

PÁGINA 22

INFORMAÇÃO PARA O NOVO SÉCULO

ENTREVISTA: sustentabilidade e política ainda não casam, diz Fernando Henrique Cardoso

ARTIGO: investimento socialmente responsável e criação de valor projetam uma união duradoura

NÚMERO 9 ■ JUNHO 2007 ■ R\$ 12,00



ESPECIAL CIDADES

EM BUSCA DA URBANIDADE

O poder público DE CADA UM

O desvio de recursos que seriam destinados a obras públicas, envolvendo gente graúda do poder, vem reforçar a descrença do cidadão com a política.

As denúncias, entretanto, surgem ao mesmo tempo que um movimento apartidário busca arregimentar forças de toda a sociedade – incluindo o poder público – para transformar as condições de vida no maior centro urbano do Hemisfério Sul, a cidade de São Paulo.

Ícone urbano, São Paulo é síntese do sonho e do pesadelo da civilização, onde milhões de pessoas agrupadas se vêm diante do desafio de equilibrar homem e natureza e usar as forças econômicas e políticas a favor de uma sociedade mais sustentável. Mais que rever a maneira de se organizar e viver em coletividade, o movimento, intitulado Nossa São Paulo: Outra Cidade, é uma chamada para reatar o público e o privado, o cidadão e seu representante, o local e o global.

Nesta edição, Fernando Henrique Cardoso aponta as divergências entre política e sustentabilidade. Com interesses específicos e visão limitada ao aqui e agora, as decisões na esfera do poder deixam de cumprir princípios do bem comum e universal. E assim continuarão enquanto o cidadão, contribuinte e eleitor, não se perceber forte o suficiente para provocar mudanças e traçar o próprio destino.

E enquanto não assumir para si o lema da cidade de São Paulo, “Não sou conduzido, conduzo” – transformando uma máxima elitista, de minorias que pretendem se impor sobre a sociedade, em poder e liberdade exercidos por todos, nas praças públicas, concretas e virtuais, do mundo contemporâneo.

BOA LEITURA

PÁGINA 22

ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO DE EMPRESAS
DE SÃO PAULO DA FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
DIRETOR Fernando de Souza Meirelles



COORDENADOR Mario Monzoni

EDITORAS FUNDADORAS

Amália Safatle e Flavia Pardini

EDITOR

Flavio Lobo

PROJETO GRÁFICO E EDIÇÃO DE ARTE

Marco Caçado (Banana Biônica Design)

EDITOR DE FOTOGRAFIA

Bruno Bernardi

REVISÃO

José Genulino Moura Ribeiro

SECRETÁRIA EDITORIAL

Bel Brunharo

COLABORARAM NESTA EDIÇÃO

Arthur Nagy, Eda Tassara, Geandré, Marcelo Barreto, Mario Monzoni, Maurício Araújo, Phydya de Athayde, Regina Scharf, Samuel Casal

ENSAIO FOTOGRÁFICO

Bruno Bernardi

JORNALISTA RESPONSÁVEL

Amália Safatle (MTb 22.790)

MARKETING E PUBLICIDADE

André Almeida / contato@pagina22.com.br

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO

Alameda Itu, 513

01421-000 - São Paulo, SP

(11) 3284-0754 / redacao@pagina22.com.br

IMPRESSÃO E DISTRIBUIÇÃO

Vox Gráfica e Editora

DISTRIBUIÇÃO BANCAS

Distribuidora Grupo Estado

NÚMEROS AVULSOS E REPARTES CORPORATIVOS:

(11) 3281-7875 e 3281-7790 ou livrariagv@fgvsp.br

(21) 2559-5535 ou livraria@fgv.br

CONSELHO EDITORIAL

Amália Safatle, Aron Belinky, Flavia Pardini, Gladis Ribeiro, José Eli da Veiga, Mario Monzoni, Moysés Simantob, Tarcila Reis Ursini

CONSELHO CONSULTIVO GVces

Fabio Feldmann, Heloisa Bedicks, Luiz Maia, Luiz Ribeiro, Nelmara Arbex, Paulo Vanca, Ricardo Young, Sergio Esteves, Tamas Makray

PARCEIROS FUNDADORES

ODEBRECHT

Fazendo mais que o possível



Os artigos, ensaios, análises e reportagens assinadas expressam a opinião de seus autores, não representando, necessariamente, o ponto de vista das organizações parceiras e do GVces.

É necessária a autorização dos editores, por escrito, para reprodução do todo ou parte do conteúdo desta publicação.

TIRAGEM DESTA EDIÇÃO: 10.000 exemplares

CAPA: BRUNO BERNARDI

12 ENTREVISTA

Fernando Henrique Cardoso afirma que política e sustentabilidade andam muito mal. Uma se alimenta do aqui e agora, a outra pede uma *constituency* planetária

18 CIDADES

Ao reunir tanta gente num só espaço, representam o desafio máximo de equilibrar homem e natureza. São Paulo, sonho e pesadelo, é um grande mote para repensar os rumos da civilização

26 CIDADANIA

Nas filas e no trânsito, nas imagens de cineastas e fotógrafos, a "locomotiva do Brasil" revela sua imobilidade



32 CONVIVÊNCIA

O Edifício Copan dá um exemplo de urbanidade, onde diferentes se encontram

36 SEGREGAÇÃO

Ao viajar, o paulistano endinheirado leva na bagagem a idéia da sociedade dividida

42 RETRATO

Entre edifícios que brotam da demolição, o bairro da Barra Funda mostra a cara precária e desolada da cidade mutante

50 RIO DE JANEIRO

As obras bilionárias do Pan não se integram a um projeto urbanístico consistente

54 INTERNACIONAL

Em países desenvolvidos ou em desenvolvimento, o futuro – e as soluções – está nas cidades. Para isso, é preciso querer viver junto

SEÇÕES

- 8 NOTAS
- 38 ENSAIO
- 62 COLUNA
- 64 ARTIGO
- 66 ÚLTIMA



SERVIÇOS AMBIENTAIS

Vale quanto **PESA?**

Quanto valem os serviços prestados por um ecossistema? A pergunta soa técnica, mas levanta paixões.

Os serviços oferecidos pelos ecossistemas do estado americano de New Jersey em um ano, por exemplo, valem de US\$ 8,6 bilhões a US\$ 19,8 bilhões, concluiu um estudo finalizado em abril. E o valor total do capital natural de New Jersey pode variar de US\$ 288 bilhões a US\$ 600 bilhões, excluindo a produção de bens, como os agrícolas, pescados, minérios e água. Um dos estados mais densamente povoados dos EUA, New Jersey é vizinho a Nova York, tem vocação industrial, mas preserva refúgios onde a natureza executa serviços como filtragem da água, contenção de enchentes e polinização de lavouras, entre outros.

O estudo é um de vários que tentam colocar preço em serviços que só o meio ambiente oferece. Levantamento divulgado em janeiro, por exemplo, estimou em US\$ 448 bilhões o valor dos serviços na Bacia do Rio Mackenzie, no Canadá, região de floresta boreal.

A avaliação dos ativos naturais de New Jersey, encomendada pelo Departamento de Proteção Ambiental do estado, leva a assinatura de Robert Costanza e de outros pesquisadores do Gund Institute for Ecological Economics, da Universidade de

Vermont. É de Costanza também a estimativa, publicada em 1997, de que a biomassa do planeta valeria, aproximadamente, US\$ 33 trilhões por ano, quase o dobro do Produto Nacional Bruto global, de US\$ 18 trilhões.

Economistas ligados à corrente ambiental discordam do trabalho de economistas ecológicos como Costanza. Segundo eles, é impossível que os ativos naturais do planeta superem o valor da renda produzida no mesmo período – o que significa que, mesmo que quisessem pagar por eles, os homens não teriam dinheiro para tanto. Para Costanza e outros, porém, é preciso colocar a questão na agenda e, sem preço, os serviços ambientais continuarão fora das decisões econômicas. – por *Flavia Pardini*



NEW JERSEY. O capital natural pode chegar a US\$ 600 bilhões

INOVAÇÃO

CUIDAR DAS RAÍZES

O indiano Anil Gupta está entusiasmado com uma inovação que encontrou no Brasil. Em visita ao Rio de Janeiro, em maio, ele foi apresentado a uma bicicleta cuja roda da frente conta com uma moldura – que garante estabilidade quando a bicicleta está estacionada e permite que se carreguem mercadorias –, a solução perfeita para vendedores porta a porta. Que o digam os tantos que percorrem as ruas do interior do País vendendo Q'boa e que tais.

“Eu nunca tinha visto essa característica na Índia ou na China, dois países que usam muito a bicicleta”, conta Gupta, professor do Instituto Indiano de Administração, em Ahmedabad, e co-presidente

da Fundação Nacional para Inovação da Índia. “Embora a necessidade exista nesses países, uma inovação simples como essa não surgiu lá.”

Esse é um exemplo de como as pessoas de diferentes países podem se beneficiar de inovações e conhecimentos tradicionais de outras nações, se tiverem contato com elas. Por isso, Gupta está trabalhando para construir uma “incubadora virtual”, na forma de uma base de dados e uma plataforma on-line, que permita não só a troca de idéias, mas a conexão entre inovadores, investidores e empreendedores.

O projeto conta com a parceria da Associação Nacional de Entidades Promo-

toras de Empreendimentos Inovadores (Anprotec) e da Financiadora de Estudos e Projetos (Finep), no Brasil, e de duas entidades chinesas. Será oficialmente lançado em junho em um workshop na China.

“Em vez de olhar para os habitantes das regiões pobres como se fossem, coletivamente, um receptor de ajuda, reconhecemos as contribuições deles como uma fonte de invenções e inovações”, resume Gupta, que coordena também a Honey Bee, uma rede que prospecta, apóia e recompensa inovadores na chamada “base da pirâmide” e conta com 50 mil inovações e práticas tradicionais em seu banco de dados. – FP

CLIMA I

PERCEPÇÃO EM ALTA, AÇÃO EM BAIXA

O aquecimento global já é conhecido pela maior parte dos brasileiros. No entanto, apenas uma pequena parcela da população afirma estar fazendo algo ou sabe o que fazer para evitá-lo. É o que demonstra a Pesquisa sobre Meio Ambiente e Aquecimento Global, realizada pela Ipsos Public Affairs para o Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (Ciesp), realizada em 70 cidades e 9 regiões metropolitanas. Essa conclusão é similar à da pesquisa Akatu/Market Analysis (ver edição 8 de PÁGINA 22)

Segundo o levantamento, 79% dos brasileiros já ouviram falar do fenômeno e estão cientes do risco de catástrofes. Para 72% deles, suas vidas serão dire-

tamente afetadas. Nas classes A e B, o conhecimento chega a 96%. Mas 58% afirmam não estar fazendo nada para evitar as mudanças no clima. Daqueles que contribuem de alguma forma, as ações ainda são tímidas: 22% aderem à coleta seletiva de lixo, 13% não compram produtos com grande impacto ambiental, 5% preferem itens com embalagens fáceis de eliminar e 2% afirmam usar carro a álcool.

O desmatamento encabeça a lista dos “vilões” do aquecimento: é citado por 50% das pessoas. Em seguida, vêm indústria (16%), aumento de poluentes (14%), desperdício de água e energia (3%), governo (3%), automóveis (2%) e agricultura (1%). – por *Maurício Araújo*



EMBALAGENS fáceis de eliminar pesam em algumas decisões de compra

CLIMA II

À ESPERA DA MUDANÇA

A pesar da urgência, as duas semanas de negociações internacionais sobre mudanças climáticas, em maio, na Alemanha, terminaram sem medidas concretas, aumentando a expectativa para a reunião, em dezembro, das partes da Conferência Quadro das Nações Unidas sobre o assunto. Espera-se que dali saia um mandato para negociação de novas metas para redução de emissões de gases de efeito estufa após 2012.

Para alguns observadores, entretanto, as reuniões dos órgãos de assessoramento científico (SBSTA) e de implementação (SBI) da Convenção não foram em vão. Mostraram, pelo menos, que a posição do Brasil e de uma coalizão de países detentores de florestas tropicais em favor de algum mecanismo que recompense o desmatamento evitado pode deixar os Estados Unidos em uma posição desconfortável.

Nas reuniões, os EUA se opuseram à proposta brasileira de um fundo voluntário com recursos dos países industrializados para compensar as nações tropicais que reduzam o desmatamento. Mas a insistência desses países em voltar ao tema em futuras negociações pode enfraquecer o argumento americano para não se juntar às demais partes do Protocolo de Kyoto na adoção de metas: o de que nações em desenvolvimento não participam do esforço para conter as emissões. Contribuiu a declaração do ministro das Relações Exteriores, Celso Amorim, de que o Brasil estuda estabelecer metas unilaterais e voluntárias para reduzir o desmatamento na Amazônia.

Até a reunião de dezembro, entretanto, outros fóruns estarão abertos – o encontro do G-8 em junho, novas reuniões dos órgãos técnicos da Convenção em agosto – e, por enquanto, os EUA continuam irreduzíveis. – FP



EUA versus BRASIL Coalizão pode deixar americanos em posição ruim

BOLSA DE VALORES

INVESTIMENTO NO FUTURO COMUM

Trata-se de um mecanismo em que alguns investem, mas todos ganham: a Bolsa de Valores de São Paulo criou no fim de maio a Bolsa de Valores Sociais e Ambientais (BVS&A), iniciativa para captar recursos financeiros para ONGs socioambientais brasileiras e cujas ações privilegiam cinco áreas temáticas: Educação para a Sustentabilidade, Mudanças Climáticas, Biodiversidade e Florestas, Recursos Hídricos e Cidades Sustentáveis.

A BVS&A apresentará no total 35 projetos, que serão substituídos por outros à medida que estes alcançarem a meta de captação estipulada. Os investidores poderão acompanhar a utilização dos recursos e o desenvolvimento pela internet. Para participar, as entidades socioambientais devem inscrever seus projetos, que, após análise e seleção, passam a constar do portfólio de empreendimentos da BVS&A, disponível no endereço www.bovespasocial.org.br.

Por meio do site, os investidores escolhem as iniciativas nas quais desejam realizar as doações em dinheiro.

“É como se o investidor estivesse comprando uma ação, que trará lucros como a conservação de ecossistemas importantes, geração de emprego e renda”, diz Raymundo Magliano Filho, presidente da Bovespa. Isso tudo por meio do fomento da gestão ambiental sustentável, da adoção de tecnologias limpas e do combate às mudanças climáticas globais, entre outros instrumentos.

A BVS&A integra sua predecessora, a Bolsa de Valores Sociais (BVS), criada em 2003 pela Bovespa. A BVS, voltada para iniciativas ligadas à educação, arrecadou cerca de R\$ 5 milhões, contribuindo até agora para a realização de 36 projetos. Os membros do Conselho de Administração da nova Bolsa são Fabio Feldmann, José Goldemberg, Marcelo Takaoka e Stela Goldenstein. - MA

CIDADES

SÃO PAULO EM NÚMEROS

Está prevista, entre agosto e setembro, a publicação de um Raio X ambiental da cidade de São Paulo. Trata-se de um índice sintético construído pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente (SVMA) em parceria com o Centro de Estudos da Metrópole, para servir como ferramenta para a administração pública e como forma mais simples de a sociedade avaliar a situação ambiental da cidade.

São Paulo já conta com um sistema de indicadores, publicados em 2004 com base na metodologia Global Environmental Outlook, do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente. São 83 indicadores formados por 254 variáveis. A quantidade de informações, entretanto, impede uma visão clara e resumida da situação. Por isso a iniciativa de criar um indicador sintético, explica Patricia Sepe, que integra a coordenadoria de planejamento ambiental da SVMA.

Segundo ela, o secretário Eduardo Jorge defende a divulgação de dois índices, um ambiental e outro socioambiental. Uma das maiores dificuldades, diz ela, é a heterogeneidade da cidade, onde há uma discrepância muito grande entre as várias regiões, o que exigiu a criação de cinco tipologias distintas. Outro complicador é a falta de uma série histórica de informações ambientais. “Isso reflete a pouca importância que o administrador público em geral dá a esse tipo de assunto”, diz Patricia. - por Amália Safatle



The Nature Conservancy

CONSERVADORIA DE NATUREZA

Organização não-governamental com destacada atuação no setor de conservação ambiental, seleciona **Assistente de Conservação**.

Esse profissional deve ter formação em Agronomia, Engenharia Florestal ou áreas afins. Experiência mínima de dois anos na área ambiental, preferencialmente em projetos de conservação, restauração florestal e/ou desenvolvimento socioambiental. Inglês desejável. Deve possuir carteira de habilitação, disponibilidade para viagem e para residir em Piracicaba, Campinas ou região.

Interessados devem enviar "Currículo Vitae" com pretensão salarial para: vpjires@tnc.org até 15 de junho de 2007.

