

Quem é o dono da cidade?

Interesses do setor imobiliário ameaçam as poucas áreas de uso público em grandes centros urbanos

POR FERNANDA MACEDO

Plataforma aberta e horizontal de discussões para fomentar o processo de criação, preservação e conservação de parques, praças e áreas arborizadas da metrópole paulista. Saiba mais em: on.fb.me/1Qy1IRn

Uma pesquisa da ONG Repórter Brasil revelou que, em São Paulo, empresas de construção civil e do ramo imobiliário são as que mais doam aos políticos e partidos, com base nos dados das eleições municipais de 2012. A grande influência do capital imobiliário tem levado a população a privações do direito à cidade. Um exemplo é o Parque Augusta, terreno localizado entre as ruas Caio Prado e Marquês de Paranaguá, na região central, e alvo de disputa entre construtoras e ativistas.

O Parque Augusta é privado, mas até o fim de 2013 cumpria uma função social de acesso público ao bosque do local e servia como passagem entre as duas ruas que o cercam. São 25 mil metros quadrados de Mata Atlântica no coração cinzento da capital paulista – a última área verde livre de construções do Centro. O terreno, porém, foi adquirido pelas construtoras Cyrela e Setim em setembro de 2013 por R\$ 64 milhões. Em dezembro daquele ano, o prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, autorizou a criação do Parque Municipal Augusta e a decisão foi publicada no *Diário Oficial*. Seis dias após o parque ter sido sancionado pelo prefeito, os portões foram fechados ao público pela primeira vez em 40 anos, a pedido das construtoras. Em abril deste ano, o Tribunal de Justiça de São Paulo determinou que os portões fossem reabertos, segundo informação até o fechamento desta edição.

O Ministério Público propôs que a prefeitura desapropriasse o terreno por cerca de R\$ 74 milhões, mas as construtoras, no entanto, afirmam que o local vale hoje R\$ 240 milhões. “A desapropriação representaria a possibilidade de realizar um desejo de mais de 40 anos de resistência por privilegiar espaços comuns que vêm sendo, cada vez mais, negados aos habitantes das metrópoles. Por outro

lado, para as construtoras seria apenas mais um empreendimento construído”, comenta Henny Freitas, articuladora e criadora de conteúdos da **→ Rede Novos Parques**, iniciativa que surgiu de uma série de atos em defesa dos parques ameaçados de São Paulo.

Foi sobretudo a partir das décadas de 1930 e 1940 que o setor imobiliário começou a ganhar a força que tem hoje, com o intenso desenvolvimento de algumas áreas nas grandes cidades (*leia reportagem à pág. 20*). No início do período da ditadura militar, esse mercado teve um novo impulso, por causa de modificações na Lei do inquilinato, que dificultava, por exemplo, o aumento do valor de aluguéis. “O regime militar altera essa legislação para criar dinamismo nesse mercado e fazer uma intervenção brutal na construção, tanto em infraestrutura quanto na área habitacional, por meio do Banco Nacional de Habitação (BNH), criado logo no início do regime”, comenta Rafael Soares Gonçalves, professor do curso de Serviço Social na PUC, no Rio de Janeiro.

Em Recife, Pernambuco, integrantes do Movimento #OcupeEstelita têm intensificado o debate em torno do uso racional e humanizado do espaço público da cidade. A transformação de uma área de 10 hectares (o Cais José Estelita, na bacia do Pina, no Centro da cidade) em um empreendimento imobiliário no valor de R\$ 800 milhões prevê a construção de 12 torres com até 40 andares. Batizado de Projeto Novo Recife, o plano é objeto de ações judiciais que questionam sua legalidade.

“Nós lutamos pelo direito à cidade. Lutamos para que o Cais seja ocupado pela cidadania, pela virtuosidade que pode emergir da sinergia entre mercado, sociedade civil e poder público”. É um dos objetivos do movimento, de acordo com o site da iniciativa.

■ Acesse a pesquisa completa em bit.ly/1FLSMGU

■ Saiba mais em ocupeestelita.com.br. E assista à entrevista com ativistas do movimento em goo.gl/Y9uRHp

OLIVER KORBILIT / MÍDIA NINJA



Coletivo busca transformar o Largo da Batata, em São Paulo, em espaço mais acolhedor. Já abrigou festa junina (foto) e até casamento

USO DO ESPAÇO

(Re)Ocupai

Conheça os ativistas que estão tomando ruas e praças, não com as usuais palavras de ordem, mas com ações diretas para a melhora do espaço público

Em 2008, Cecilia Lotufo se viu às voltas com um pedido desconcertante de sua filha, Alice, de 3 anos: a menina queria que seu quarto aniversário fosse comemorado na pracinha do lado de casa. O problema é que, como outras tantas praças paulistanas, aquela estava bem maltratada. Mas Cecilia arregaçou as mangas, juntou amigos e vizinhos e contactou a Subprefeitura de Pinheiros. No fim da história, não só Alice teve a festa que queria como a comunidade ganhou uma praça renovada. Foi assim que começou o Movimento Boa Praça.