A política na CONTRAMAÇÃO

✦ POR AMÁLIA SAFATLE E FLAVIO LOBO

Por oito anos presidente da República, após exercer funções como senador e duas vezes ministro de Estado, Fernando Henrique Cardoso pode falar de cadeira: “Política e sustentabilidade andam muito mal”. Uma se sustenta apenas com apoio local, no aqui e agora. A outra engloba o bem comum e duradouro, e pede uma *constituency* planetária. Tal incompatibilidade é mais grave no Brasil, que segue a cultura ibérica de favoritismo e de protecionismo. Isso se reflete na posição brasileira sobre o clima: para FHC, o Ministério das Relações Exteriores precisa redefinir o interesse nacional considerando o da humanidade.

papel importante, porque era quem havia feito aquelas grandes conferências, sobre meio ambiente, genes, mulher, vários tópicos que não eram absolutamente sobre desenvolvimento. Hoje desenvolvimento é um processo multidimensional e que não pode se restringir mais a crescimento econômico — e

nem a medidas sociais. Tem de ter uma visão de gerações, pensar em conseqüências a longo prazo, quais são os limites da natureza, novas formas de viver. Paradoxalmente, quem deu uma cambalhota nessa matéria, talvez sem ter essa consciência, foi o (*Mikhail*) Gorbachev, porque, chefiando o Império Russo, chegou à conclusão de que a bomba atômica não adiantaria, destruiria a todos. Não é por acaso que ele teve a idéia da Cruz Verde, porque há problemas que são da humanidade, não de países nem de classes. Para os que vêm da formação dele, é uma revolução copernicana. Ele disse e fez.

22: É um conceito parecido com o de sustentabilidade, então?

FHC: Vem junto, no momento em que você inclui as gerações. É quando você consegue reproduzir a vida. E quando pensa em humanidade, e não mais só num país.

22: Falamos no conceito do “bem comum”, mas na política vemos divisão, visões diferentes, interesses específicos.

Como convivem política e sustentabilidade?

FHC: Andam muito mal. Toda política é local. E hoje a visão mais complexa de desenvolvimento, de sustentabilidade, é planetária. Mas não há uma *constituency* planetária, e o político precisa de voto e se

PÁGINA 22: Qual é a sua visão de desenvolvimento?

FERNANDO HENRIQUE

CARDOSO: Mexo com essa matéria há 50 anos e acompanhei a transformação da visão de desenvolvimento. Nos anos 50, desenvolvimento era botar a indústria aqui, para falar de forma direta e simples, e Juscelino

(*Kubitschek*) correspondia a essa visão. Getúlio (*Vargas*) tinha uma visão um pouco diferente, mais a de organizar a infra-estrutura. Nos anos da Cepal, desenvolvimento era — e eu trabalhei lá com o (*Raúl*) Prebisch — “o que falta aqui?” O que nos falta é que somos produtores de matéria-prima, e por isso perdemos para o mercado internacional, favorável aos produtos industrializados. Então precisávamos nos industrializar. Desenvolvimento era industrializar, por causa do componente tecnológico, que aumenta a produtividade, e assim tem o produto mais barato, consegue exportar. Como não havia capital, tinha de abrir os capitais e precisava do Estado, para controlar os mecanismos de entrada e saída, e se possível para algum planejamento. Mas aí entrou a questão social. O Prebisch lançou essa idéia nas conferências de Mar del Plata. Não adiantava crescer sem distribuição, educação. E os anos 70 foram a época da ecologia, em que Ignacy Sachs e (*Johan*) Galtung convocaram a Conferência de Estocolmo e começaram a construir o conceito de ecodesenvolvimento. Mas era uma idéia que não penetrava no core do pensamento desenvolvimentista.

Nos anos 80 e 90, sumiu do mapa a idéia de desenvolvimento, virou mercado. Demos cambalhotas décadas para trás, passou-se a pensar que o mercado resolveria essas questões. Quando houve a Conferência do Rio, em 1992, voltou a questão da Terra. A ONU passou a ter um



impõe pela força de um exército que é local. É uma imensa dificuldade para o político raciocinar, pensar no universal. O que, aliás, é um desafio que vem de Kant, ter uma visão universal, a paz universal, encontrar mecanismos de controle das forças globais, caso contrário a humanidade se destrói. E esse é o tema, só que não chegou aos políticos ainda porque eles se sustentam a partir do local.

22: Não só a partir do local, como do curto prazo.

FHC: Exatamente. É imediato, para já e para aqui. E como é que se vai conciliar isso é o X da questão.

22: Então, política com sustentabilidade...

FHC: ...não vai para a frente. Agora, talvez possa acontecer, pelo caminho contrário. Do local não se chega ao universal, mas o universal pode ir pouco a pouco englobando o local. Hoje temos questões que não podem ser resolvidas localmente, como o terrorismo, a poluição, pois tomaram proporções planetárias. Então devemos robustecer centros, focos universais. Nos últimos anos houve um enfraquecimento desses focos, como a ONU. Os EUA jogaram uma política contrária à ONU, tentaram desqualificá-la como parceira de qualquer jogo. Se não houver alguma instituição com prestígio global, não haverá capacidade de tomar as decisões que contam. O século XXI precisa de líderes que renegociem o pacto mundial. Estão faltando, não se vêem essas lideranças. É uma pena o que aconteceu com o (Tony) Blair, o Iraque liquidou com o Blair. Mas era uma pessoa que tinha essa visão, a visão da ecologia, da pobreza, e tinha capacidade de despertar a Europa. Mas por causa da posição que ele tomou no Iraque, ficou sem.

22: Com o Iraque, tomou uma posição incoerente.

FHC: Totalmente. Então precisa de alguém, ou “alguém”, com visão de um novo Pacto Mundial. Não é só por causa da sustentabilidade, sustentabilidade é política também. A visão dominante no mundo ocidental, a americana, à qual o Blair se aliou, é a de tomar o mundo um grande Ocidente. Não vão tomar o mundo um grande Ocidente. Essa visão é unilateralista, não vai funcionar mais. Precisamos de lideranças que renegociem, que falem como se vai viver com a diferença. Tem a China, que não vai ser igual, tem a Rússia, que voltou a ter palavra importante, tem os EUA, tem o mundo islâmico, tem a dramaticidade da África, e tudo isso deverá ser reequacionado neste século. Essa coisa leva uns cem anos, questões dessa natureza não são locais, não se resolvem de um dia para outro. E junto tem de resolver a questão do meio ambiente, tem de encarar. Não é mais possível aceitar os níveis de poluição da China, nem o nosso. A posição nossa de Kyoto foi defensiva. Não

pode haver mais isso de “você que poluíram que despoluam, nós vamos continuar poluindo”. Isso tem de mudar, e muda nos debates gerais, não nos locais.

22: Ainda em sustentabilidade, nos seus dois mandatos, o que o senhor não conseguiu fazer nessa direção?

FHC: Muita coisa. Avançamos alguma coisa no controle da Amazônia. Veja como é dramático: conseguimos, por satélite, determinar os focos de fogo, mas não apagá-los. Não temos a estrutura para colocar a decisão em prática, a estrutura do Estado é fraca. Além do mais você não consegue se contrapor aos interesses locais.

22: Mas e os interesses nacionais?

FHC: Isso é uma abstração. Precisa haver uma máquina burocrática de controle e contenção para tudo, e não tem. Acha que a Marina (*ministra Marina Silva*) não quer? Que o Lula não quer? A Marina não pára porque não consegue.

22: E por que não consegue?

FHC: Porque não existe ainda uma consciência enraizada na sociedade. Nem máquinas: não tem instrumental efetivo pra chegar lá. E por que não proíbe derrubar madeira? Ou melhor, por que depois de proibido continuam derrubando?

22: Essa questão da Amazônia vem de muito tempo. O índice de desmatamento cai um pouco, depois volta...

FHC: Diminui quando cai a expansão da fronteira agrícola. Não é que cai por alguma medida do governo. O governo não tem força para isso, não tem estrutura.

22: Mas e se o governo tiver vontade?

FHC: Não, isso é uma ilusão. Essa é uma visão superficial e idealista, a da vontade política. Não basta.

22: Precisa de vontade política e recursos?

FHC: Vontade política, e recursos, e organização. E uma coisa que seja compatível na sociedade, senão não vai. Não adianta a vontade do presidente, ou do ministro, tem que ter uma coisa que esteja na consciência da sociedade ativa, e instrumentos para dar vazão a isso. Um exemplo mais próximo: a poluição do Tietê. O governo fez um esforço enorme, desde o meu tempo, para arrumar dinheiro, retificar o rio. Mas as pessoas, as fábricas, jogam lixo. E não é que o governo quer que polua, ao contrário, isso traz dor de cabeça para ele, que está fazendo o que pode para não poluir. Mas, se não tiver uma coisa mais enraizada na

cultura, não adianta. Por que não se joga lixo nas estradas dos EUA? Porque tem uma multa pesada e ela é cumprida. E isso tem a ver com Estado de Direito, o nosso Estado de Direito é aparente, porque não se tem o respeito à lei. Se tivesse, aí se poderia dizer que falta vontade política. A cultura nacional aceita o não cumprimento da lei. Basta ver o caso das corrupções. Não é só o meio ambiente, é geral, o desrespeito à lei é geral.

22: No caso da Amazônia, o senhor acredita na via da fiscalização e controle?

FHC: As duas coisas têm que vir junto. Não adianta fiscalização e controle se não houver a consciência da importância da questão e meios de sobrevivência para as pessoas. A questão da Amazônia se agrava porque começa a entrar o pequeno produtor, que é mais difícil de conter. E aparece a questão da justiça. Como fica a balança disso?, Por que o grave é a madeira? Vejamos um Estado, como o Pará. Na prática, qualquer que seja o governo do Pará, ele gostaria mesmo é de ter um bom imposto sobre exportação

de deles”. Assim também não dá. E isto está enraizado profundamente na nossa cultura. O Ministério das Relações Exteriores custou a entender essa questão, ainda não entendeu inteiramente. Porque na visão passada de defesa do interesse nacional se diria isso. E como é que você vai dizer o contrário do interesse nacional? Então tem que redefinir o interesse nacional, não o separando do interesse da humanidade. Fácil de falar, mas difícil de botar na cabeça das pessoas.

22: Mas o Ministério das Relações Exteriores é o que oficialmente negocia...

FHC: ...mas não o único. Geralmente ele tem uma posição restritiva, e também é preciso pressioná-lo. E quem deveria pressionar? Eu. Mas é difícil, mesmo para o presidente, porque o argumento deles é embasado em uma visão diferente de interesse nacional, e acham que é a única. Está acontecendo agora no governo Lula, estão voltando à tese do governo Geisel. Lógico que não vão dizer isso hoje: “Vamos poluir, porque poluir é bom, industrializa”. Ou: “O

É preciso líderes que renegociem o pacto global. O Blair tinha essa visão, mas perdeu com o Iraque

de madeira, não é? É muito difícil. Mas não quer dizer impossível. Pode ser mais fácil com o “selo verde”. Se não tiver, não compra a madeira. Se cortam a madeira é porque tem quem compre. É mais fácil aumentar a consciência do consumidor do que a do produtor, porque o produtor ganha dinheiro. E dinheiro é uma arma poderosíssima, maior que a lei, em certos casos.

22: Mecanismos de mercado são mais eficazes do que comando-e-controle?

FHC: Eu diria que tem que combinar os dois.

22: Há outra coisa que o senhor deixou de fazer?

FHC: Não é que deixei de fazer. Sempre se pode fazer mais. Sobre a Mata Atlântica, por exemplo, tomamos várias medidas. E melhorou. Fizemos uma proposta para que pelo menos 10% da energia do mundo fosse limpa, em cada país. Apoiar, sempre apoiamos. Kyoto, por exemplo, foi um acordo meu com o Clinton. Chegou um limite em que, pelo telefone, ele me disse: “Olha, todo mundo aqui nos EUA é contra, se vocês não me derem uma mão aí...”, e o pessoal não queria pagar nada, diziam: “A culpa

problema não é a mata, é o povo”. Como se pudesse haver futuro para um povo sem mata. Isso é muito enraizado e é cultural. É cultural nos EUA também. Na Europa, mas há mais contrapeso. Nenhum desses temas é fácil. Mas acho que nosso problema maior é que não acreditamos realmente na democracia, na lei.

22: O povo brasileiro?

FHC: A nossa cultura. Ela não é só brasileira, é, digamos assim, ibérica. Não é uma cultura racional, é uma cultura de protecionismo, de favoritismo. Não é uma cultura onde todos são iguais. Isso é um esforço grande que alguns fazem. Se o País tem uma legislação em que não pode derrubar árvore, mas a população não acha isso tão importante, há interesses contrários e não há instrumentos burocráticos que ajudem a levar adiante, fica difícil. Tem a ver com progresso. Acho que houve um avanço muito grande, na consciência nacional, a respeito da poluição. Nos anos 70, ninguém duvidava de que o bom era botar chaminé. Não havia noção dessa questão, agora há. Ainda mais com a mudança climática, isso vai se acelerar muito mais.

22: As conferências de clima têm ritmo lento, e a urgência é grande. O senhor defende a criação de uma cúpula do clima? Como funcionaria?

FHC: Defendo, e a razão principal é aumentar a consciência das populações. A cúpula resolve, objetivamente, muito pouca coisa, mas cria um clima. Tem que fazer de novo o que foi feito em 92, no Rio. Juntar os líderes do mundo, os cientistas, os movimentos sociais, jogar a temática, mostrar dados, chamar a atenção, aumentar a consciência, para que os governos tomem as decisões.

22: Deveria ser mudado o sistema de negociação?

FHC: A única negociação que houve foi Kyoto. Precisáramos rever as metas, e agregar preocupações que a ciência trouxe. A urgência aumentou muito. Acho que isso criaria condições para compromissos mundiais mais firmes. O fato de a Europa ter entrado, a Rússia, já foi importante. Só os EUA e a Austrália não assinaram. Agora Kyoto não basta,

de retórica e um pouco mais de compromisso efetivo. Não vejo que o Lula tenha dado o apoio necessário à Marina. O Itamaraty tem mais voz do que o Meio Ambiente, e acho que essa voz vai afinar diante das necessidades.

22: O presidente teria de interceder?

FHC: Não necessariamente... mas as orientações do Lula são mais pelo crescimento do que pela sustentabilidade.

22: A sustentabilidade é uma bandeira política eficaz?

FHC: No Brasil, ainda não, mas não importa. É uma bandeira correta.

22: O exemplo de Tony Blair, que seguia na linha da sustentabilidade e perdeu força com a posição sobre o Iraque, indica isso?

FHC: A sustentabilidade é uma bandeira que será cres-

Dá para ter na China o número de carros per capita de São Paulo? Nós aqui vamos ter que mudar também

primeiro porque precisa ver se está sendo cumprido, e não está sendo posto em prática de maneira eficaz. E segundo porque precisa mais. Pelo que eu ouvi do Al Gore, tem que ser feita alguma coisa dentro dos próximos dez anos.

22: A renovação das lideranças – Gordon Brown, Nicolas Sarkozy, Angela Merkel – muda alguma coisa? Eles têm alguma preocupação com o tema?

FHC: Vi o Sarkozy convidar o (Bernard) Kouchner para ser o ministro das Relações Exteriores. Se fizer isso, é bom, o Kouchner tem uma visão mais ampla das coisas. O Brown provavelmente não será muito diferente do Blair nessa visão, não sei se tem o mesmo carisma. O Blair é um tipo muito atraente, o Brown é mais "pesado" como liderança. A Angela tem sido uma pessoa surpreendente. Os alemães nessa matéria são muito bons, sempre foram.

22: Na próxima reunião do G8, qual será o peso das questões climáticas e ambientais?

FHC: Algum peso vai haver. Mas o Brasil poderia avançar nisso. O problema é que o Brasil é ambíguo nessa matéria, pelas razões que já disse aqui. É preciso assumir mais responsabilidades, para que tenhamos força moral para falar em relação aos outros. Nosso problema é um pouco menos

centemente apoiada. Não sei se o que você chamou de eficaz é ganhar eleição. O Fabio Feldmann perdeu a eleição porque tomou uma medida correta em São Paulo, que foi o rodízio. O que não quer dizer que não se deva seguir o correto. Não sou muito favorável a essa visão de olhar a pesquisa de opinião e seguir o que ela mandar. O político, quando lidera, tem que mudar a opinião, se ele tiver a razão e acreditar. Não acho que nos próximos anos isso vá ser um divisor de águas no Brasil, mas, pensando a longo prazo, é fundamental. Nossos políticos devem entrar cada vez mais nessa discussão, e vão entrar, porque não é de dentro para fora, vem da sociedade para os políticos. Nesse momento, há uma visão de crescimento um pouco simplória no Brasil, de PIB, de que vai crescer 4% ou 5%. O Brasil, quando cresceu a 7%, foi um desastre social.

22: No que o PAC difere do Avança Brasil?

FHC: Não sei do PAC, não conheço detalhadamente. O Avança Brasil era um conjunto de projetos, que tinha gerência específica, verba sem ser contingenciada e uma força estruturante. E era um planejamento. O primeiro governo do Lula acabou com o Ministério do Planejamento, virou Ministério do Orçamento. O PAC é uma volta da idéia de planejamento, mas tem que ter planejamento

mesmo. Cadê as estruturas que controlam isso? Quem está gerenciando? Uma pessoa só não gerencia isso. O PAC vem como impacto, mais como um projeto antigo dos militares do que como um processo. O impacto pode dar voto, mas não dá resultado.

22: No Avança Brasil, o senhor também teve problemas com licenciamentos ambientais. O que se faz nesses casos?

FHC: Negocia, vê o que é razoável, o que não é. Não dá para fazer hidrelétrica sem pensar no lado ambiental. Tucuruí é uma represa em que nós pusemos um linhão pra abastecer o Nordeste. Mas quando chega na época da seca, não adianta nada. O Amazonas tem um regime de águas complicado, e na seca não dá para levar um megawatt sequer para o Nordeste. E, como é longe, na transmissão perde-se muito. Não sou especialista na matéria, não posso dizer se vale a pena ou não. Mas tem que estudar. O que vai acontecer com a dengue lá? E a malária? Tenho um amigo, Luiz Hildebrando Pereira da Silva, que está em Rondônia. Ele acha que vai ter um problema violento com malária lá, por causa das represas. Mas não pode deixar de fazer as represas, tem que tomar as medidas necessárias. Às vezes, há uma desconfiança recíproca entre ambientalistas e desenvolvimentistas. O ideal é uma convergência, difícil, mas necessária. Houve um problema assim, no Rio Tocantins, com as rotas de proliferação de peixes, e não foi possível fazer navegação lá. Pensar em grandes obras sem se preocupar com sustentabilidade é loucura. Tem o São Francisco, questão que vem desde o século XIX, e não é à toa. Nesta altura, devíamos chamar grupos de fora do Brasil para analisar os efeitos da transposição. A gente não deve entrar em grandes projetos senão com muita cautela.

22: O biocombustível é de fato uma oportunidade histórica para o Brasil?

FHC: Depende de como fizer. Vejo com grande preocupação essa espécie de febre, de corrida pelo etanol. Não é fácil fazer tanto investimento. E em que condições vão fazer? Tem que haver equilíbrio, zoneamento. Também é possível fazer uma abordagem inteligente, combinada, com cana e gado, por exemplo. Acho que devíamos fazer uma agência reguladora que defina o que pode, como pode, onde pode. Ainda está a tempo de tomar medidas que conduzam a política do etanol, não só tendo em vista o custo financeiro, mas os efeitos globais.

22: Seu governo teve uma política muito restritiva ao crescimento, com juros altos e custo social. Hoje o senhor faria a mesma coisa?

FHC: A mesma coisa. O que fiz foi garantir a estabilidade. A proporção de pobres no Brasil caiu, assim como a de miseráveis, e continua caindo por causa da estabilidade. O principal elemento de distribuição de renda no Brasil foi estabilizado. O único país da América Latina, nos anos 90, em que o Coeficiente de Gini melhorou foi o Brasil.

22: Uma última pergunta, sobre a profundidade do desafio que a sustentabilidade coloca pra humanidade. O senhor acredita que, para dar conta desse desafio, é necessário superar o capitalismo, ou reformas são suficientes?

FHC: Superar o capitalismo para fazer o quê? O socialismo real capotou. A China hoje é capitalista de Estado, que é a pior forma de capitalismo. Não há no horizonte histórico uma alternativa socioeconômica, e há, em um horizonte não muito remoto, uma dramaticidade quanto ao meio ambiente. Então não vamos esperar que mude o socioeconômico para depois mudar o meio ambiente, porque demora tanto tempo que o meio ambiente se liquida. Temos que jogar com o que existe. As empresas são capitalistas, mas estão se movendo. Discute-se agora o que fazer com a emissão de gases estufa. Em vez de colocar uma questão ideológica, é melhor colocar uma questão prática. O que vai ter que mudar são certos aspectos civilizatórios, vai ter que mudar o consumismo. Como vai se adaptar um capitalismo que não seja desse consumismo "desbragado" é uma questão que está posta. Como é que vai generalizar o consumismo americano para a China? E a China pode achar uma injustiça, dizer: "Por que eu não?" Ou muda também nos EUA, ou não tem força para mudar na China. Dá para ter na China o número de carros per capita que temos em São Paulo? Nós aqui vamos ter que mudar também. Não é fácil, estamos fazendo metrô, mas tem os hábitos, a pessoa prefere andar sozinho no seu carro. Nesse sentido, a Europa tem vantagem sobre todos os outros. Do ponto de vista civilizatório, está à frente do mundo, encontrou um equilíbrio maior. Inclusive em termos de capitalismo. E é uma cultura de menos desperdício que a americana, que é a nossa, infelizmente. Por isso é uma pena não haver uma liderança na Europa, porque eles podem segurar a Rússia. Por que a Rússia tem que repetir os EUA? E a China? Estão repetindo. A Europa tem essa possibilidade, de mostrar que é possível um desenvolvimento menos agressivo, sem essa coisa doentia, em que o lixo é indicador da prosperidade. Não consigo dar conta dos papéis que recebo, não leio. Revistas, propagandas...

22: Mas esta aqui [a PÁGINA 22] o senhor lê.

FHC: Esta eu leio (risos).



Para onde **VAMOS?**

✦ POR AMÁLIA SAFATLE FOTOS BRUNO BERNARDI

Non ducor, duco. “Não sou conduzido, conduzo” é o lema escrito em brasão da maior cidade brasileira, a maior também de todo o Hemisfério Sul. São Paulo, de população estimada em quase 11 milhões de habitantes, e em cerca de 19 milhões considerando-se sua região metropolitana, é um grande mote para pensar a forma de organização da humanidade, que pela primeira vez na história povoa mais as cidades que os campos. Dos brasileiros, 82% já moram em áreas urbanas.

Ao cobrir apenas 2% da superfície do planeta, as cidades concentram mais que pessoas: aglutinam problemas, pesadelos, sonhos e soluções, em uma frenética rede de relações sociais, econômicas, culturais, políticas, com trocas de conhecimento, inteligência, informação e sentimentos. Ao reunir tanta gente em um determinado espaço, leva às últimas conseqüências a necessidade de equilibrar homem e natureza.

Berço da civilização, que há cerca de 3.500 anos começou a se desenvolver às margens do Rio Eufrates, na Antiga Mesopotâmia, as cidades hoje provocam uma questão para a humanidade: serão um espaço onde a sustentabilidade será colocada em prática, ou chegou-se a um ponto em que seus limites levarão a um retrocesso civilizatório?

A consciência desse *turning point* parece ter despertado em São Paulo. Um movimento que reúne entidades não governamentais, iniciativa privada e representantes do governo pretende repensar a cidade, e refazê-la.

“São Paulo Como Vamos?” é uma das bandeiras do movimento “Nossa São Paulo: Outra Cidade”, que segue os moldes do programa “¿Bogotá Cómo Vamos?” (www.bogotacomovamos.org), um bem-sucedido movimento iniciado há 15 anos pela sociedade civil na capital colombiana. Ao seguir nessa linha, é como se a metrópole paulistana procurasse resgatar o lema de origem, a fim de retomar a condução de seu destino.

Apartidário, o movimento em São Paulo nasceu, sobretudo, da vontade de criar uma força política, social e econômica, não para combater o governo e os políticos, mas para arremetê-los na execução de uma agenda e um conjunto de metas para melhora da qualidade de vida do cidadão nas diversas áreas: educação, meio ambiente, saúde, moradia, cultura, transportes, lazer.

“Queremos fortalecer o poder público, e não rejeitá-lo”, afirma Oded Grajew, fundador do Instituto Ethos e um dos líderes do movimento, justamente no período em que a Polícia Federal flagra, por meio da Operação Navalha, mais um escândalo nacional envolvendo a gestão pública.

Mas Grajew e outros líderes do movimento voltaram encantados de uma visita a Bogotá, em março, ao verem *in loco* que mudanças para melhor são possíveis, desde que haja transparência na prestação de contas e acompanhamento da população sobre tudo o que é feito na cidade. O objetivo do movimento

LEMA E LEME. Um movimento nasce para reconduzir a metrópole

AO REUNIR TANTA GENTE EM UM DETERMINADO ESPAÇO, AS CIDADES REPRESENTAM O DESAFIO MÁXIMO DE EQUILIBRAR HOMEM E NATUREZA. SÃO PAULO, SONHO E PESADELO, É UM GRANDE MOTE PARA REPENSAR OS RUMOS DA CIVILIZAÇÃO



Não duco,

duco

QUEM USUFRUI DA METRÓPOLE PAGA MENOS QUE DEVERIA PARA MELHORÁ-LA. O RESULTADO É UMA DILAPIDAÇÃO DOS RECURSOS NATURAIS E HUMANOS

em São Paulo é elaborar propostas para a melhoria de vida com a participação das pessoas — um canal para isso é o site www.nossasaopaulo.org.br — e monitorar sua execução. Em outras palavras, que o cidadão recupere as rédeas da cidade.

“Cidade boa é onde se vive em espaços públicos”, diz Luis Eduardo Garzón, prefeito de Bogotá. Mas São Paulo, assim como outras cidades no mundo, transformou-se, ao longo de um processo histórico, em local que desfavorece a convivência e induz à segregação social (leia reportagem à pág. 26 e o Ensaio à pág. 38). “Gosto de citar o caso do Joelnir Beting, que mora a 500 metros do trabalho, mas vai de carro porque foi assaltado”, diz Grajew.

Ao isolar-se cada vez mais em locais murados, fechados e buscar serviços privados — transporte, segurança, educação, saúde e lazer —, o paulistano perdeu a capacidade de pensar e agir em prol do coletivo. É uma cidade onde a lógica econômica subjogou as questões sociais e ambientais e a levou a se tornar inviável sob o ponto de vista da violência e da poluição, só para citar alguns de seus maiores problemas.

O AVESSO DO AVESSO

Recente pesquisa do Ibope feita para o movimento Nossa São Paulo identificou os medos e desejos do paulistano. Faz lembrar o livro *Cidades Invisíveis*, em que Italo Calvino escreveu: *As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas e que todas as coisas escondam uma outra coisa.*

Uma outra cidade é justamente o que o paulistano quer, revela a pesquisa do Ibope, e não a “cidade impossível”, “o caos nos serviços públicos”, “a falta d’água”, “a poluição”, “a tirania do tempo”, “as pessoas contra pessoas dentro e fora do ambiente de trabalho”, “a descontinuidade das políticas públicas” — visões captadas nas entrevistas com a população.

Mas São Paulo também é vista como o lugar da diversidade, da mistura de raças, do caldeirão cultural, das variadas oportunidades de trabalho e de realização profissional. “A diversidade é a alma de São Paulo”, resume

LÓGICA econômica: fonte de problema, mas também de soluções

Márcia Cavallari, diretora-executiva do Ibope. Se há diversidade, há múltiplas saídas para os problemas. Existem exemplos em

todo o mundo que apontam as cidades como forma de construção de uma sociedade mais sustentável, desde que as pessoas queiram viver juntas, como mostram reportagem à página 54 e entrevista à página 58.

Historicamente nascidas de relações econômicas, em que as pessoas se reuniam para a prática do escambo e do comércio, as cidades têm na economia grande fonte de problemas e soluções.

Para Carlos Azzoni, diretor da Faculdade de Economia, Administração e Contabilidade (FEA) da USP e especialista em economia urbana, o problema de São Paulo e outras cidades, embora complexo, pode ser resumido em uma conta simples de condomínio: quem usufrui dele paga menos do que deveria para mantê-lo e melhorá-lo. O resultado é que o “patrimônio” da cidade é crescentemente dilapidado em seus recursos naturais e humanos.

LUZES DA CIDADE

“A cidade opera no limite, não tanto por um problema de gestão, e sim por falta de recursos, pois a arrecadação é falha”, diz Azzoni. Ele explica que o Imposto Sobre Serviços (ISS) é de difícil fiscalização, a arrecadação de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços não cresce porque depende de atividade produtiva — cada vez menos competitiva em São Paulo, devido aos custos imobiliário e de mão-de-obra —, e o imposto sobre propriedade não reflete o valor do imóvel.

“Nós, moradores de São Paulo, temos uma série de benefícios privados, como salários acima da média do País, acesso a oportunidades de trabalho, bens culturais. Somos atraídos pelas luzes da cidade. Mas não pagamos na proporção devida pelas vantagens que temos”, afirma.

Para o professor, a cidade atrai a cada dia mais agentes econômicos de alta rentabilidade, como bancos e agências de publicidade, provando que o que se paga de impostos não é tão alto pelo ganho econômico que se obtém em troca, senão não os atrairia. Esse ganho, entretanto, não se reflete proporcionalmente em aumento de benefícios públicos, como educação, tratamento de água e esgoto, coleta e reciclagem de lixo, saúde, transporte, cultura, que exigem investimentos maciços para que se atinja melhor qualidade de vida para todos.

Em vez disso, o paulistano (que pode pagar) escolhe o caminho da privatização para resolver individualmente seus problemas na cidade: aceita pagar a escola privada, o plano de saúde, o transporte particular, o estacionamento.



SÃO PAULO PRIVATIZADA

O paulistano (que pode) aceita pagar o transporte individual, a escola privada, o estacionamento, a segurança particular. Mas mencione-se a cobrança da taxa do lixo e a grita é geral.

Não duco

PRESTES MAIA DIZIA QUE O FUTURO ERA O AUTOMÓVEL E FOI APLAUDIDO PELAS INDÚSTRIAS AUTOMOBILÍSTICA E PETROLÍFERA. HOJE, CARRO É PROBLEMA

Mas mencione-se a taxa do lixo e a grita é geral. “Isso tem a ver com o descrédito na administração pública”, constata Azzoni — justamente o que o movimento Nossa São Paulo quer mudar.

A taxa do lixo foi implantada na gestão Marta Suplicy — que na época ganhou o apelido de “Martaxa” —, com o intuito de arrecadar recursos para investir em deposição dos resíduos, pois os aterros que servem São Paulo estão na capacidade máxima, e incentivar a população a organizar sistemas de coleta seletiva em condomínios e bairros.

“O José Serra (prefeito que sucedeu Marta) prometeu abolir a taxa para se eleger, cumpriu a promessa, e o resultado é que as empresas agora dizem que não têm dinheiro para centrais de triagem”, afirma Pedro Jacobi, coordenador do Programa de Pós-Graduação em Ciência Ambiental (Procam), da USP. Somente o município de São Paulo produz 11 mil toneladas de lixo por dia, sem contar o hospitalar e o industrial, e apenas 0,9% é reciclado.

Na busca de votos em um eleitorado com esse perfil, entende-se por que políticos evitam medidas restritivas e impopulares. A implantação de pedágios em determinadas vias da cidade é altamente polêmica, assim como foi a introdução do rodízio municipal de veículos, com restrição à circulação de carros em certos horários e dias da semana. O ex-deputado federal Fabio Feldmann, que criou a medida, na época chegou a receber ameaças de morte, mas aos poucos o cidadão motorizado acostumou-se a ela, nem que pela aquisição de um segundo veículo.

Maior fonte emissora de gases de efeito estufa e de poluição atmosférica em São Paulo, que reduz em dois anos a expectativa de vida do paulistano, o automóvel toma conta da cidade à razão de um veículo para dois habitantes. Outra consequência é a perda de tempo e de qualidade de vida nos congestionamentos, seja dentro de carros, de vans, seja de ônibus que circulam fora dos corredores.

O atual prefeito, Gilberto Kassab, colocou em prática a operação Cidade Limpa, bem-sucedida na primeira etapa de combate à poluição visual. Agora empunha a bandeira de reduzir a poluição do ar por meio de um sistema de radar que detecta emissões dos veículos acima do aceitável e pela inspeção veicular — mas já descartou cobrar dos proprietários qualquer taxa ou imposto, sem explicar de onde virão os recursos. Kassab também rejeita a implantação de pedágios urbanos.

Os pedágios, assim como a cobrança de multas a quem desrespeitar as regras, seriam excelentes meios

— embora impopulares — de obter dinheiro para o transporte público, que exige maciços investimentos.

TREM DAS ONZE

Para Ciro Biderman, professor de Administração Pública e Governo da FGV, e pesquisador do Massachusetts Institute of Technology (MIT), o problema do deslocamento em São Paulo é de tal magnitude que dificilmente escapa de uma solução radical de transporte de massa como o metrô. “São Paulo já tinha nos anos 1920 uma fantástica rede ferroviária. Construí-lo naquela época custaria até um milésimo do que custa hoje.”