Nesses sete anos, o movimento vem contribuindo com a manutenção de três praças de São Paulo e ajudou na criação de uma quarta. Pode não parecer um resultado tão empolgante, mas

mostra que dá para, ao menos, trincar a espiral de degradação que aflige os espaços públicos. “Ninguém usa a praça porque ela está suja, ou a praça está suja porque ninguém usa?”, questiona Thais Mauad, que atua como voluntária no Boa Praça desde 2009. A teoria é que com uma ocupação ativa é possível trazer a população de volta e, assim, pressionar o poder público.

É BATATA!

Ecos desse pensamento reverberam, por exemplo, no esforço do coletivo A Batata Precisa de Você para tentar reativar o **→ Largo da Batata**. Tradicional ponto de comércio popular, entre 2007 e 2013 o largo sofreu uma grande intervenção. O resultado final – um enorme cimentado sem árvores ou mobiliário – deixou muita gente desapontada. “O Largo da Batata

■ Localizado no bairro de Pinheiros, ganhou esse nome porque abrigava um mercado de produtores rurais no começo do século XX

■ Assista ao vídeo em goo.gl/R2zeK5

sempre foi cheio de vida, aí a Prefeitura gastou milhões para criar um deserto”, observa o artista visual Raphael Franco, que participa do coletivo. A primeira ação, realizada em janeiro de 2014, foi plantar 32 árvores sem o aval da Prefeitura. De lá para cá, eles têm trabalhado continuamente para tornar o largo mais acolhedor, por meio da organização de uma programação cultural que inclui apresentações musicais, bailes, atividades esportivas e debates diversos. Até festa de casamento já rolou por lá.

Literalmente “caminhões de comida”. Os food trucks entraram na moda nos últimos anos ao oferecer comida com requintes de restaurante nas ruas das cidades

Equipamento público que cria uma extensão da calçada, normalmente sobre a faixa de estacionamento da rua. Neles, são instalados espaços de convivência como bancos e outras amenidades

HORTELOES

As praças da cidade também são o habitat mais comum dos Hortelões Urbanos, rede que estimula a criação de hortas coletivas – no último mapeamento eram, pelo menos, 25. Uma delas foi instalada há dois anos no Centro Cultural São Paulo (CCSP). “Era um espaço vazio e, agora, tem diversos usos”, comemora André Biazoti que coordena a horta do CCSP. “Temos gente cuidando da horta todos os dias.”

O ato de instalar hortas, segundo Biazoti, favorece a reestruturação de um sentimento comunitário, garantindo que isso traz reflexos positivos até para a segurança. Um indício está no fato de que, contra todas as probabilidades, o trabalho dos Hortelões quase nunca é alvo de vandalismo. “As hortas reativam memórias emocionais, trazendo um valor contemplativo que reverbera positivamente”. Essa convivência suave em ambientes tidos como

Veja mais em goo.gl/7dt3t3

ásperos parece ser uma constante. Raphael Franco também se surpreendeu com a falta de agressões contra o mobiliário urbano no Largo da Batata. “Achei que seria muito pior”, admite.

PSICANÁLISE URBANA

Ariel Kogan vê nessa ocupação criativa uma forma de desmontar o pavor que os habitantes das grandes cidades desenvolveram em relação aos espaços públicos por causa da violência urbana. Sua arma para isso é a gastronomia. Há cerca de um ano, ele e dois sócios fundaram o Los Mendozitos – adega sobre rodas que oferece vinhos da região argentina de Mendoza em São Paulo e Rio de Janeiro.

Para Ariel, ao repaginarem a comida de rua, os **food trucks** trouxeram de volta um público que já se havia conformado em viver confinado. “Você consegue aumentar o fluxo de pessoas e vira um ciclo. As pessoas perdem o medo e isso as torna ruas mais seguras”, diz, ressaltando que pesquisas apontam para uma correlação direta entre o nível de uso e a segurança nos espaços públicos.

A proposta do Instituto Mobilidade Verde vai em sentido parecido, apostando na instalação de **parklets** como uma estratégia para reconectar as pessoas à cidade e questionar a noção de que as ruas são para os carros. “A disponibilidade de espaços de convivência, descanso e permanência é um fator primordial para incentivar pessoas a caminharem mais pela cidade”, explica o presidente do instituto, Lincoln Paiva. (FR)



PassaNela, intervenção em viaduto sobre Avenida Rebouças, em São Paulo

evolução de ícones do carro-centrismo como Miami e Detroit. “Já se veem pessoas andando onde antes não passava ninguém. Se isso foi possível nessas duas cidades, é possível em muitas outras mais”, analisa o City Lab.

Quem sabe em São Paulo? Mas na maior cidade da América do Sul, já há milhares de pedestres nas ruas. Segundo pesquisa encomendada pelo Metrô em 2012, 30% dos deslocamentos são feitos a pé em São Paulo. A questão é saber quantos estão andando porque querem e quantos gastam sola de sapato por não ter outra opção. De qualquer forma, é para regular o desenvolvimento de cidades mais acessíveis e sustentáveis que veio a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12.587). A nova lei regula questões que até então estavam sob a atenção do Código Brasileiro de Trânsito. O problema é que ele foi feito para veículos e não para pessoas. Tanto que é preciso percorrer 67 artigos do Código até encontrar aquele que assegura ao pedestre o direito, por exemplo, a boas calçadas. “A Lei da Mobilidade veio para corrigir esta distorção”, diz a urbanista Irene Quintáns, da Red Ocará.