Foi na virada do século XX que as grandes cidades do mundo desenvolveram seu transporte sobre trilhos, em superfície ou subterrâneo, mas São Paulo acabou optando pelo transporte rodoviário, que teve entre seus maiores defensores o urbanista e prefeito Prestes Maia, autor dos projetos das grandes avenidas na cidade, inspirado em Chicago. Na década de 60, São Paulo e a Cidade do México começaram a construir seus metrôs ao mesmo tempo, mas o da cidade brasileira tem hoje 60 quilômetros de extensão, e o da mexicana, mais de 200. “Prestes Maia dizia que o futuro era o automóvel e foi aplaudido pelas indústrias automobilística, de pneus e petrolífera”, diz Paulo Bastos, arquiteto e urbanista e ex-presidente do Condephaat.

Biderman acredita que, com os instrumentos atuais, é inviável economicamente São Paulo ter uma malha metroviária do porte de outras cidades grandes, pelo menos dentro dos próximos 20 anos.

Bogotá buscou uma solução alternativa e mais barata ao metrô, com um sistema de corredores de ônibus, o Transmilenio, interligado a ciclovias, as quais já somam 330 quilômetros. Para Biderman, entretanto, esta é uma alternativa limitada. “O corredor de ônibus resolve o problema em uma escala como a de Bogotá ou Curitiba, mas não de São Paulo”, afirma Jacobi, do Procam, é do mesmo partido: “Corredores são apenas um arremedo”, diz.

O problema pede um conjunto de ações, de modo a repensar o planejamento urbano para além da arrecadação de mais recursos, colocando a lógica econômica a favor da problemática ambiental, e não contra. A reocupação e a revitalização do Centro, com aproveitamento da ótima infra-estrutura local, são medidas sempre defendidas. Mas, além disso, Biderman sugere que a cidade forme novos centros de

CENTRO. Não um, mas vários reduziriam os deslocamentos



SAÍDA NOS TRILHOS

Bogotá encontrou uma solução para transporte de massa mais barata que o metrô, por meio de corredores de ônibus associados a ciclovias. A ideia pode ser aplicada a São Paulo, mas, para especialistas, não basta

PEDÁGIO URBANO, TAXA SOBRE GASOLINA E HELICÓPTEROS, MULTA SOBRE POLUIÇÃO. HÁ VÁRIAS FORMAS DE CAPTAR RECURSOS PARA O BEM PÚBLICO – MAS IMPOPULARES

negócios em locais já ocupados (sem, portanto, causar espalhamento da mancha urbana, que é de 1,78% ao ano na região metropolitana).

São Paulo tem basicamente um centro, que ocupa a região sudoeste e parte da central. Todo o restante da cidade gravita em torno disso. “Se houvesse outros centros de negócio, na Zona Leste, por exemplo, com emprego de mão-de-obra próxima, seria necessário menos deslocamento para um único ponto, o que consome tempo, energia e eleva a poluição”, pensa o professor.

Outra sugestão dele é usar mecanismos alternativos de captação de recursos, como a outorga onerosa, em que o proprietário, beneficiado pela valorização do imóvel em razão de uma obra pública – a ampliação da Avenida Faria Lima, por exemplo –, remunera o Estado. Entretanto, Azzoni, da FEA, diz que a medida é de difícil execução, pois o proprietário encontra amparos jurídicos para questionar valores ou simplesmente não pagar.

Em visita a São Paulo, Donna Morton, diretora-executiva do Centre for Integral Economics – organização não governamental canadense que realiza pesquisas econômicas sobre como tomar as cidades sustentáveis –, defende a cobrança de impostos sobre a poluição atmosférica e sobre a emissão de carbono de fontes como os helicópteros, que na capital paulista formam a segunda maior frota do mundo, atrás de Nova York. Biderman também é um defensor da cobrança de uma taxa sobre a gasolina, para investimento em transporte público.

Além do problemático binômio transporte-poluição, São Paulo é um bom caso para estudar a questão da água. Como mostraram reportagens nas edições 7 e 8 de PÁGINA 22, a oferta de água encontra-se no limite da demanda, e uma crise geral de abastecimento pode ocorrer em breve.

A crise é agravada pelo lançamento de esgoto e resíduos tóxicos em corpos d’água – 34% do esgoto produzido em São Paulo não é tratado – e pela ocupação desordenada em áreas de manancial que circundam a região metropolitana. A ocupação se deu com a expansão da mancha urbana, em conseqüência da expulsão da população de baixa renda dos bairros centrais e da chegada de migrantes em busca de oportunidades de trabalho na capital.

“Quando a lei, com o intuito de proteger, proibiu todo e qualquer tipo de uso da região da Represa do Guarapiranga, imediatamente os terrenos passaram a valer zero do ponto de vista comercial. Sem valor, abriu-se para a



ANTÔNIO CAUBÉRO/FOLHA IMAGEM

ocupação”, diz Marcelo Takaoka, presidente da Y. Takaoka Empreendimentos. Essa invasão, lembra Jacobi, foi incentivada por vereadores em busca de votos.

Idealizador dos condomínios residenciais Gênese I e II, em Santana de Parnaíba (SP), que mantêm extensas áreas de Mata Atlântica preservadas, Takaoka tem uma visão bem particular da ocupação do solo. O engenheiro civil defende que áreas verdes e de mananciais sejam ocupadas de forma sustentável, para que se crie um valor que “pague” a preservação, inibindo a ocupação desordenada.

Biderman também defende a regularização imobiliária das áreas de mananciais, com criação de chácaras e exploração do turismo e do lazer, de forma a valorizar e proteger o local.

FLORESTA NO QUINTAL

É certo que a aglomeração das pessoas em centros urbanos traz vantagens do ponto de vista ambiental, com uso mais eficiente dos recursos, menor gasto de energia no deslocamento e menor ocupação do solo. “Mas há vantagens e desvantagens”, pondera Takaoka.

Segundo ele, o adensamento aglutina tanto a produção de poluentes e o uso de determinado recurso, como a água, que se torna mais difícil de a natureza absorver esse impacto e dar conta dessa demanda tão concentrada. “Claro que essa teoria vale para um ambiente em harmonia. Depois que se ultrapassa o ponto de equilíbrio natural, é

O ADENSAMENTO sem áreas verdes causa estragos no clima local

melhor concentrar para tratar o problema no ‘atacado’”, diz. Para Takaoka, as grandes cidades deveriam ter em volta cidades-satélites, circundadas por vegetação nativa – que serviriam como regiões produtoras de água para a população no entorno, reservatórios de biodiversidade, estoque de carbono.

Segundo ele, a vantagem de ter pessoas morando próximas dessas áreas verdes é a preservação. “Quando o dono de um imóvel tem uma floresta como paisagem, busca preservá-la. É bem diferente da relação que terá com a Amazônia, que as pessoas não se mobilizam para proteger porque está longe”, argumenta. E quanto ao deslocamento das pessoas para os centros metropolitanos, com emissão de poluentes? “A tendência para uma cidade sustentável é que as pessoas se desloquem cada vez menos, com o avanço da tecnologia da informação”, responde.

Magda Lombardo, coordenadora da pós-graduação em Geografia da Unesp, criadora do conceito de “ilhas de calor”, afirma que o adensamento precisa ser feito de forma a preservar as áreas verdes, o que não se conseguiu em São Paulo. Já em Bogotá, compara, verificou-se a relação entre aumento das áreas verdes e a redução da criminalidade. Segundo ela, o adensamento sem planejamento fez com que a cidade se transformasse, além de em selva de pedra, em uma verdadeira estufa. “Isso leva ao maior gasto de energia com ar-condicionado. A verticalização excessiva também



RURAL E URBANO

A crise no abastecimento de alimentos levou os cubanos a plantar verduras, frutas e legumes em praças, canteiros e ruas. O sistema gerou nova relação entre meio ambiente e cidade, entre produtor e consumidor

faz com que as moradias simplesmente não recebam sol, causando problemas de saúde pública”, conta.

E ataca: “A verticalização em São Paulo tem sido eficiente para alimentar a especulação imobiliária”. Para Magda, lugares antes ocupados por fábricas, em vez de se transformarem em *green fieldings*, passaram direto para *high fieldings*, reduzindo a qualidade de vida da cidade. As ilhas de calor representam grandes diferenças de temperatura entre os bairros, com maior incidência de tempestades nas regiões mais quentes.

HORTA NA PRAÇA

Um exemplo de que o verde pode e deve coexistir com o urbano está em Cuba, que, a partir da crise de abastecimento de alimentos nos anos 1990, desenvolveu sistemas de agricultura nas cidades, com plantio de frutas, legumes, verduras e condimentos em praças, canteiros e ruas, ao mesmo tempo que criou empregos locais.

Segundo Caridad Cruz, autora do livro *Agricultura Urbana – Uma chave para a sustentabilidade em Havana, Cuba*, o sistema gerou uma nova relação entre ambiente e cidade, entre produtor e consumidor, e tem usado sistemas orgânicos, com aproveitamento dos resíduos da cidade como adubo.

Uma miríade de soluções econômicas está à mão de cidades como São Paulo. Em sua história, sempre teve, mas outros rumos foram tomados. O urbanista Paulo Bastos conta que a aldeia jesuítica, que começava a se organizar de forma independente em uma região protegida por escarpas e pântanos, com o enriquecimento e a expansão teve quase todos os vestígios apagados. Foi nesse espírito que a cidade se desenvolveu.

Quando São Paulo enriqueceu rapidamente, a partir da metade do século XIX, o casario feito de taipa de pilão veio abaixo. Para se mostrar moderna, sua elite emergente tratou de varrer todo o passado aldeão. E assim São Paulo virou cidade grande, sem escalas. Sem memória.

“Não houve aqui o Império que procurava deixar como legado espaços públicos, igrejas e palácios, que serviriam como um marco representativo, como símbolo de permanência política e patrimônio cultural”, diz.

São Paulo foi construída sob a idéia do saque colonialista e o desejo de ultrapassar seu passado pobre, daí continuamente destruindo — mas também erguendo coisas belas. E que podem ser sustentáveis, se bem conduzidas. Para inspiração de todas as cidades do mundo. ■

SÃO PAULO

cidade

DOS OUTROS

NAS FILAS E NO TRÂNSITO, NAS IMAGENS DE CINEASTAS E FOTÓGRAFOS, A "LOCOMOTIVA DO BRASIL" REVELA A SUA IMOBILIDADE. EFEITO E REPRODUÇÃO DE UM ÍMPETO MODERNIZADOR QUE ACENTUA CISÕES

✦ POR FLAVIO LOBO

Na lanchonete de um shopping center paulistano, umas dez pessoas fazem fila. Enquanto o primeiro se entretém com as tarefas, aparentemente complexas, de definir o pedido, escolher a forma de pagamento, e, em seguida, a funcionária digita e redigita números, o grupo perfilado aguarda em silêncio. Um rapaz checa o relógio, alguns olham para os lados no ritmo ansioso da hora do almoço no meio da semana.

Ao lado da funcionária ocupada em atender a clientela, outra, postada à frente de uma segunda máquina registradora, apenas espera. A possibilidade de abertura do segundo caixa, entretanto, não suscita reação visível nos perfilados, a não ser por uma tendência geral de evitar um olhar direto naquela direção.

Vencida a perplexidade inicial diante da cena, o último da fila acena para a funcionária ociosa, que, com um gesto afirmativo, confirma: sim, o caixa está livre. Segundos depois, o cliente que ousou conferir a disponibilidade do segundo caixa — apesar do “risco” de uma resposta negativa — dirige-se ao balcão com a ficha do pedido. A fila única, entretanto, para sua maior perplexidade, permanece imóvel. Exceto, provavelmente, por um tremor de raiva e vergonha no interior dos cidadãos ali parados, que, a despeito de toda a discrição com que se portaram, sentem-se expostos ao ridículo.

CORPOS AGLOMERADOS

Como explicar a um carioca ou a um soteropolitano, por exemplo, uma situação tão paulistana? O que explica, no universo de uma cultura nacional que insiste em se identificar com o jeitinho e a esperteza e o calor humano, tanto retraimento individual no espaço público, tamanho desconforto ou medo diante do outro? Seria o fenômeno explicável pela necessidade uma obediência rígida a regras de convívio impostas na maior metrópole brasileira? Haveria respeito ao direito alheio no fundo dessa imobilidade? Não é o que evidenciam outros flagrantes do cotidiano da cidade.

Perto dali, nas escadas rolantes do metrô, por exemplo, formam-se filas continuamente.

DESDE AS PRIMEIRAS IMAGENS DE SÃO PAULO, REVELAM-SE DUAS CIDADES: UMA É OFICIAL E ASSÉPTICA, A OUTRA, MARGINAL E CONTURBADA

Nelas, misturam-se pessoas apressadas e outras nem tanto, gente que quer, e pode, usar as próprias pernas para acelerar a subida ou a descida e outros que, por falta de mobilidade ou urgência, se contentam em ser levados para cima ou para baixo na velocidade propiciada pela máquina. Um conflito potencial que, em muitas paragens mundo afora, se desarma graças a uma regra simples: quem opta por ficar parado posta-se, em geral, à direita, e quem quer se mover mais rápido passa pela esquerda. Mas não em São Paulo.

Na capital paulista, bastam duas pessoas sem pressa para obstruir a passagem de dezenas de profissionais a ponto de perder a reunião, estudantes atrasados para a prova, namoradas cujos parceiros se recusam a entrar no cinema com o filme começado ou passageiros do trem das onze que só conseguiram se desvencilhar de suas amadas às 22h55. Os esbaforidos, quase todos, estacam diante do duplo dique humano silenciosos como os perfilados da lanchonete. Tão incapazes de um “com licença” quanto aqueles de acenar à moça do caixa.

Assim, multiplicam-se filas que, em vez de agregar cidadãos a compartilhar direitos, são constituídas de seres que, na falta da disposição para qualquer contato com o vizinho, se submetem à sua inevitável presença física. Não se trata de um modo de agir exclusivo dos usuários do transporte público. Basta constatar o comportamento reproduzido diária e maciçamente pelos proprietários e usuários de automóveis no trânsito da cidade.

BUMERANGUE

Em um artigo intitulado “O Centro no caminho da metrópole”, a professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP Regina Meyer examina como o coração geográfico e simbólico da cidade foi retalhado em virtude de uma dinâmica centrífuga em sua expansão, mas centrípeta na organização viária. Por um lado, o crescimento populacional e a valorização crescente das áreas centrais foram empurrando a população mais pobre para periferias cada vez mais longínquas. Por outro, a falta de um planejamento que levasse seriamente em consideração interesses e necessidades outros que não os da reprodução do capital consolidou sistemas de transporte de alto custo socioambiental, que sobrecarregaram e desfiguraram o Centro, hoje cruzado por 2 milhões de pessoas diariamente.

Os atuais movimentos pela revitalização do Centro têm o mérito de pôr em pauta espaços públicos degradados, mas, freqüentemente, como assinala Vanderli

Custódio, geógrafa do Instituto de Estudos Brasileiros da USP, confundem recuperação com segregação. “O Centro já é cheio de vida. Poderia ser melhorado no sentido de oferecer mais oportunidades de habitação e convívio para muita gente, mas a idéia de revitalizar muitas vezes se traduz, sobretudo, numa elitização, em, por exemplo, afastar populações como as que integram os movimentos dos sem-teto.”

Atualmente, lembra Regina Meyer, a cidade passa por um novo surto de empreendimentos imobiliários para as classes média e alta baseado na multiplicação dos condomínios fechados. Além de agravar a segregação social, essa forma de urbanização verticalizada, ao contrário do que se imagina, nem ao menos contribui para a

MARCO ZERO. Na Praça da Sé, a modernização abriu um espaço que, segundo urbanista, “ainda hoje remete mais ao que foi implodido”



MARLENE BERGAMO / FOLHIA IMAGEM

maior racionalização do uso do solo e da infra-estrutura disponível em bairros tradicionais, já que não garante o adensamento populacional.

DOIS RETRATOS

“Em ruas de bairros como a Vila Mariana, onde as casas foram substituídas por edifícios, o número de moradores por unidade de área construída diminuiu em vez de aumentar. Fenômeno que se explica, em parte, pelas grandes áreas destinadas a garagens”, conta Regina. “Desse modo, essas regiões tornam-se mais elitizadas e as populações que não conseguem arcar com os custos crescentes da valorização imobiliária vão sendo empurradas para mais longe do Centro, onde a infra-estrutura e os serviços são mais precários.” Enquanto, nos bairros valorizados, a proliferação de “microcidades” muradas retira vitalidade dos espaços públicos.

Um episódio exemplar desse processo foi abordado pela cineasta Marta Nehring no documentário *Vizinhos II*, atualmente em fase de montagem. O filme mostra como a valorização imobiliária e a implantação de novos condomínios de edifícios levou à expulsão, em 2005, dos moradores de uma pequena favela, que há décadas conviviam com os demais moradores do bairro de Vila Madalena. “Ao acompanhar essa história eu descobri a

que ponto os movimentos populacionais da cidade são determinados pelos interesses dos agentes do mercado imobiliário e como faltam instrumentos, recursos e conhecimento aos mais pobres para enfrentar esse poder”, conta Marta.