A nova Lei centra atenções na mobilidade e faz o que Quintáns considera uma revolução: estabelece que o espaço para cada modal no meio urbano deve ser proporcional ao seu percentual de uso. Ou seja, se mais gente anda a pé e de coletivo, estes modais precisam ter mais espaço no território urbano. Se for plenamente aplicada, a Legislação pode causar uma profunda transformação nas cidades.

Esta, entretanto, é uma história a ser construída. As cidades têm até 2015 para elaborar seus planos de mobilidade e se adequarem à nova lei, que nem mesmo é perfeita. “Há um

descompasso entre legislação e aplicação. A Lei da Mobilidade insiste na prioridade do pedestre não diz como isso deve ser feito”, aponta Letícia Sabino, uma das fundadoras da organização SampaPé.

CIDADE PARA QUEM ANDA

É justamente sobre este “como fazer” que diversos grupos e movimentos têm se dedicado. Outro deles é a Associação pela Mobilidade a Pé em São Paulo, que tem participado ativamente da construção do plano de mobilidade da cidade. A lista de sugestões vai muito além de garantir boas calçadas e realizar estudos específicos sobre os hábitos dos pedestres brasileiros é uma delas.

Os estudos que embasam as decisões relacionadas à mobilidade geralmente são feitos a partir do ponto de vista dos veículos automotores. Um exemplo são as estatísticas sobre acidentes. De acordo com um levantamento feito a partir dos pedidos de indenizações do Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (Dpvt), sabe-se que 43 pedestres morrem em acidentes de trânsito diariamente no Brasil. Fora as pessoas que se acidentam com lajes soltas, calçadas irregulares ou falta de iluminação.

Também é preciso mudar a forma como os semáforos funcionam. “A programação semaforizada é feita com dois parâmetros diferentes. Para os carros o tempo é calculado a partir do volume de veículos. Mas para o pedestre, o tempo é calculado a partir da velocidade de caminhada de dois metros por segundo”, explica a urbanista Meli Malatesta,

Veja em bit.ly/1yTcZTw Saiba mais em mobilidadeape.wordpress.com

MOBILIDADE A PÉ

Pernas pra que te quero

Cidades com grande fluxo de pedestres são mais criativas, democráticas e saudáveis, têm menos criminalidade e até maior valorização dos imóveis

POR GISELE NEULS COLABOROU MAGALI CABRAL

Privilegiar o caminhar é a primeira providência para “humanizar” um local. Os americanos já até criaram um ranking para classificar as cidades que tratam melhor o pedestre. Nova York é a campeã, seguida por São Francisco e por Boston. O cálculo é feito pela empresa Walk Score com base em

um algoritmo que incorpora percurso, uso e características do trajeto. Segundo o site Atlantic City Lab, cidades com grande fluxo de pedestres são mais criativas, saudáveis e democráticas, têm menos criminalidade e até maior valorização dos imóveis. Mas a grande novidade dos rankings dos últimos anos é a

presidente da Comissão Técnica Mobilidade a Pé e Acessibilidade da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP). O problema é que o tempo em que os semáforos ficam abertos para os pedestres deveria levar em conta, também, o volume de pedestres que usualmente passa por determinado ponto.

PASSANELA

Transformar as ruas em um passeio seguro e agradável não depende somente do poder público. “Não dá para pensar que haverá um fiscal da prefeitura analisando cada rua da cidade”, avalia Letícia Sabino. O melhor fiscal é o usuário. “A população tem de denunciar os problemas às prefeituras e cobrar para que sejam resolvidos”, diz, reforçando que todos nós podemos melhorar nossa relação com a

cidade. Foi o que fez a ação PassaNela, intervenção do projeto Cidade para Pessoas, da jornalista Natália Garcia. Com tecidos, bambus, bancos, plantas e muita criatividade, um viaduto sobre a Avenida Rebouças, em São Paulo, foi transformado em um local agradável.

Mobilidade não se reduz a deslocar-se de um ponto a outro, explica Sabino. As ruas também podem ser fontes de conhecimento histórico, lazer, contemplação. Precisam de sombra, locais de parada, bancos para descansar. Para ela, o aprendizado mais importante que se extrai da singeleza de uma caminhada pela cidade é, que quando se anda na rua, todos os problemas no caminho, desde um lixo fora do lugar ou um desnível na calçada, passam a ser também seus. Caminhando, quem diria, constrói-se cidadania.

ARTE

Cultura de ocupação

Atividades artísticas e culturais viram ferramentas para seduzir os cidadãos e convencê-los a voltar aos espaços públicos

“Nosso desafio é incorporar o afeto que se cria em torno da cidade, para que esta passe a fazer parte da vida das pessoas”, resume o artista visual e performer paulistano Paulinho Fluxus. Desde os tempos de movimento estudantil, ele vem experimentado maneiras de usar a arte para inventar novas – e mais criativas – formas de fazer política. O artista foi, por exemplo, um dos responsáveis pelo imenso varal de roupas estendido no → **Churrasco da Gente Diferenciada**. “A gente fez uma intervenção lá para criar uma atmosfera de ‘laje’ e o varal acabou virando uma das bandeiras do evento”, conta.