A maioria dos antigos moradores da favela hoje mora em regiões mais periféricas e, em geral, mais distantes dos locais de trabalho dos adultos e das escolas das crianças.

Atualmente, Marta está na fase final do doutorado na Escola de Comunicações e Artes da USP. Sua tese é sobre a cidade de São Paulo no cinema dos anos 60. “O que existe de mais especificamente paulistano nas representações da cidade é o seu processo de modernização excludente, algo constante e flagrante, mesmo em filmes de cineastas considerados conservadores que não tematizam o assunto”, avalia a pesquisadora. “Desde as primeiras imagens de São Paulo, revelam-se nitidamente duas cidades: uma oficial, asséptica, retratada sob encomenda de empresários do café, outra marginal e conturbada, flagrada pela fotografia forense.”

VÃOS CENTRAIS

Autodeclarada “locomotiva do progresso brasileiro”, que imprime em seu brasão a certeza de que lhe cabe



VERTICAL E ELITIZADO

A lógica do boom imobiliário que se processa na cidade é a dos condomínios fechados que não racionalizam o uso do solo e da infra-estrutura, ampliam ainda mais as periferias e geram ruas sem vida

MAIS DO QUE COGUMELOS NO DESERTO

O HISTORIADOR NICOLAU SEVCENKO DIZ COMO A CIDADE PODE SAIR DO ATUAL “ATOLEIRO DE ANOMIA”

22: Uma cidade como São Paulo ainda pode abrigar transformações que propiciem o aprofundamento e a sustentabilidade dos ideais civilizatórios da urbanidade?

NS: Creio que São Paulo possa tentar se erguer do fundo do atoleiro de anomia e dispersão esquizóide em que se encontra, pois ainda aposto nas múltiplas energias sociais e criativas concentradas nessa megalópole. O que significa que a cidade teria de reinventar o espírito de oposição, que tantas vezes na história nasceu e floresceu aqui, descortinando um horizonte viável de alternativas ao bloco neoconservador que vem bloqueando a cidade e o País. Já contribuir para o avanço “dos ideais civilizatórios da urbanidade”, no ponto em que estamos, acho otimista demais. Temos muita lição de casa para fazer, acumulada há muito tempo, antes de pretender ensinar alguma coisa aos outros.

22: Há exemplos auspiciosos na cidade atualmente?

NS: Existem sim, mas, até onde sei, muito isolados, disper-

sos e contingentes para a escala dessa megacidade. Existe a vizinhança progressista que zela pela área pública em que brincam crianças de comunidades menos prósperas; há o filantropo que doa a biblioteca para uma escola pública; há o líder religioso que dedica a vida às crianças e à população de rua. É maravilhoso saber que ainda existam tais atitudes “démodé” de desprendimento, dignidade e abnegação. Mas na escala da hiperconurbação paulista essas belas iniciativas são tão exóticas como cogumelos no deserto. Se não houver disposições coletivas sistemáticas, abrangentes, integradoras e, ao mesmo tempo, críticas e capazes de confrontar o marasmo de idéias e o vazio de alternativas que paralisam tanto o País quanto a cidade, nossa auto-estima vai continuar rolando Ladeira da Memória abaixo, pelo buraco do Anhangabaú, à várzea do Tamandateí, ao fundo lodoso do Tietê e daí pelos grotões afora deste País que parece ter perdido sua identidade e o sentido de um destino mais equilibrado e de um futuro mais promissor.

DURANTE O SARAU da Cooperifa, o bar do Zé Batidão vira, por um par de horas, praça do povo e da poesia



BRUNO BERNARDI

A CIDADE VIRADA

EM 24 HORAS DE PROGRAMAÇÃO CULTURAL, A CONSTATAÇÃO DE QUE OUTRA SÃO PAULO É POSSÍVEL

Pelo terceiro ano seguido, São Paulo experimentou a Virada Cultural. A idéia da prefeitura é oferecer, por 24 horas sem interrupção, shows e apresentações de dança e teatro, de graça, em diversos pontos da cidade. E, pela primeira vez, dez outros municípios paulistas realizaram a Virada Cultural do Interior, nos mesmos moldes do projeto paulistano, no fim de semana seguinte.

Depois de começar tímida (choveu no primeiro ano) e ofuscada (pelos ataques do PCC, no segundo), esta terceira edição na capital atraiu a impressionante marca de 3,5 milhões de pessoas - num município habitado por 11 milhões. À disposição de tanta gente, 350 atrações em 80 locais diferentes. Os palcos eram nos espaços do Sesc nos bairros, em centros educacionais e culturais, em bares, parques e museus, até chegar ao Centro da cidade. Naquela noite, de 5 para 6 de maio de 2007, o metrô também virou e funcionou a madrugada toda.

O Centro Velho concentrou a maioria das apresentações. Além de shows no Teatro Municipal, dez palcos foram erguidos, ao ar livre, em praças, esquinas e calçadões - lugares por onde se passa e não se pára.

Estar na rua é diferente de passar por ela. Nesta Virada, quem saiu de casa ganhou cultura e, muito mais, ganhou as ruas. As calçadas do Centro fervilhavam de sons, de gente, de vida. Não naquela correria mecânica, de passos rápidos, bolsa apertada no braço, cara fechada. Uma correria diferente. De gente se olhando nos olhos, de

amigos se esbarrando. De desconhecidos se esbarrando.

Termina um show aqui, começa outro acolá. Para ir de um ponto a outro, nada de carro, flanelinha, estacionamento. O caminho é o chão, a pé. Um, dois, três mil, todos na rua. Todos a pé e, dessa forma, mais iguais. O rico, o classe média, o pobre. O jovem, o adulto, o mais velho. É mágico ver tantos diferentes nas mesmas calçadas, compartilhando o espaço, verdadeiramente público, do povo todo. Nesse espaço está o mendigo de sempre, que essa noite, com certeza, está menos invisível. Tem mais gente olhando para a cidade, olhando para ele, olhando para o que não costuma ser visto.

Com o passar das horas, não dá para não se perguntar por que as coisas não podem ser assim mais vezes. Não dá pra não perceber que grades e muralhas cada vez mais altas não são o caminho. Que colocar lanças num degrau para impedir que um mendigo se deite, que alguém espere pelo ônibus sentado, que um casal namore, pô, não vai evitar o próximo assalto. A Virada foi um não aos muros altos, à cidade desumana. Foi a experiência de gente conviver com gente. De viver a cidade.

É claro, além do mendigo, a cidade tem os bebuns, a polícia, o grupinho adolescente que vai com tudo na garrafa pet de conteúdo-alcoólico-não-identificado, no baseado. A pé, de frente para a confusão, é hora de escolher entre passar reto, mudar de rumo ou interagir. E o que não é a vida, se não uma sucessão de escolhas como essa? Treinar na calçada é ótimo. - Por Phydía de Athayde

"PRESA NOS ELOS DE UMA SÓ CADEIA, A MULTIDÃO CAMBALEIA..." A VOZ DA PERIFERIA REAVIVA A LUTA HUMANISTA E REPUBLICANA DE CASTRO ALVES

indicar o caminho para o futuro do País ("Não sou conduzido, conduzo"), a "civilização paulista", como dizia Glauber Rocha, não soube ainda apontar um destino desejável para sua própria população. Uns recolhidos em condomínios e veículos particulares, outros mantidos longe das áreas onde a cidade concentra seus benefícios, a cruzar incessantemente seu território em longas e árduas viagens diárias. Pouco de São Paulo pertence a quem a habita.

Em vez de repartir e democratizar, seu arroubo "progressista" sedimentou e aprofundou dicotomias. Centro e periferia, novo e velho, motoristas e pedestres, os consumidores compulsivos e os desprovidos do básico... Castas protegidas por muralhas, blindagens, armas, e os violentados pela brutalidade criminal e policial. Antagonismos que abrem vãos estéreis no lugar de praças capazes de abrigar o encontro das diferenças, essencial à urbanidade. Abismos sociais freqüentemen-

te expressos arquitetonicamente.

Ao refletir sobre a modernização do marco zero da metrópole, por exemplo, Regina Meyer conclui: "O vazio criado na Sé é pura indeterminação; remete ainda hoje, em termos puramente espaciais, mais claramente ao que foi implodido do que ao que conquistou — a nova estação (*do metrô*)".

PRAÇA PERIFÉRICA

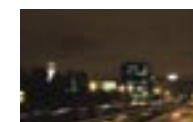
Mas onde há quase 20 milhões de almas, há esperança. E a sedução da rua, do encontro e da diversidade, mesmo intimidada, dá sinais de vida. É o que evidencia a Virada Cultural (*leia quadro abaixo*). Além de inúmeros eventos menores, cidade a fora. Como o Sarau da Cooperifa, promovido semanalmente no Jardim Guarujá, região sul da metrópole, que acolhe e abre o microfone a amigos, curiosos e poetas de onde quer que venham. Onde, numa quarta-feira de maio, Elber e Samantha,

dois jovens negros, moradores da periferia, levantam-se para dizer *Navio Negroiro*.

Com o auxílio da marcação do ritmo improvisada no tampo de uma mesa por um amigo, o casal desfralda a indignação de Castro Alves: "Ouvem-se gritos... o chicote estala (...) Presa nos elos de uma só cadeia, a multidão faminta cambaleia (...)".

A formação da metrópole paulista e das identidades de seus habitantes é marcada por um processo de sujeição, baseado em permanente medo do castigo, a uma ordem que se pretende moderna, diz Eda Tassara (*ensaio à pág. 38*).

Durante o Sarau da Cooperifa, numa vizinhança onde integrantes do movimento hip-hop lutam para transformar exclusão em protagonismo, o bar do Zé Batidão, embalado pela ira cívica da poesia abolicionista e republicana, vira praça do povo. Reduto de luta pela cidadania, possuído coletivamente pelos que aqui estão. Inspiração de mudança para uma cidade entregue aos outros. ■



OPOSIÇÕES ESTÉREIS

Centro versus periferia, velho contra novo, pedestres enfrentam motoristas que atacam motoboys... Abismos entre grupos e valores interdita o trânsito de idéias e pessoas, desarticulando o espaço público, simbólico e concreto



INTERATIVIDADE é legal. E na rua também pode haver

RENATO STODOLER / FOLHA IMAGEM

Condomínio CIVILIZADO

CARTÃO-POSTAL DA CIDADE, O EDIFÍCIO COPAN DÁ EXEMPLO DE URBANIDADE. AQUI, DIFERENTES SE ENCONTRAM, CONVIVEM, NEGOCIAM

POR ARTUR NAGY
FOTOS BRUNO BERNARDI



EDUARDO KNAPP-FOLHA/AGFEM

Parade sinuosa de concreto transformada em símbolo da maior cidade da América Latina, pensada como um Rockefeller Center para comemorar os 400 anos de São Paulo, responsável pela consolidação de empresas brasileiras como o Banco Bradesco – o Edifício Copan, localizado no centro da capital paulista, pode ser definido de diversas formas. Entretanto, poucas vezes é citado como proposta urbanística, como modelo exemplar de ocupação da cidade, no qual pobres e ricos se encontram, onde ter ou não automóvel não faz muita diferença, com o qual o selvagem setor imobiliário paulistano casou-se feliz para sempre com a arquitetura comunista de Oscar Niemeyer.

Prédios como o Copan e o Conjunto Nacional, na Avenida Paulista, que misturam vários tipos de moradia, de alto padrão à popular, que têm térreo comercial ou mesmo unidades comerciais, abertas ao público, são apontados hoje como solução para uma cidade murada

na qual é necessário pegar o carro para ir à padaria. A proposta de revisão do Plano Diretor de São Paulo, prestes a ser enviada à Câmara Municipal, cria o privilégio de verticalizar mais do que o mínimo permitido pela legislação aos empreendimentos que imitem o Copan, antigo treme-treme cujas virtudes são analisadas, hoje, no ambiente acadêmico.

Estudo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo reconstruiu a história do Copan e concluiu que o prédio de 38 andares na Avenida Ipiranga pode ser considerado um dos maiores empreendimentos imobiliários da história de São Paulo, com os maiores índices de satisfação dos moradores, valorização patrimonial constante e perfeita harmonia no convívio. Com supervisão da professora Sheila Walbe Ornstein, o arquiteto Walter Galvão pediu notas para os moradores sobre diversos quesitos do prédio, do barulho à incidência de luz. O Copan ficou acima da média em quase tudo.



SÍNDICO
HÁ DEZ ANOS,
Affonso Prazeres
convenceu drag
queens e travestis
a manter certa
discrição nas
áreas comuns. E
inspirou a "moda
dos capachos"

"O mais importante é como o Copan conseguiu se manter no tempo, devido a uma arquitetura de qualidade, a apartamentos extremamente flexíveis e adaptáveis, com administração competente e como proposta de estilo de vida", diz Galvão. "Um empreendimento desse tipo, de uma dimensão que só a década de 50 conseguiu produzir, exige planejamento rigoroso, considerando-se da resistência de materiais à taxa de condomínio."

O edifício é dividido em seis blocos. O Bloco A possui 64 apartamentos de dois quartos de mais de 100 metros quadrados de área útil. O B, 448 quitinetes de quarto-e-sala e 192 apartamentos de um quarto, ocupados por pessoas de baixa renda, entre empregadas domésticas e porteiros de prédios vizinhos. O C conta com 64 unidades de três dormitórios. O D abriga os maiores apartamentos, habitados por moradores como o roteirista e crítico Jean-Claude Bernardet e o empresário Pedro Herz, dono da Livraria Cultura. Nos blocos E e F, há 328 unidades de tamanhos variados. O Copan não tem

área de convivência, salão de festas ou coisas do gênero, somente o centro comercial no térreo. O Café Floresta é o ponto de encontro dos moradores.

Affonso Celso Prazeres, síndico do Copan há dez anos e morador desde a inauguração, é apontado por outros condôminos e até pelos especialistas como um dos responsáveis pelo Copan não ter se transformado em um São Vito, prédio na região do Parque Dom Pedro II, Centro, que foi desocupado na gestão de Marta Suplicy por ter se transformado em uma favela vertical, violenta e insalubre.

Ao assumir, o síndico enfrentou de prostitutas e travestis que usavam seus apartamentos como local de trabalho a traficantes que faziam ponto nas escadarias. Isso não quer dizer que hoje não haja profissionais do sexo entre os moradores do Copan. Mas novas regras de convivência são respeitadas. Travestis e drag queens, por exemplo, já não transitam mais "montadas" pelos corredores: concordaram em não usar suas roupas e adereços mais extravagantes nas áreas comuns do condomínio.

"VOCÊ É LOUCA, O CENTRO É CHEIO DE BANDIDO, PROSTITUTA, MOLEQUE DE RUA. É DEPRÊ", OUVIU A ATRIZ MIKA LINS AO ANUNCIAR QUE IA MORAR LÁ

No trabalho de negociação e convencimento, Prazeres dizia a todos que, quando alguém coloca um capacho na porta de casa quer dizer que, a partir dali é preciso respeitar regras de convivência. Conclusão: os capachos viraram uma febre no Copan. Há modelos importados, simples, coloridos, de lã, indígenas, sofisticados... É a única peça de personalização permitida na área comum do edifício, que chega a ter corredores com 20 portas.

Por essas e outras, o Copan ressurgiu de um período nebuloso, cuja pior fase foi nos anos 80, para virar *culto* no fim dos anos 90, atraindo moradores famosos e arquitetos do mundo inteiro. Prazeres conta que o edifício é mais conhecido fora do País do que dentro, e que recebe mais de mil visitantes estrangeiros por ano. Há dois meses, o prédio estampou a capa do suplemento de turismo do *New York Times*, sob o título "Concrete Jungle" (Selva de Concreto), numa produção com modelos vestidas e maquiadas com toque futurista. Dos 1.160 apartamentos, não chega a 20 o número de unidades vazias. Para conseguir uma unidade de dois ou três dormitórios, é preciso encarar uma espera de mais de um ano.

SEM VERGONHA DE SER URBANO

O arquiteto e professor universitário Wendel Campanella, morador do Copan há quatro anos, aceitou o desafio. "Tive três oportunidades de comprar um apartamento aqui, e via que, a cada nova tentativa, o preço duplicava", conta. "Mas era um sonho de infância. Vinha ao centro com minha mãe e me fascinava isso aqui. Pensava na vida que havia por trás de cada janelinha", diz Campanella. "Há quem queira morar em São Paulo e, ao mesmo tempo, ter um estilo de vida camponês, ouvindo o passarinho cantar de manhã. Eu prefiro aproveitar o melhor que a vida na cidade oferece."