Acrescentar essa pitada de deboche foi um jeito de arejar as formas mais ortodoxas de militância. Paulinho Fluxus reconhece que o modo de militância tradicional possui “coisas muito sábias”; mas também a considera desnecessariamente sisuda. Para ele, as formas mais convencionais miram em uma revolução que está sempre no futuro, o que gera frustração. A sua proposta é vivenciar um pouco dessa revolução aqui e agora.

Isso também quebra parte da tensão envolvida na ocupação dos espaços públicos. “Criamos um clima mais amigável no qual as pessoas que tinham medo de estar na rua se sintam mais à vontade”, diz.

O Festival do Baixo Centro (FBxC) é outra ação que têm na arte sua razão de ser. Com três edições realizadas, é organizado de forma horizontal e procura viabilizar atividades artístico-culturais nos bairros atravessados pelo → **Minhocão**.

O festival foi idealizado como peça de resistência contra a mão pesada com que o poder público vinha tratando a região central, na época em que a Polícia Militar, por meio da Operação Sufoco, procurava dispersar os usuários de droga na → **Cracolândia** de forma, não raro, truculenta. Enquanto isso, o projeto Nova Luz propunha colocar abaixo praticamente um terço do bairro da Santa Ifigênia. “A administração pública estava cada vez mais repressora. Organizamos o festival para levar a sociedade civil para as ruas e questionar o direito à cidade e à qualidade de vida ur-

Realizado em 2011, o ato ironizava a oposição de um grupo de moradores de Higienópolis – bairro nobre paulistano – contra a instalação de uma estação do Metrô porque isso atrairia “gente diferenciada”

Nome popular do Elevado Costa e Silva, polêmica via expressa que liga as Zonas Leste e Oeste de São Paulo, passando pelo Centro

Trecho do Centro de São Paulo em que há grande concentração de usuários de crack. Está circunscrita (mas não restrita) ao polígono das ruas Mauá e Cásper Líbero, e avenidas Rio Branco, Duque de Caxias e Ipiranga

banas. Usamos a arte como meio”, conta Thiago Carrapatoso, do coletivo ligado ao FBxC.

Ao se trabalhar com atividades por natureza efêmeras, surge a questão de como garantir que a mudança produzida seja permanente. “O resultado tem muito a ver com a persistência, com continuar fazendo o mesmo trabalho ao longo do tempo”, afirma o grafiteiro Mauro Neri, do Imargem.

Ele mesmo pode ser considerado uma pessoa persistente que vem, com o irmão Tim Neri, tocando o movimento Imargem – que usa a arte como estratégia de enfrentamento das demandas sociais e ambientais do território às margens da Represa Billings, na Zona Sul de São Paulo. Os dois atuam como arte-educadores desde 2002. Mauro destaca o impacto que esse trabalho deixa para a próxima geração. “Inspiramos muita gente”, diz.

É uma mensagem que não fica longe da percepção dos responsáveis pelo FBxC. “O número de grupos que questionam e organizam atividades nos espaços públicos cresceu bastante

depois do surgimento do FBxC. Uma de nossas integrantes diz que somos o ‘vovô’ de muitos desses grupos mais novos. Mas, claro, como a gente trabalha com criação de cultura de ocupação, isso leva tempo”, afirma Carrapatoso.

O Arruma Coreto também pode comprovar que é possível modificar a relação da comunidade com o espaço. Há sete anos, o grupo se reúne religiosamente no primeiro domingo de cada mês para tocar na Praça São Salvador, no bairro carioca do Flamengo.

A flautista Ana Claudia Caetano, idealizadora da ação, conta que a praça estava semi-abandonada quando começaram o movimento. Hoje, é ponto focal para a vida cultural e noturna da Zona Sul carioca. A agitação ficou até demais para o gosto dos moradores e chega a surpreender os membros do Arruma o Coreto. “Não esperávamos esse sucesso todo”, diz a flautista. “Temos orgulho de, mesmo sem querer, tornar a praça conhecida.” Ela, espera, contudo, que o poder público faça sua parte e melhore a convivência no espaço. (FR)

CORREDORES VERDES

Natureza interligada

Corredores ecológicos ganham as pranchetas de urbanistas com a missão de interconectar o meio ambiente na cidade e melhorar o bem-estar

POR IVAN RYNGELBLUM

Conectar fragmentos de áreas verdes e ainda proporcionar maior qualidade de vida aos cidadãos: com essa proposta nascem os corredores ecológicos urbanos. Originalmente voltados a conectar áreas naturais, os corredores começaram a ganhar a prancheta de arquitetos e urbanistas.

Os → **corredores ecológicos** têm por objetivo interligar diferentes porções de ecossistemas que possam ter sido separadas devido ao desmatamento, melhorando o fluxo de material genético de plantas e animais e garantindo a manutenção da vida nessas áreas. A maior parte está localizada longe dos grandes centros urbanos, em áreas com grande parte de sua biodiversidade conservada, o que gera

dúvidas sobre a possibilidade de o modelo ser adaptado às cidades. No entanto, já existem iniciativas do tipo que demonstram que a replicação é viável, embora não em sua integralidade, e voltadas principalmente para a qualidade de vida dos moradores das cidades.

Em Manaus, por exemplo, o governo municipal estabeleceu em 2007 a criação do → **Corredor Ecológico Urbano Igarapé do Mindu**. “Ele surgiu inicialmente para viabilizar o fluxo de espécies, mas uma de suas principais funções é a conservação do igarapé, responsável por quase 40% do abastecimento de água de Manaus”, diz Antonio Ferreira do Norte Filho, que leciona na Faculdade Martha Falcão/DeVry e na Universidade Nilton Lins, e que es-

Instrumento de gestão territorial previsto no Sistema Nacional de Unidades de Conservação (SNUC) que estabelece critérios e normas para a implantação de áreas protegidas

Com 7 quilômetros, conecta o Parque Municipal do Mindu e a Reserva Particular do Patrimônio Natural Honda, protegendo as matas ciliares ao longo do Igarapé do Mindu

tudou a criação do corredor para a sua tese de mestrado. O professor Norte Filho reconhece que a criação do corredor foi facilitada pela situação geográfica de Manaus, localizada na selva amazônica, o que leva à discussão sobre a possibilidade de essa mesma iniciativa ser aplicada nos centros urbanos do País.

A dúvida pode começar a ser sanada quando começar a implementação de um corredor ecológico na cidade do Rio de Janeiro, ligando parte do Recreio dos Bandeirantes e o Parque Chico Mendes, ambos na Zona Oeste, a Lagoa de Marapendi, na Barra da Tijuca, e o Maciço da Pedra Branca, entre o Recreio dos Bandeirantes e a Barra da Tijuca. A iniciativa é conduzida pela Secretaria do Meio Ambiente com o escritório de arquitetura DEF Projetos e o de paisagismo Embyá. Está na fase de elaboração de orçamento, com expectativa de início de implementação este ano.

Rodrigo Rinaldi, sócio da DEF e professor de urbanismo na Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-RJ), afirma que o trajeto do corredor passa por áreas naturais, mas também por espaços ocupados, como a Favela do Terreirão, no Recreio dos Bandeirantes. O projeto é parte de uma iniciativa maior da prefeitura do Rio de Janeiro, que prevê a criação de outros corredores na cidade.

A questão da presença humana no meio do caminho cria um problema, uma vez que o conceito original dos corredores ecológicos não prevê ocupações nesses locais. Mas, para Rinaldi, é preciso abandonar a ideia de que cidade e natureza são conceitos antagônicos.

■ [Acesse a tese em goo.gl/pDdu03](http://goo.gl/pDdu03)

Ele acredita que é possível criar um corredor ecológico nos moldes originais, mesmo que as trocas gênicas não sejam tão fortes quanto naqueles espaços puramente preservados.

“Existem corredores com diversas funções. No que diz respeito a fluxos, do ponto de vista ecológico temos os mais eficientes e os menos eficientes”, diz. “Se fosse comparar, há corredores que são artérias, e outros que são capilares. Desde os menos até os mais relevantes, todos têm a sua importância.”

O município de São Paulo não possui nenhum projeto oficial de corredor ecológico urbano em debate, mas tem iniciativas para conservar o restante de natureza dentro da cidade. O destaque fica para os parques lineares, que, assim como os corredores ecológicos, são consideradas → **Áreas de Preservação Permanente (APP)**. Esses locais são intervenções urbanísticas que visam garantir a conservação de vales urbanos, especialmente rios, enquanto os corredores são mais abrangentes, não necessitando de cursos d’água para existirem.

A cidade possui 25 parques do tipo, a maioria na Zona Leste. Entre os projetos em análise, o que tem provocado maior polêmica é do Córrego Verde, na Vila Madalena, Zona Oeste. Aprovado no final de 2010 pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, a proposta consiste em redesenhar uma área de quase 65,4 mil metros quadrados, descanalizando o Rio Verde, que corre pela região, e criando um novo espaço de lazer na cidade. O projeto, porém, foi paralisado por moradores do bairro contrários à iniciativa. Eles conseguiram com que alguns vereadores propusessem uma emenda ao Plano Diretor que barra a criação do parque.

nômeno urbano da atualidade que só tende a aumentar: as favelas. Mas cada vez mais pessoas se incomodam em viver em uma cidade que escolhe segregar seus moradores com muros e preconceitos. Com isso, iniciativas independentes para integrar as comunidades à cidade como um todo têm surgido em diversos lugares, com base em parcerias entre moradores das favelas e do asfalto, além de apoios não governamentais.

SITIÊ

É o caso da ação no Parque do Sitiê, em que moradores do Morro do Vidigal transformaram um antigo lixão com cerca de 16 toneladas de resíduos em uma área de convívio público de 8.500 metros quadrados. Localizado entre as praias dos do Leblon e de São Conrado, no Rio de Janeiro, o Vidigal conta com quase 10 mil habitantes. Em 2006, Mauro Quintanilha e Paulo César Almeida, moradores da região incomodados com a insalubridade do lixão, decidiram limpar a área por conta própria. A comunidade foi aos poucos apoiando a iniciativa e, após seis anos de trabalho, com a ajuda de mutirões locais, a maior parte do lixo foi removida e a área batizada de Sitiê.