Assim como Campanella, a atriz Mika Lins narra uma história repleta de emoção para explicar por que resolveu comprar um apartamento no 28º andar do edifício. "Eu gostava do prédio desde criança também. Mas nunca imaginei morar aqui. Morava em Higienópolis quando resolvi comprar meu primeiro imóvel. Claro, tinha pouco dinheiro e, dentro do que queria de tamanho e o que podia pagar, havia pouca coisa. Quando o corretor me trouxe aqui, não acreditei. Eu tremia. A vista é espetacular. Saí com a certeza de que era aqui, sim, onde eu iria morar por muito tempo", conta.

Mika envolveu-se tanto com o Copan que acabou se casando na cobertura do edifício. Em seu blog na internet (<http://mikalins.blogspot.com/>), ela mantém uma galeria

com imagens atualizadas do pôr do sol visto do prédio. "Muitas amigas minhas me disseram: 'Você é louca. O Centro de São Paulo é cheio de bandido, de prostituta, de moleque de rua. É deprê'. Bom, os problemas não desaparecem simplesmente porque você não está olhando para eles, mas posso dizer que nunca me senti insegura aqui, muito menos depressiva", brinca a atriz.

Em fase de modernização, o prédio-símbolo da selva de pedra paulistana busca patrocínio para reformar o *brise-soleil* da fachada, que tanto o caracteriza com imagem inconfundível da onda de concreto. Em troca, para quem assumir a despesa da substituição das pastilhas do *brise*, a administração do condomínio cederá a cobertura para ser explorada como mirante do Centro de São Paulo. Após a obra, o Copan poderá retomar a imagem do passado. Poucos sabem, mas o prédio não é cinza. É inteiramente branco.

O CAFÉ COPAN, que exhibe fotos da construção do prédio, é um ponto de encontro para moradores dos 1.160 apartamentos



Campos MURADOS

AO VIAJAR, O PAULISTANO ENDINHEIRADO LEVA NA BAGAGEM A IDÉIA DA SOCIEDADE DIVIDIDA. UM DE SEUS PRINCIPAIS DESTINOS NO INVERNO É UMA CIDADE CONSTRUÍDA SOB A LÓGICA PURAMENTE ECONÔMICA, MOSTRA ESTUDO

✦✦ POR AMÁLIA SAFATLE

Deu na coluna social do Cesar Giobbi, lida especialmente nas altas rodas paulistanas: *Mais uma história de roubo em Campos do Jordão. Uma leitora escreve para contar que sua família tem casa em Capivari há mais de 50 anos. E que nunca viveu tempos tão inseguros na serra.* Exclamativo, o colunista de *O Estado de S. Paulo* escreve que o carro amanheceu na garagem da casa sem as quatro rodas. E que na delegacia classificaram o fato como rotineiro na cidade. *Que só é segura na temporada de inverno*, arremata.

Campos do Jordão é uma das mais importantes estâncias turísticas de inverno do País. Mas, ao passar o portal da cidade, “vendida” como Suíça brasileira, é possível ver os morros apinhados de casinhas simples – favelas, sim, que, no entanto, não chegam a prejudicar o fluxo de turistas.

Já uma escorregadela pelas transversais da entrada principal levaria a vielas esburacadas, ao esgoto a céu aberto e à lembrança de trágicos desmoronamentos nessas encostas, em 1978 e 2000. Entretanto, o turista vai em frente, vê o centro comercial de Abernêsia, o bondinho. E, mais adiante, a cidade se modifica, se sofisticada. É como transpor uma linha imaginária, mas nítida: em Capivari, o bairro da coluna social abriga casas de até US\$ 6 milhões.

“Capivari não foi feito para o jordanense”, resume Gleicirrone Lima de Sousa, o Guri, jovem que cursa o primeiro ano do ensino médio em uma escola pública de Campos. Ele e seus colegas acabam de sair da aula. Rodas de amigos se formam na frente da escola. Percebe-se, pelos bonés, óculos, jeans, botas e tênis, que gostam de se vestir com estilo e se espelham nas roupas de grife que o turista

— a maioria da Região Metropolitana de São Paulo — desfila na cidade durante a alta temporada. Esse turista, entretanto, não enxerga Gleicirrone. “Eles não vêem ninguém, esnobam os pobres. Vêm aqui para se divertir e não estão nem aí para nada”, diz.

Ele também se queixa do custo de vida. “Aqui é tudo mais caro que lá embaixo (*refere-se a cidades como Taubaté e São José dos Campos*).” Isso porque Campos do Jordão foi montada para atender ao padrão do paulistano de classe alta, o que puxa os preços para cima, nos supermercados, nas lojas de roupas e de materiais de construção.

O turista, de fato, pode fazer pouco para mudar o quadro socioambiental de Campos. Mas o dinheiro que ele traz pode, sim. Entretanto, o bom volume de recursos injetados na cidade, por meio do lazer, dos eventos

EM CAMPOS DO JORDÃO, Gleicirrone vê o turista, mas o turista não vê Gleicirrone

culturais e dos encontros de negócios, acaba nas mãos de poucos. Com isso, o município pertence, segundo a Fundação Seade, à categoria de cidade rica, mas com indicadores sociais ruins. Só 47% da população é atendida pela rede de esgoto. Grande carga poluidora é despejada *in natura* no Rio Capivari, carga que aumenta na alta temporada, de acordo com o Instituto Pinho Bravo.

Tal contradição motivou Cleide Pivott, professora de Planejamento e Organização de Turismo na Universidade do Vale do Paraíba, a pesquisar a cidade e questionar o turismo como fonte geradora de renda e bem-estar para a população. Nas pesquisas, em que entrevistou 144 visitantes, além de lideranças políticas e empresariais, observou que a cidade obedece a uma lógica puramente econômica, explorando o turismo por meio da segregação de espaços, de forma predatória nos campos social e ambiental. “Em 16 entrevistas com autoridades e lideranças locais, ninguém mencionou o termo ‘turismo sustentável’”, diz Cleide.

Aprópria história de Campos remonta a essa segregação. Nascida para abrigar o atendimento médico a tuberculosos, a cidade tratou de separar espaços, como medida higiênica. Nos locais “sadios”, formou-se uma vila que atraiu o turismo de alta renda, buscando uma paisagem européia, enquanto os espaços reservados aos doentes, de baixo valor imobiliário, foi o que restou à população pobre — de lá para cá atraída em busca de oportunidades de trabalho no turismo e na construção civil. O mesmo se deu com as frágeis encostas, áreas de proteção ambiental onde as casinhas penduradas representam risco constante. Não por menos a serra em que está Campos ganhou o nome de Mantiqueira, do indígena *amanty* (chuva) e *iquira* (dormida), onde precipitam as chuvas de altitude.

Tal segregação planejada fortaleceu o turismo de elite, que pôde desfrutar da paisagem sem a mistura incômoda com as classes populares. A atração desse turista abonado foi incentivada pelas lideranças políticas e empresariais, afirma Cleide. Conta o arquiteto Wilson Eduardo

Ferreira, jordanense de berço, que o turismo mais popular, de classe média, foi rejeitado, priorizando-se a construção de hotéis e condomínios de luxo. Também passou a haver limitações à entrada de ônibus de turismo.

Dentro dessa lógica, Cleide observou na pesquisa que, embora os recursos naturais sejam o principal atrativo turístico da cidade — o clima, a paisagem —, houve uma privatização do espaço. Assim, locais de lazer abertos ao público e acessíveis a todas as classes, tais como cachoeiras, em torno das quais se construíram restaurantes, trilhas e pontes, hoje se encontram em estado de abandono pelo poder público e não recebem investimento privado.

CIDADE-LEGO

“É uma cidade onde não tem nada para fazer, em termos de diversão. É para rico mesmo”, diz Jacqueline Aparecida Lopes da Silva, recepcionista de um condomínio de luxo e casada com o barman do Baden Baden — o badalado *point* da cidade que “ferve” no inverno, repleto de patricinhas e mauricinhos.

“É a cidade-Lego”, define Carlos Henrique Soares Honório, o “Lique”, vendedor de uma loja de roupas de grife a poucos metros do Baden Baden. Segundo ele, na temporada de inverno monta-se todo um aparato para produzir os eventos e receber as pessoas de fora. Depois se desmonta tudo, e o que sobra para a população local é pouco mais que uma cidade-fantasma. Isso vale para a segurança. Não apenas a dona da casa de Capivari pode se queixar. Lique também reclama que, fora da temporada, o jordanense fica desprotegido, “enquanto no inverno há um carro de polícia a cada 100 metros”, diz.

Com baixo investimento do poder público em educação e em formação profissional, o jordanense participa da economia gerada pelo turismo por meio da prestação de serviços mal remunerados, como o de pedreiro e o de faxineira. Diante disso, os promotores de eventos levam profissionais de fora, deixando de movimentar a mão-de-obra local. Mas o que seria “local” em Campos? Cleide afirma que a cidade é um “não-lugar”, considerando-se que emprestou a identidade da Suíça; criou um cenário que remete ao interior europeu; derubou araucárias (espécie nativa) e plantou mudas argentinas de plátanos, árvore de origem canadense; e promove eventos de música erudita, e não típica do interior paulista. Que cidade é essa? ■





A construção geopolítica DA POBREZA

♦♦♦ POR EDA TEREZINHA DE OLIVEIRA TASSARA



Ao nascer, São Paulo, uma cidade-colônia europeia fundada como um ato político, herdou um modelo de organização a partir de uma ordem moderna: uma “sociedade criada pelos primados da razão”, nas palavras do sociólogo José de Souza Martins. Mas, segundo o filósofo e antropólogo Néstor García Canclini, isso não garantiria sua plena realização moderna, isto é, não preencheria os requisitos de racionalidade referidos por Martins.

A expansão da modernidade histórica no território latino-americano comprometia-se explicitamente com o domínio externo, ideologicamente justificado e materializado nas práticas da colonização e do escravismo que caracterizaram sua ocupação. A composição sociopolítica que se estabeleceu, então, derivou da justaposição de

hábitos ao longo do tempo, transformando a metrópole paulista no emaranhado mundializado que se percebe e se verifica atualmente.

Em um primeiro momento desse processo histórico de construção da metrópole, as relações sociais e humanas se constituíram em disciplina social baseada no uso de instrumentos físicos de coerção do trabalhador. Os escravos foram disciplinados pelo uso do chicote, sujeitando-se assim à ordem trabalhista impressa nesse tempo. O ordenamento político colonial definia uma hierarquia social assegurada pela coerção física e o lembrete permanente do castigo.

MUDAR, SEM MUDAR

A evolução da cidade, ao longo do processo histórico,



produziu uma mudança no caráter coercitivo das relações. A submissão a modelos e paradigmas hegemônicos produzia-se, segundo Martins, através da “interiorização da coação física como coação psicológica. (...) As pessoas devem ter medo para que se cumpra a funcionalidade da sociedade moderna. É assim que esta sociedade funciona até hoje”.

Com o início da construção da ferrovia, símbolo da modernidade paulistana, surgiram novos ritmos, novas mentalidades, transpondo o dipolo senhor-escravo para o de fazendeiro-colono, assim como na constituição do espaço de casa-grande e senzala para sede e colônia. A ferrovia veio mediar o caráter do ordenamento socioeconômico em uma perspectiva do trabalho livre e da reprodução do capital, mas ainda mantinha aspectos do modelo tradicional.

Também como ícone do desenvolvimento capitalista, a ferrovia incrementou o paradigma agroexportador e difundiu o modelo de vida civilizada característico da sociedade europeia, remodelando a fisionomia da cidade, assim como as condutas cidadinas e as mentalidades dos cidadãos: “Era como se descosturasse a trama das velhas relações sem destruí-las inteiramente; recosturando-as no sistema de significados e funções do primado do capital e de sua reprodução ampliada”, escreve Martins.

As transformações ocorridas a partir da implantação da ferrovia fizeram emergir as contradições entre o novo e o tradicional, traduzindo-se pela demarcação territorial

na dicotomia rural-urbano. Entre o caráter da industrialização e a prudência tradicionalista da colônia, a ordem social privilegiou a tradição.

O processo de industrialização imprimiu um novo ritmo ao cotidiano paulistano, constituindo-se em novas formas de organização do trabalho, de convivência, de mentalidades, repercutindo na estruturação social e política da época. Tal dinâmica originou uma divisão cultural concomitante com a produção de uma estratificação social.

A definição dos estratos sociais foi acompanhada de novas regras de conduta, assim como de outras formas de interpretar a realidade que se regulava pela necessidade social da aparência. Foi, então, que a vida passou a ter atributos diferenciados mediante o estrato social a que se pertencesse: a vida privada era privilégio da elite, enquanto a vida cotidiana e pública ficava com a população pobre; os espaços ocupados e o tempo se diferenciavam entre si, pois enquanto uns viviam o ócio outros tinham seus tempos demarcados pela disciplina do trabalho. As moradias e as atividades trabalhistas também explicitavam tal divisão social.

Assim, o território era dividido em dois segmentos. De um lado, a mentalidade de uma vida privada evidenciada em espaços luxuosos, “uma espacialidade que distinguisse bastidor e palco”, segundo Martins.

A CIDADE QUE ASPIRAVA À MODERNIDADE AINDA SOFRE OS REFLEXOS DO VELHO COLONIALISMO E DO ESCRAVISMO

De outro, um espaço indissociado entre o trabalhar, o habitar e o ser. Dessa forma, as empresas assumem um caráter civilizatório e os aristocratas “transformam-se em missionários da civilização”.

As novas elites paulistanas, apoiadas no modelo europeu de civilidade, foram desconfigurando o território da cidade, criando “núcleos de segregação social e assepsia ambiental”, na palavras do historiador Nicolau Sevcenko, destituindo da relação socioespacial o caráter ocupacional dos povos autóctones e dos afro-descendentes. A propagação desse modelo de urbanidade determinou os modos de ocupação do território.

O NOVO SUBÚRBIO

Segundo Sevcenko, “de fins do século XIX até o final da década de 1920, a expansão da mancha urbana se concentrou sobretudo nos chamados bairros centrais. A norma consagrada foi a de camadas dominantes se estabelecerem nos terrenos mais altos da topografia, relegando as baixadas, as várzeas e demais zonas alagáveis ou vizinhas às estradas de ferro para as fábricas, armazéns, oficinas e populações operárias”. (Veja imagens do bairro da Barra Funda na seção Retrato desta edição.)

Nesse período urbanístico de São Paulo, o transporte utilizado era o bonde, fato transformado a partir do Estado Novo, em que os automóveis, como no resto do mundo, passaram a ocupar um lugar como meio de transporte, derivando em um projeto urbanístico de construção de grandes avenidas (desenvol-

vido pelo prefeito Prestes Maia) como um novo modelo expansionista da cidade.

Tal plano mudou a direção do desenvolvimento urbano, promovendo a expansão da malha da cidade. Assim, uma nova tendência habitacional se evidenciou, dadas a facilidade e a velocidade do transporte público, exacerbada por meio de estratégias persuasivas de agentes especuladores, dando origem a novos bairros em áreas distantes. Esses fatos caracterizaram um processo de periferação geométrica e a constituição de um *novo subúrbio* paulistano.

A população de baixa renda seguiu em busca de novos espaços de moradia, enquanto a verticalização das áreas centrais, mais valorizadas no mercado imobiliário, foi privilegiada pelas camadas mais abonadas. Esse veloz movimento de ocupação desordenada caracterizou-se por uma polifonia, desdobrando a São Paulo original em várias outras (precária, distante, ilegal etc.), originando um paradigma centro-periférico específico de ordenamento espacial e socioambiental.

Isso se deu não pela busca consciente em se constituir diferencialmente ao paradigma hegemônico, mas por efeitos derivados de desejos de inserção no mundo urbano mediados por uma identificação imprecisa da representação dos modelos de urbanidade contemporânea, gerando um esvaziamento simbólico dos mesmos. O imaginário sem *ethos* dos sujeitos que buscam São Paulo direciona difusamente suas ações de procura em corresponder aos modelos de urbanidade e paradigmas urbanos, gerando perimodelos e periparadigmas, repre-

sentações que se assemelham a uma representação ideal, mas que não seguem adequadamente o seu desenho.

Contemporaneamente, uma vertiginosa transformação na vida cotidiana dos trabalhadores e dos operários se deu por meio da imposição de uma estrutura de mercado ainda mais veloz, criando necessidades de consumo de um modelo globalizado expresso pelos estilos de moradia, dos shopping centers, de uma multiplicação de referências simbólicas esvaziadas de conteúdo porque alheias ao processo coletivo das pregressas relações comunitárias vividas.

HIERARQUIA DE ESPAÇOS

Tais dinâmicas criaram novas regiões de centralidade no território da cidade, mas não alteraram o caráter hegemônico das representações diretoras da conduta urbana. Aqui se entende “central” como parâmetro de conduta, como modelo de identidade a ser seguido e/ou copiado. Essas dinâmicas, expressas pelos movimentos de ocupação da área periférica e pela verticalização e ocupação desses novos centros (habitacionais e financeiros), marcaram significativamente o processo de urbanização na formação da metrópole paulistana, que dessa forma preservou a mentalidade do dentro/fora e do centro/periferia que continua a modelar as identidades dos cidadãos.

A preservação do processo de segregação e de estratificação social explicita-se fortemente na fisionomia da cidade, refletindo a estrutura política centralizadora de ações voltadas para imposição e subjugação dos estratos inferiores de sua população aos modelos centrais. Tal processo reifica o modelo urbano hegemônico que hierarquiza lugares, regiões, cidades, estados, e impõe representações de urbanidade.

O PROCESSO DE SEGREGAÇÃO E ESTRATIFICAÇÃO EXPLÍCITA-SE NA FISIONOMIA DA CIDADE

Considerando-se todo o percurso histórico de construção da metrópole paulistana — e também o seu lugar de destaque na economia nacional, por se inserir na rede mundial de cidades —, São Paulo ganha um status que repercute no imaginário nacional, tornando-se símbolo de progresso, de desenvolvimento socioeconômico, de acesso aos símbolos urbanos. Isso tendo em vista que a vida urbana é o *modelo* de vida por excelência, no mundo global, e a *representação da urbanidade* a ele correspondente mostra-se como característica civilizatória de forte hegemonia.

A repercussão desse paradigma, que desde sempre é associado ao centro do poder mundial, materializa-se nos projetos e planos para a cidade e para a arquitetura das edificações, sendo expressos, na vida dos sujeitos, pelos modos de vestir, de morar, de se relacionar.

A representação hegemônica da urbanidade constituiu-se, assim, em centralidade, consolidando-se como modelo de vida na cidade, instigando os indivíduos à busca de símbolos que possam significar preenchimento

ou aproximações à satisfação dos quesitos necessários para que, então, possam sentir-se inseridos adequadamente ao mundo social urbano.

Os sujeitos que são, ou se tornam, habitantes de São Paulo, pela

homogeneização e pelo teor de seus discursos sobre o urbano, são periurbanos de paradigmas e representações-modelos hegemônicos, constituindo-se como fora do modelo e periféricos ao paradigma urbano. Paradoxalmente, incluem-se na rede mundial de cidades afirmando suas identidades de excluídos, quando fora do modelo e periféricos ao paradigma, e suas identidades de incluídos e centrais, ao se inscreverem em um paradigma de *modernização precária*, na definição dos especialistas em urbanismo Regina Meyer, Marta Grostein e Ciro Bidean.

Dessa forma, concluímos com Martins e Canclini que, apesar de São Paulo ter herdado um modelo de organização política a partir de uma ordem moderna, não se garantiu a sua plena realização moderna, avaliando-se sua configuração contemporânea como correspondendo a um processo de modernização precária.

Ou seja, ao afirmarmos sua modernização como precária, jogamos para o futuro de São Paulo a sua plena realização moderna. Se, ao contrário, a avaliássemos como refletindo um processo de “precarização moderna”, estaríamos afirmando sua plena realização moderna, embora sob um modelo caracterizado pela precarização urbana. ■



DICOTOMIA PERMANENTE

Com sua ocupação periférica e verticalização de novos centros, a metrópole preservou a mentalidade dentro/fora, que continua a modelar as identidades dos cidadãos



BARRA FUNDA

POR BRUNO BERNARDI

Espremido entre Rio Tietê a e o Elevado Costa e Silva (Minhocão), cortado pela linha do trem, o bairro paulistano da Barra Funda, herdeiro de uma antiga vocação operária e industrial, tem passado por sucessivas transformações. Onde antes eram só modestos sobrados, galpões, pequenas oficinas e marcenarias, hoje há grandes terminais do sistema metropolitano de transporte e brotam edifícios. Aqui a cidade escancara sua face precária e mutante, freqüentemente desolada. Num lugar em que o contínuo redesenho revela-se rascunho, borrão, lacuna, promessas de futuro confundem-se com estagnação.









O PAN custou caro e MUDOU POUCO

AS OBRAS DO EVENTO CUSTARAM BILHÕES A MAIS QUE O PREVISTO E NÃO SE INTEGRAM A UM PROJETO URBANÍSTICO CONSISTENTE

✦✦✦ POR MARCELO BARRETO

Um mergulho nas águas limpas da Baía de Guanabara, seguido de um passeio à beira da também despoluída Lagoa Rodrigo de Freitas e de uma bela refeição no pólo gastronômico da Barra da Tijuca, fechando com o descanso num dos novíssimos hotéis da região. Tudo, é claro, de metrô e com muita segurança. Poderia ser esse o programa de um dos muitos turistas a chegar ao Rio depois dos Jogos Pan-Americanos de 2007. Mas, às vésperas da realização do evento, esse cenário já é tão improvável quanto superar os Estados Unidos e Cuba no quadro de medalhas.

“A transformação urbanística de Barcelona, a revolução ambiental de Sydney ou mesmo os ganhos de infra-estrutura de Atenas não terão aqui nenhum paralelo, mesmo na reduzida escala de um evento bem mais modesto do que as Olimpíadas”, escreveu o ambientalista Alfredo Sirkis em seu sítio na internet. “Perdemos um bom ‘gancho’ para promover o saneamento ambiental do sistema lagunar da baixada de Jacarepaguá, para implantar soluções de transporte de massa (ampliação do metrô, VLT e corredores expressos de ônibus) e alternativas (transporte hidroviário e significativa ampliação das ciclovias). Perdemos a oportunidade de fazer do Rio uma vitrine de energias renováveis, reciclagem e soluções criativas. O fracasso é de todos nós: das três esferas de governo, da sociedade nacional, da local.”

O arquiteto e urbanista André Alvarenga, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (FAU-UFRJ), concorda com Sirkis. Segundo ele, na questão urbanística o Rio não sairá vitorioso do Pan: “A candidatura do Rio não cumpriu o

que foi prometido à população, principalmente no que diz respeito ao transporte urbano. Poderíamos ter a expansão do metrô e o ônibus articulado ligando o subúrbio à região da Barra, por exemplo. Isso aumentaria muito as chances da cidade numa eventual candidatura olímpica”.

Sirkis e Alvarenga tocam num ponto crucial de candidaturas a grandes eventos esportivos, que os consultores internacionais passaram a chamar de “efeito Barcelona”: por causa da revolução urbana vivida pela capital da Catalunha depois das Olimpíadas de 1992, muita gente passou a acreditar que o simples fato de receber os Jogos é suficiente para mudar uma cidade. Essa visão ignora o fato de que Barcelona investiu US\$ 6,6 bilhões num projeto urbanístico que começou a ser desenvolvido nos anos 80 e ainda não parou, e do qual os Jogos foram apenas uma parte.

“O impacto dos Jogos na hotelaria, por exemplo, só começou a ser sentido dois anos depois. Se o projeto fosse apenas olímpico, teria fracassado”, atesta o jornalista esportivo Marcus Vinicius Pinto, que morou em Barcelona.

Para André Alvarenga, o projeto que São Paulo apresentou para receber o Pan se aproximava muito mais do que foi feito na cidade catalã: “Barcelona se reinventou em 92. O projeto da candidatura paulista ao Pan, de autoria do arquiteto Paulo Mendes da Rocha, previa uma transformação de São Paulo, com a reforma do setor viário e a recuperação de áreas degradadas da cidade”.

AS VIRTUDES e os problemas da Vila Pan-Americana (à direita) dividem analistas. Já o projeto de uma nova Marina no Aterro do Flamengo não saiu do papel



FOTOS: RICARDO MORAES / FOLHA IMAGEM

O ENGENHÃO
deverá valorizar
uma região
degradada, mas
seu custo, orçado
em R\$ 60 milhões,
já é recalculado
na casa dos
R\$ 320 milhões



WILTON JUNIOR / AE

Carlos Roberto Osório, secretário-geral do CO-Rio, o Comitê Organizador do Pan, garante, entretanto, que algumas obras do evento extrapolarão o âmbito esportivo: “O exemplo mais claro é a Vila Pan-Americana”, diz Osório, referindo-se ao conjunto de 17 prédios e 1.480 apartamentos destinado a abrigar 8 mil atletas, árbitros e dirigentes durante o Pan. “A Vila foi construída numa área fronteiriça da expansão urbana do Rio, entre a Barra da Tijuca e Jacarepaguá, com conceitos modernos de métodos construtivos, área verde, utilização da água da chuva, ventilação e luminosidade. E ainda provocou a criação da Estação de Tratamento do Canal do Arroio Fundo, que vai tratar o equivalente a um Maracanãzinho de esgoto a cada três dias.”

A RECUPERAÇÃO DO RIOCENTRO É CITADA COMO EXEMPLO DE MELHORIA PARA ALÉM DO CAMPO ESPORTIVO

de 2008, foram contratados alguns dos maiores arquitetos do mundo, que criaram obras inovadoras, tanto na forma quanto no método. A Vila Pan-Americana do Rio foi construída dentro dos padrões já existentes de arquitetura e engenharia. E ainda tem um gabarito muito alto, que fez com que se perdesse a visão da Pedra da Panela, um marco geográfico local. Na verdade, o grande privilegiado foi o mercado imobiliário, que conseguiu vender quase todos os apartamentos no dia do lançamento”.

Para André Alvarenga, no entanto, a Vila traz poucas novidades em termos arquitetônicos: “Estamos longe do que está sendo feito em Pequim. Para construir os estádios e a vila olímpica dos Jogos de 2008, foram contratados alguns dos maiores arquitetos do mundo, que criaram obras inovadoras, tanto na forma quanto no método. A Vila Pan-Americana do Rio foi construída dentro dos padrões já existentes de arquitetura e engenharia. E ainda tem um gabarito muito alto, que fez com que se perdesse a visão da Pedra da Panela, um marco geográfico local. Na verdade, o grande privilegiado foi o mercado imobiliário, que conseguiu vender quase todos os apartamentos no dia do lançamento”.

Carlos Roberto Osório aponta outros possíveis legados do Pan. Ele diz até mesmo que algumas das obras de instalações esportivas terão efeito em outras áreas após o Pan: “A recuperação do Riocentro devolve o local à sua vocação, que é a do Rio: o turismo e as convenções. No autódromo, uma área que até hoje era ociosa, teremos uma arena multiúso, que não se restringirá aos esportes. A reforma do Estádio de Remo da Lagoa resolveu um

imbróglio de dez anos, e para a instalação da raia foram feitas obras de dragagem”.

Mas André Alvarenga contesta esse conceito de ociosidade: “As obras no autódromo foram feitas sem consulta à comunidade local ou aos que usavam o equipamento. O mesmo aconteceu com a reforma que estava projetada para a Marina da Glória”.

André se refere a uma das únicas obras que a organização do Pan não vai conseguir concluir. O projeto para o local, que abrigará as competições de iatismo, não foi aprovado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), porque o gabarito bloquearia a vista da Baía de Guanabara, um dos cartões-postais da cidade. O Estádio de Remo da Lagoa chegou a sofrer veto semelhante, mas a Justiça permitiu a continuação das obras. Na Marina, não houve jeito: Robert Scheidt e outros iatistas brasileiros competirão diante de instalações provisórias.

As opiniões do secretário-geral do CO-Rio e do professor da FAU-UFRJ convergem apenas no que diz respeito ao Estádio Olímpico João Havelange, o Engenhão. “O estádio foi construído num local escolhido pelo prefeito do Rio, Cesar Maia, justamente porque era uma região em declínio. A construção de um equipamento esportivo dessa natureza sempre valoriza as áreas vizinhas”, diz Carlos Roberto Osório.

Mas o Engenhão é alvo de críticas, por causa do grande aumento no preço das obras. A primeira previsão, publicada no dia 15 de janeiro de 2003 no *Diário Oficial do Município*, era de que o estádio ficaria pronto até o fim do ano seguinte, ao custo de R\$ 60 milhões. Hoje, o site da prefeitura já fala em gastos de R\$ 320 milhões na obra que está praticamente pronta.

Estouros orçamentários como esse — que, de acordo com cálculos ainda em aberto, alçariam os custos do Pan à casa dos R\$ 3 bilhões, cinco vezes mais que o inicialmente previsto — fizeram com que a Câmara de Vereadores do Rio sugerisse a criação de uma CPI. ■





O mundo nas CIDADES

DOS PAÍSES DESENVOLVIDOS QUE BUSCAM SOLUÇÕES PARA REDUZIR AS EMISSÕES DE CARBONO ÀS NAÇÕES EM DESENVOLVIMENTO, ONDE MORAR BEM AINDA É PRIVILÉGIO, O FUTURO É URBANO

■ ■ ■ POR FLAVIA PARDINI

Se fosse realizado em 2010, o encontro que reuniu os prefeitos das 40 maiores cidades do mundo em Nova York, em meados de maio, talvez contasse com a presença do líder de uma cidade especial. Dongtan, na China, com certeza não estaria presente devido ao tamanho, mas por ser a primeira ecocidade planejada do mundo.

Encomendada pela Corporação de Investimento Industrial de Xangai (SIIC, na sigla em inglês) e desenhada por uma empresa britânica de engenharia e planejamento, Dongtan começa a ser construída este ano. Seus idealizadores esperam que a nova urbe seja casa para 10 mil pessoas já em 2010, 500 mil em 2050. Ao contrário das

cidades cujos prefeitos estiveram no encontro de Nova York, seu impacto ambiental será mínimo, garantem.

O plano é que a cidade gere energia para todas as suas necessidades a partir de fontes renováveis — turbinas eólicas, biocombustíveis e reciclagem de material orgânico — e que os veículos que circulem pelas ruas sejam carbono neutro. Mais do que isso, a cidade será desenhada para facilitar a vida de pedestres, ciclistas e usuários de transporte público. O esgoto será tratado e reutilizado na irrigação e fabricação de fertilizantes e o lixo, totalmente reciclado, livrando Dongtan da necessidade de aterros sanitários.

Os edifícios terão de quatro a oito andares, o suficiente para criar a densidade ideal — cerca de 13 habitantes por mil metros quadrados — para que a cidade use os recursos energéticos de maneira eficiente, sem concentrar a população em alguns arranha-céus cercados de subúrbios por todos os lados. As construções vão preferir materiais locais e usar elementos naturais para eliminar a necessidade de ar-condicionado ou aquecimento.

Na prancheta, 65% da ilha sobre a qual subirá Dongtan está livre para parques, fazendas para produzir organicamente os alimentos a ser consumidos pelos moradores, e áreas verdes, incluindo as regiões alagadas que acolhem

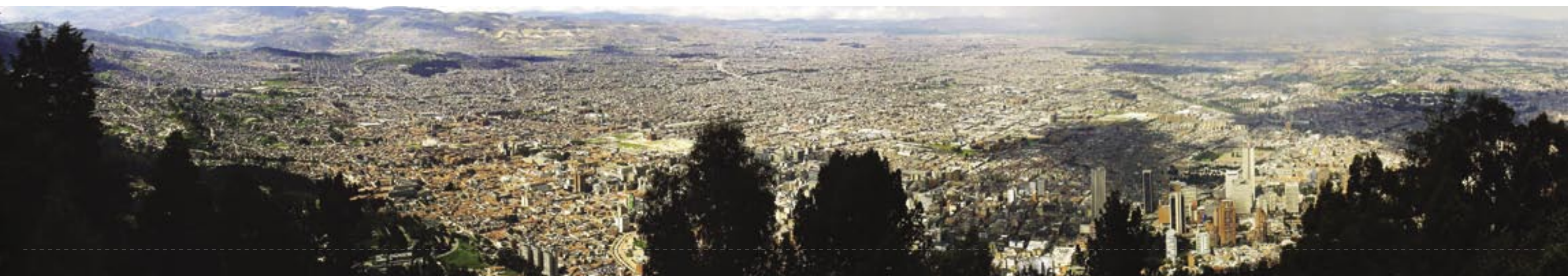
um raro tipo de pássaro migratório. É o sonho ecológico transformado em cidade.

EM CADA CANTO, UM CONTO

Enquanto o sonho não vira realidade, várias das características que farão de Dongtan uma ecocidade podem ser vistas espalhadas pelo mundo, invariavelmente em centros do chamado Primeiro Mundo, onde moram os cidadãos para quem dois ou três carros na garagem não é luxo.

Copenhague, a capital de 504 mil habitantes da Dinamarca, abastece 150 mil residências com energia produzida em uma fazenda eólica construída sobre o mar. Um sistema que captura calor gerado na incineração de lixo e na produção de eletricidade a partir de gás natural e biomassa garante o aquecimento de 97% das residências e reduziu em 665 mil toneladas as emissões anuais de CO₂ da cidade.