Ações como atividades de reflorestamento, reciclagem, paisagismo, agricultura urbana e construção de escadas para atrair mais moradores e visitantes ao local foram então intensificadas. Em 2012, Pedro Henrique de Cristo, arquiteto, mestre em Políticas Públicas, mudou-se para o Vidigal e juntou-se aos membros do Sitiê para ajudar a oficializar a área como parque municipal. “Nós trabalhamos em parceria com o poder público, mas somos independentes. A sociedade civil tem de ser a protagonista da mudança”, diz Cristo. Também é fundamental que haja integração entre os principais atores – comunidade, experts em urbanismo e investidores.

A solução do Sitiê deu fim a dois típicos problemas de favelas brasileiras: os lixões e a falta de espaços públicos. O arquiteto reforça que, apesar de o movimento ser independente, o diálogo com o poder público é sempre fundamental para se avançar em problemas estruturais, como a regularização de terre-

nos em favelas brasileiras. Em 2008, duas ONGs e um escritório de advocacia uniram-se à Associação de Moradores do Cantagalo, uma favela localizada entre os bairros de Copacabana e Ipanema, para mapear todas as 1.500 residências da comunidade e suas ruas. Os advogados encarregaram-se de iniciar os trâmites para dar aos moradores-donos de imóveis o título de propriedade de suas casas.

A iniciativa ganhou o reconhecimento necessário com o poder público e conseguiu a aprovação de mudanças na legislação para auxiliar o governo a regularizar terras em áreas carentes da cidade. “É preciso uma ação conjunta de setores da sociedade civil organizada centrada em questões que tenham relevância, em vez de ter uma postura de antagonismo ao poder público”, comenta Carlos Augusto Junqueira, sócio do escritório parceiro da iniciativa, o SCBF

Advogados. A primeira entrega de títulos ocorreu em 2012, mas o processo ainda não foi concluído por causa de entraves jurídicos.

Fomentar ações da sociedade civil para solucionar problemas das cidades é objeto de diversas políticas públicas. Dentre elas, há os editais de financiamento, como o ProAC, oferecido pela Secretaria de Cultura do Estado de São Paulo, que já beneficiou, por exemplo, o Sarau do Binho, encontro itinerante em espaços da Zona Sul de São Paulo dedicado à valorização cultural de artistas da periferia.

Binho Poeta, idealizador do projeto, conta que os encontros ainda não eram saraus quando se iniciaram em um bar do bairro Campo Limpo, em 1995. Entre uma e outra troca de vinho, os participantes pediram para declamar poesias e foi aí que ele notou a demanda por espaços como aquele. Em 1997, teve a ideia de colar poesias em postes pela cidade.

As pessoas começaram conhecer o movimento, que cresceu. Os encontros do Sarau do Binho eram esporádicos, mas desde 2004 tornaram-se permanentes. Hoje representam um ambiente de articulação das periferias de São Paulo. O sucesso de público no sarau é prova de que a cidade precisa de ações como essa. (FM)

Atualmente, quase 1 bilhão de pessoas – um sétimo da população mundial – vive em favelas, de acordo com o estudo *Estado das Cidades do Mundo 2006-2007*, elaborado pela ONU. Se a atual tendência de crescimento continuar, serão 1,4 bilhão de pessoas até 2020

■ **Espaços territoriais protegidos por lei por serem ambientalmente frágeis e vulneráveis. Nesses locais ficam proibidas construções, plantações ou qualquer atividade de exploração econômica**

PERIFERIA

Pelo direito à cidade

Iniciativas de moradores trazem soluções a problemas comuns, fazendo pontes e derrubando muros e preconceitos

Quando a prefeitura do Rio de Janeiro, em 2009, anunciou a construção de muros nas principais favelas da cidade – para conter o crescimento desordenado e o avanço das comunidades sobre áreas de Mata Atlân-

tica – o escritor José Saramago sentiu que assistia a um filme repetido. “Tivemos o Muro de Berlim, temos os muros da Palestina e, agora, os do Rio”, comentou em seu blog, revelando discordar do tratamento dado a um fe-

■ Saiba mais em parquesiti.com ■ Mais em saraudobinho.blogspot.com.br

Pedalando **contra o vento**

Em São Paulo, o aumento de ciclovias deve conectar-se a outras políticas públicas para potencializar seu efeito benéfico

POR **KARINA NINNI**

As **ciclovias e ciclofaixas** estão aí para ficar. Pelo menos a julgar pelo que está disposto no Plano de Mobilidade Urbana 2015 (PlanMob), apresentado pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e discutido em mesas temáticas com a população paulistana em audiência pública em 11 de abril. O projeto da prefeitura para 2016 é o ano de 2014 pode ser considerado histórico para quem anda de bicicleta em São Paulo, pois a cidade saltou de 63 quilômetros para 270 de infraestrutura cicloviária em cerca de 7 meses. Entretanto, ainda há um conflito a mediar. “Sabemos que haverá disputa por espaço”, diz Gabriel di Piero, diretor geral da Ciclocidade – Associação dos Ciclistas Urbanos de São Paulo.

Embora a cidade sofra de fragilidade institucional, como grande parte das cidades brasileiras, o professor da Faculdade de Arquitetura da USP Alexandre Delijaicov crê que a convivência entre modais não é impossível. “Deve-se entender que o leito carroçável não é só para veículos motorizados. Isso é garantido pelo Código Nacional de Trânsito.”

Para Daniel Guth, diretor-geral da rede Bicicleta para Todos e diretor de participação da Ciclocidade, qualquer política pública precisa de um tempo de assimilação. “São Paulo teve sempre ciclovias esparsas, o que inibia seu uso. Mas temos observado um aumento constante”, afirma. Na Avenida Eliseu de Almeida (Zona Oeste), por exemplo, ele diz ter detectado um crescimento de 53% no número de usuários em 2014, com relação ao ano anterior.

Todas as contagens realizadas pela ONG em ciclovias mostram aumento de uso das rotas nos últimos quatro anos. Na opinião do ativista, as questões relativas às ciclovias estão bem conduzidas, embora tenham con-

templado timidamente duas questões prioritárias para os ativistas: o limite de velocidade nas ruas da cidade e a viabilização das pontes e suas alças para ciclistas e pedestres.

Das contribuições feitas para a implantação das ciclovias, Guth cita a preocupação em não retirar espaço de circulação de pedestres, a priorização de vias com menor inclinação, um teto de velocidade máxima de 50 km/h em toda a cidade, o funcionamento dos sistemas de bicicletas compartilhadas 24 horas por dia, a acessibilidade de pedestres e ciclistas em todas as pontes e viadutos.

EMPURRÃO DO GOVERNO

Parece clara também a necessidade de políticas públicas complementares – a exemplo do que acontece na Colômbia, onde uma iniciativa da Prefeitura de Bogotá, denominada Al Colegio en Bici (*Indo à Escola de Bicicleta*), já capacitou 4.240 estudantes com oficinas que ensinam desde cuidados elementares com a magrela até o uso correto das ciclovias.

“Promover uma cidade diferente do ponto de vista da mobilidade significa lançar mão de um cardápio de políticas públicas. Isoladamente, a infraestrutura produz um efeito bem mais tímido do que se combinada com outras políticas, como a formação de ciclistas urbanos”, assinala Guth, que luta também pelo IPI zero para as magrelas. “Há mais de trinta projetos de lei no Congresso pedindo o IPI zero e temos 110 mil assinaturas apoiando as propostas.”

Ciclofaixa é uma faixa para uso exclusivo para circulação de bicicletas sem segregação física em relação ao restante da via. Já a ciclovia é uma pista exclusiva segregada fisicamente. Ambas são dotadas de sinalização vertical e horizontal (placas e pintura de solo)

Segundo a Pesquisa de Mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo, feita pelo Metrô, entre 2007 e 2012, houve um incremento de 7% nas viagens realizadas de bicicleta na cidade. E o percentual daqueles que “não usariam a bike nunca” para locomoção, medido pela 8ª Pesquisa Ibope de Mobilidade Urbana, caiu de 34% em 2007 para 24% em 2014

Entre 800 mil e 1 milhão é o número de ciclistas (diários e eventuais) estimado pela ONG Ciclocidade em São Paulo. Segundo a 8ª Pesquisa Ibope de Mobilidade Urbana, 261 mil pessoas usam a bicicleta diariamente para se locomover na cidade

Leia entrevista sobre a iniciativa *Indo à Escola de Bicicleta* na versão digital desta reportagem em fgv.br/ces/pagina22

BUSCAMOS
MPEs *PROTAGONISTAS
EM INOVAÇÃO PARA
SUSTENTABILIDADE!*

VOCÊ
ATUA EM UMA
MICRO OU PEQUENA EMPRESA
CAPAZ
DE CONTRIBUIR PARA SUPERAR OS
GRANDES
DESAFIOS
DA SUSTENTABILIDADE?

Então participe do Guia de Inovação para Sustentabilidade em MPE, uma iniciativa do GVces e da Revista Página22.

4 a 29
de maio

Prazo para chamada e apresentação de casos

Os interessados devem acessar pagina22.com.br. As empresas selecionadas serão apresentadas na edição de novembro (nº 101) da Revista Página22. **Participe!**



Mais informações: guiadeinovacao@pagina22.com.br



Tim tim por **tim tim**

Quando Seu João tá dormindo, Tim Tim passa sussurrando para não atrapalhar o sono do amigo. Seu João é flanelinha e morador de rua onde mora Valentim, 1 ano e 4 meses. Todos os dias o menino redescobre a cidade que habita nas duas quadras entre sua casa e a da avó. Trajeto marcado por quatro encontros. Um deles, com o Jorge, guardador de carro que um dia elogiou seu sapato e para quem ele agora ele faz questão de exibir o calçado, toda vez. Os pezinhos de Tim Tim vão saltitando pela calçada. Tem o encontro com o dono do mercadinho e seu gato. E com os moços que trabalham no almoxarifado. Tem as pedras soltas no caminho, que ele encaixa. Encontro, respeito, tempo pra conversar, amizades espontâneas. A delicadeza. Tudo que se busca em uma cidade tá ali, ao alcance do pequeno, em enquadramento que acompanha sua estatura. Texto, música e imagem são pura poesia neste vídeo de muitas visualizações no YouTube. Dedo da mãe nisso tudo: de Genifer Gerhardt, só se veem as canelas e se ouve a voz, mas a palhaça e bonequeira, junto com o pai de Valentim, produziu uma pequena obra-prima que resume a ópera. – por Amália Safatle

Assista ao vídeo em goo.gl/D2YK44.

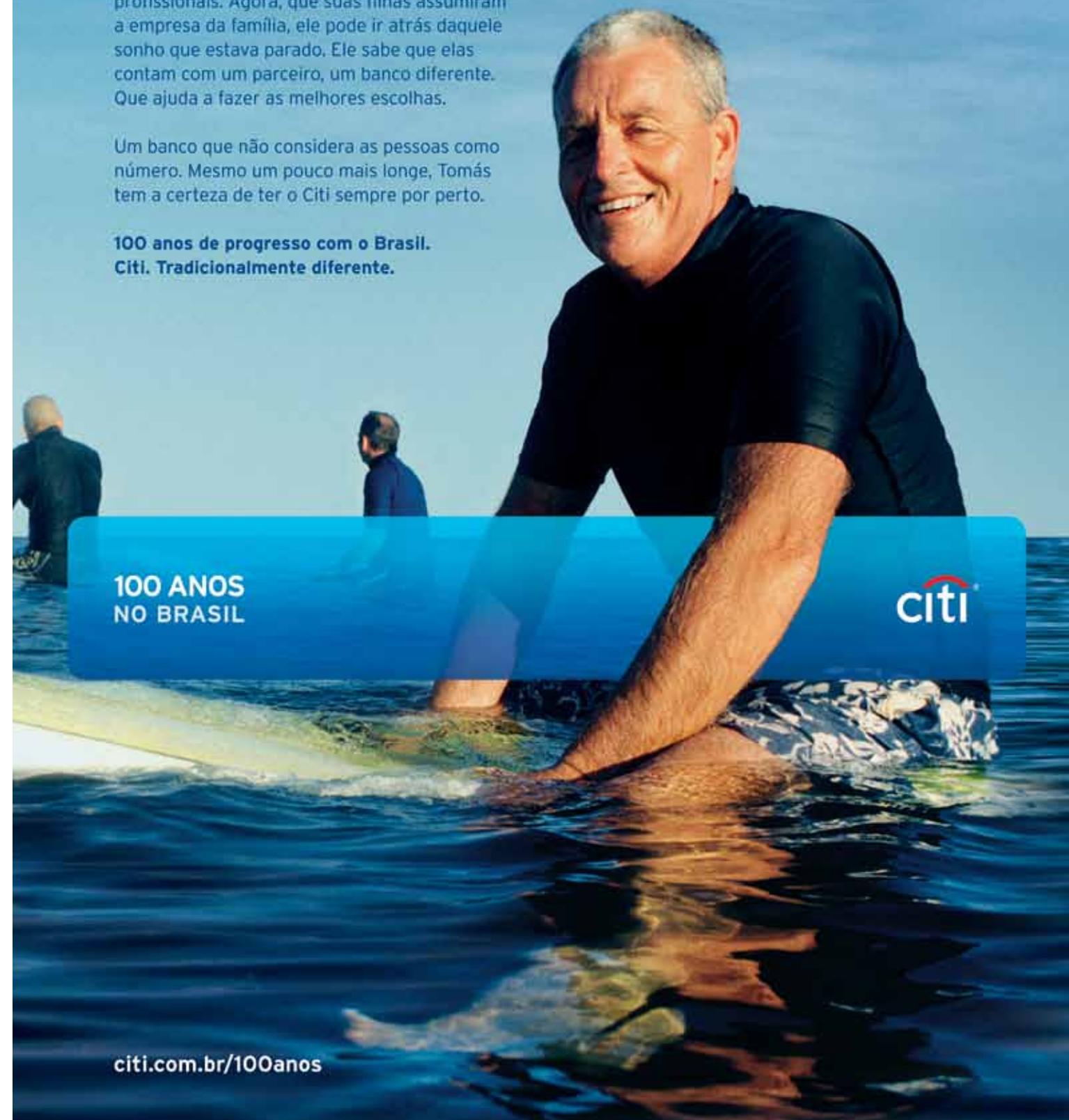
Texto, narração e toque da sanfona: Genifer Gerhardt. Gravação e edição: Tiago Expinho. Música original: Renatinho Muller

Ele trocou um escritório com vista para o mar por um lugar bem mais interessante para trabalhar.

Tomás realizou muitos dos seus planos profissionais. Agora, que suas filhas assumiram a empresa da família, ele pode ir atrás daquele sonho que estava parado. Ele sabe que elas contam com um parceiro, um banco diferente. Que ajuda a fazer as melhores escolhas.

Um banco que não considera as pessoas como número. Mesmo um pouco mais longe, Tomás tem a certeza de ter o Citi sempre por perto.

**100 anos de progresso com o Brasil.
Citi. Tradicionalmente diferente.**



citi.com.br/100anos

O BATOM IDEAL PODE CHAMAR
A ATENÇÃO DE ALGUÉM.
UMA FÁBRICA ECOEFICIENTE
CHAMA A ATENÇÃO DE
UM PAÍS INTEIRO.



Construir uma fábrica segundo parâmetros internacionais de sustentabilidade está transformando a vida de muitas pessoas, direta e indiretamente. E isso é motivo de sobra para continuarmos investindo no crescimento do nosso país.

Acesse grupoboticario.com.br e conheça mais sobre nossas iniciativas no Relatório de Sustentabilidade 2014.



grupo boticário

beleza e o que a gente faz

oBoticário eudora  