Um plano criativo para incentivar a separação e reciclagem garante que mais de 90% dos resíduos sejam reutilizados: qualquer pessoa pode devolver restos de tinta, por exemplo, à loja onde comprou a tinta; remédios para a farmácia; embalagens vazias para o supermercado. Copenhague gaba-se, ainda, de ser a capital dos ciclistas





O NÚMERO DE PESSOAS QUE VIVEM EM FAVELAS MUNDO AFORA PODE CHEGAR A 2 BILHÕES EM 30 ANOS E MULTIPLICAR O SEU IMPACTO AMBIENTAL

e estima que 36% dos trabalhadores usem a bicicleta no percurso de casa para o trabalho.

Em Toronto, principal cidade canadense e casa para 2,5 milhões de pessoas, a empresa de energia que serve a região central passou a usar a água naturalmente fria do vizinho Lago Ontário para alimentar o sistema de refrigeração dos edifícios de escritórios, reduzindo em 90% o consumo de eletricidade. Técnica semelhante é usada em Amsterdã, na Holanda.

Em Melbourne, a segunda maior cidade da Austrália, um edifício de dez andares aproveita o ciclo natural do sol, do ar e da água para aquecer ou esfriar os ambientes e a água. A partir de um sistema de dutos, à noite o prédio exala o ar usado durante o dia e, ao longo do dia, absorve ar fresco. Conta ainda com uma pequena planta para filtragem e reutilização de água, painéis solares e turbinas eólicas, um telhado de grama, entre outras atrações.

NO INÍCIO, UMA VILA

Na Inglaterra, um protótipo de Dongtan existe desde 2002: o BedZED, apelido de Beddington Zero Energy Development, uma ecovila com cem residências ao sul de Londres. O prefeito da capital britânica, Ken Livingstone, anunciou a construção de um projeto mais ambicioso, para mil residências, no oeste da cidade. Enquanto isso colhe os louros da criação do pedágio para os carros que circulam na região central, que desde 2003 reduziu as

emissões de carbono por carros e caminhões em 16% e aumentou a velocidade do tráfego em 37%. Seguiram o exemplo Estocolmo e cidade de Cingapura.

Em breve será a vez de Nova York — a cobrança no estilo londrino é o ponto mais polêmico de um programa com 10 objetivos e 127 iniciativas proposto pelo prefeito Michael Bloomberg, em dezembro de 2006, que pretende preparar a cidade para acolher 1 milhão de novos moradores e torná-la mais “verde” e habitável até 2030.

O plano nova-iorquino é apenas o mais recente em uma onda de planejamento que tomou as cidades dos países desenvolvidos nos últimos anos, à medida que o aquecimento global e seus efeitos entraram em evidência. Todas as grandes cidades australianas, por exemplo, elaboraram seus planos e buscam controlar o desenvolvimento de subúrbios e reduzir a dependência do automóvel.

Sydney e Melbourne construíram 30 mil unidades residenciais em áreas centrais e a cidade de Perth, a maior do Oeste da Austrália, em breve vai seguir o exemplo, diz Peter Newman, especialista em sustentabilidade urbana e autor do livro *Sustainability and Cities: overcoming automobile dependence* (entrevista à página 58).

Apesar de toda a tecnologia e inventividade para diminuir impactos, e de muita retórica a favor de mais densidade nas áreas centrais, as cidades de países desenvolvidos ainda não controlam uma variável fundamental, a construção de subúrbios cada vez mais longe do centro.

DE SIDNEY a Bogotá (págs. 54 e 55), a periferia cresce. Na África (ao lado), as favelas centrais são o desafio

Newman demonstrou a relação entre densidade urbana — medida pelo número de pessoas por hectare — e transporte: quanto mais perto as pessoas vivem umas das outras, menos têm de se deslocar e mais viáveis economicamente se tornam os meios de transporte de massa. Com dados de 1995, os últimos disponíveis, ele analisou a performance de 84 cidades. A pior foi a de Atlanta, nos EUA, com densidade de apenas seis pessoas por hectare (10 mil metros quadrados) e consumo de 103 megajoules (MJ) de energia *per capita* — cada litro de gasolina queimado equivale a 30 MJ. Na outra ponta da escala estão cidades como Ho Chi Minh, no Vietnã, Dacar, no Senegal, Mumbai, na Índia, e Xangai, na China, de onde brotará Dongtan.

ALTA DENSIDADE

Nessas cidades do Terceiro Mundo, embora o crescimento e o aumento do número de automóveis seja um problema, a questão não é o desenvolvimento da última tecnologia para gerar energia limpa. Seja na África, na Ásia, seja na América Latina, o desafio ainda é garantir moradia decente para todos, assim como serviços básicos como coleta de esgoto e lixo e distribuição de água potável. Milhões de pessoas vivem em favelas, algumas delas localizadas em região nobre e central das cidades.

É o caso de Dharavi, em Mumbai, considerada a maior favela da Ásia, casa para cerca de 1 milhão de pessoas. Ou Kibera, em Nairóbi, no Quênia, que também beira o milhão de habitantes — a Favela da Rocinha, no Rio, considerada a maior do Brasil, tem população de cerca de 400 mil pessoas. Em Johannesburgo, África do Sul, estima-se que 20% da população esteja em favelas. Falta de densidade não é problema, como para as cidades espalhadas do Primeiro Mundo. Mas sem ações para diminuir a pobreza urbana, o número de habitantes das favelas do mundo pode dobrar — do atual 1 bilhão — nos próximos 30 anos, segundo projeção das Nações Unidas, e multiplicar os impactos ambientais locais.

Embora os moradores das favelas consumam, em geral, pouca energia oriunda da queima de combustíveis fósseis, seu impacto sobre o ambiente local pode ser devastador — na periferia de São Paulo, por exemplo, as ocupações ilegais de áreas de mananciais e a ausência de serviços de saneamento põem em risco a qualidade da água que abastece a cidade (reportagens nas edições 7 e 8 de PÁGINA 22).

Oferecer transporte para tanta gente é um desafio hercúleo. Para as cidades que se dispuseram a enfrentá-lo, uma solução nascida em Curitiba tem se provado eficaz:

os sistemas rápidos de ônibus, ou corredores. Embora não sejam tão eficientes quanto metrô ou trens, os corredores de ônibus têm a vantagem do custo: sua construção absorve 50 vezes, em média, menos recursos. O exemplo de maior sucesso talvez seja o de Bogotá, capital da Colômbia, com o projeto Transmilenio, atualmente em sua segunda fase. O sistema reduziu o tempo de traslado em 32%, em média, quase eliminou os acidentes nas regiões em que foi implantado e diminuiu as emissões de gases de efeito estufa em 40%. O Transmilenio teve a metodologia aprovada pela ONU e começa a ser replicado em outras cidades, da Tanzânia à Índia e à China.

O sucesso do Transmilenio não se deve somente aos números, mas a um conjunto de ações que transformou Bogotá em uma cidade mais habitável. Considerada uma das cidades mais perigosas da América Latina nos anos 90, hoje é destino turístico. O esforço em transformar a capital em uma outra cidade — que vem inspirando programas em outros centros, como São Paulo —, foi liderado pelo ex-prefeito Enrique Peñalosa, que legalizou moradias e levou serviços públicos a bairros marginais, criou a Metrovivienda — uma entidade para reforma fundiária urbana que constrói, por meio de parcerias público-privada, moradias de qualidade para a população de baixa renda — e iniciou o Transmilenio.

Além de facilitar a vida de quem depende de ônibus, Bogotá mostra às pessoas os benefícios de andar a pé ou de bicicleta. Hoje, a cidade dispõe da mais extensa rede de ciclovias do mundo, com 330 quilômetros, e institucionalizou o “dia sem carro” — toda primeira quinta-feira de fevereiro, Bogotá é fechada para os automóveis.

FUTURO EM ABERTO

Mesmo nos países mais pobres há exemplos que comprovam que as cidades não são necessariamente ruins do ponto de vista socioambiental. Com metade da população mundial nos centros urbanos, e estes crescendo a 2,5% ao ano, não há dúvida de que o destino da humanidade depende do que acontece nas cidades.

O que acontecerá, por exemplo, em Dongtan? A nova cidade será erguida ao lado de Xangai, cuja economia cresce a um ritmo impressionante e que, há meros 20 anos, não passava de uma região envelhecida e decadente, com vastas áreas alagadas ocupadas por plantações de arroz. Hoje abriga 19 milhões de pessoas. Os idealizadores de Dongtan afirmam que, para ser socialmente sustentável, a origem da população terá de ser diversificada do ponto de vista socioeconômico, pois o plano inclui “empregos para toda e qualquer pessoa capaz de trabalhar”. Difícil, no entanto, é tentar controlar a incrível atração que as cidades exercem sobre os homens. ■



NO MESMO BARCO

Bogotá inspirou-se no sistema de ônibus de Curitiba. Agora inspira São Paulo a buscar qualidade de vida. A capital colombiana reduziu a criminalidade, tem 330 km de ciclovias e respeita, anualmente, o “dia sem carro”.

Querer SER

PETER NEWMAN, ESPECIALISTA AUSTRALIANO EM SUSTENTABILIDADE, DIZ QUE O **DESAFIO** PARA **AS CIDADES**, ONDE QUER QUE ESTEJAM, É ACREDITAR QUE **O SONHO PODE SER URBANO**

✦ POR FLAVIA PARDINI

Página 22: O fato de que este ano a população urbana ultrapassa a rural é bom ou mau presságio?

PETER NEWMAN: Eu digo que é bom. Participei da produção do relatório sobre o Estado do Mundo em 2007, do WorldWatch Institute. Tivemos muitas discussões e, no final, houve consenso de que as cidades podem trazer mais bem do que mal. Pode-se ver a questão de diversas maneiras. Por exemplo, as áreas rurais são onde o grosso do crescimento populacional ocorre. Quando as pessoas mudam para as cidades, em geral param de ter filhos. Então as cidades podem ajudar um país a ter uma população mais sustentável. Pode-se perguntar: se essas pessoas ficassem no campo, teriam impacto maior sobre o planeta do que na cidade? Elas certamente ocupam menos espaço na cidade; podem consumir mais, mas não causam o dano a florestas, rios e áreas agricultáveis que as populações rurais pobres provocam na maior parte do mundo. Há dados que mostram que, se despovoássemos as cidades e colocássemos as pessoas nas demais áreas, destruiríamos o planeta rapidamente. De certa maneira, as cidades estão ajudando o planeta nessa transição por que passamos. Há muitas coisas que elas precisam fazer, entretanto, para melhorar sua performance, mas não há esperança de reverter a tendência (de urbanização).

22: Mesmo em países pobres, onde as condições de vida não são boas, as pessoas migram para centros

urbanos. O que as atrai para lá?

PN: As oportunidades para seus filhos, mais do que qualquer coisa. Em muitos lugares o campo ainda é feudal, poucas pessoas mandam nas vilas ou em regiões inteiras. A escravidão ainda existe em algumas partes do mundo, mas não nas cidades, normalmente no campo, onde as pessoas ficam ligadas a um fazendeiro ou proprietário de terras, tão endividadas que não conseguem mais ganhar dinheiro. Então elas fogem, cortam as amarras. A cidade é onde há oportunidade de educação, de emprego. Em geral, apesar do fato de que as pessoas vêm e vivem em favelas, elas conseguem algum tipo de emprego para sair dessa situação. Não são todas, e às vezes pensamos: “O que essas pessoas estão fazendo aqui, por que não voltam para o campo, onde é agradável e tudo está em paz?” Não está em paz. Por isso as cidades crescem 2,5% ao ano globalmente e as áreas rurais atingiram o pico e agora estão decrescendo.

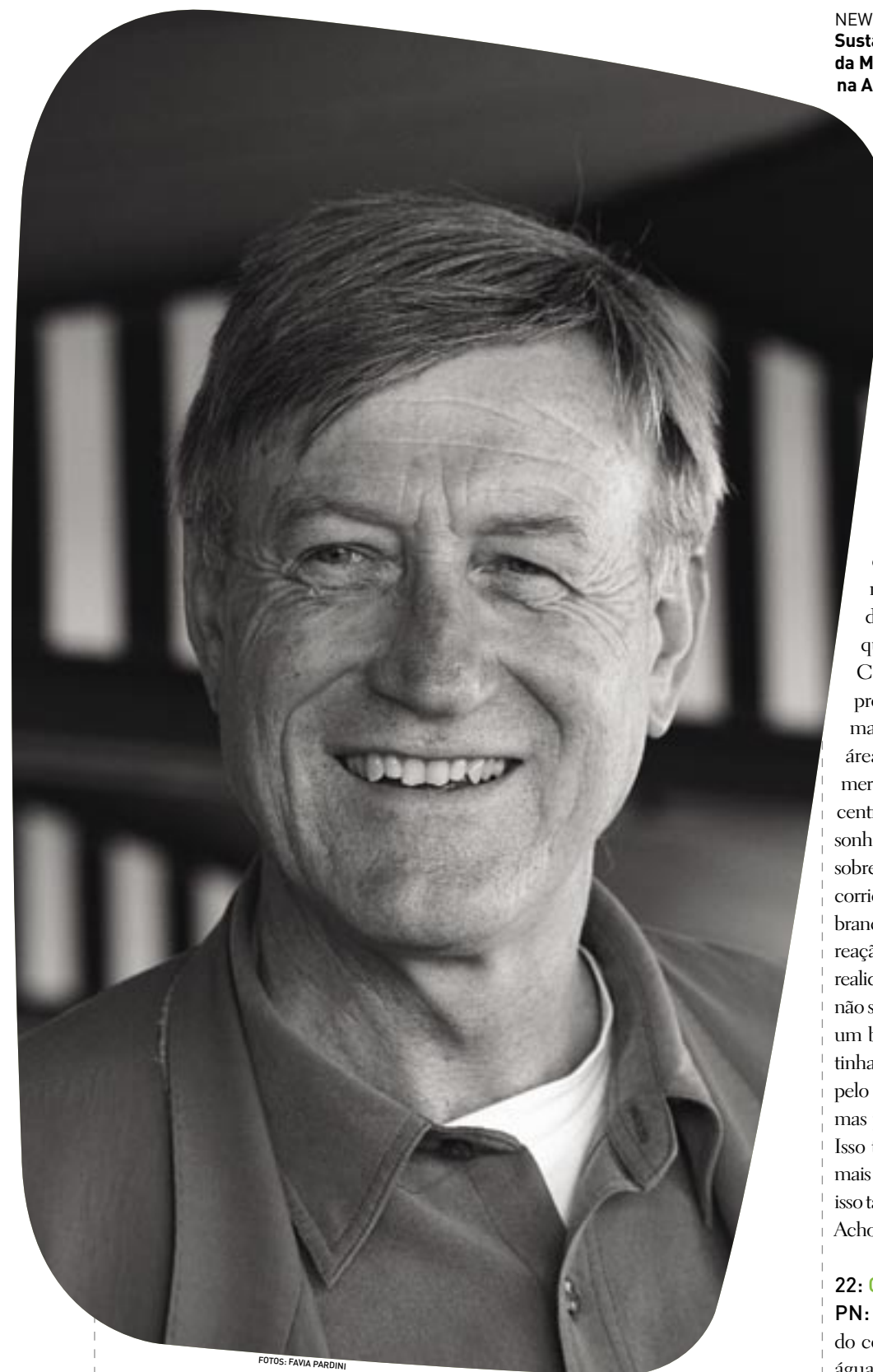
22: Apesar da atração, parece haver uma tendência antiurbana nos círculos acadêmicos e políticos. Por quê?

“ NA TRADIÇÃO ANGLO-SAXÃ, AS CIDADES SÃO ARTIFICIAIS E OS SUBÚRBIOS, NATURAIS. É UMA DICOTOMIA FALSA ”

PN: Em geral as cidades são vistas como algo negativo. Acho que este é um período em que o crescimento urbano é tão grande que ainda não aceitamos que a vida na cidade pode ser boa. Há também uma dimensão cultural que alimenta nossa imaginação, e em geral ela é rural. A tradição anglo-saxã considera que os ambientes puros são os naturais, e as cidades são vistas como artificiais, negativas, algo a evitar sempre que possível. É por isso que as pessoas moram em subúrbios, para ter um pouco de natureza, de pureza, de volta. É uma dicotomia falsa, porque os subúrbios não são nem um pouco naturais. Os chineses não têm essa tradição, sempre se deliciaram nas cidades. A tradição judaica é mais pró-urbana, assim como em partes da Europa. Algumas tradições islâmicas também, com as cidades no centro da cultura. Minha impressão é de que na Austrália e nos EUA estamos presos no meio...

22: Presos nos subúrbios...

PN: Sim, dominados pelos planejadores britânicos. A profissão de planejamento urbano sofreu uma lavagem cerebral por pessoas que compartilham da visão da “Garden City”, que acham que as pessoas precisam, para seu próprio bem, evitar os horríveis edifícios altos e fugir de lugares onde a indústria pode se instalar. Têm de viver em um ambiente puro, onde há ar fresco. Isso vem do passado industrial, do século XIX, que eles queriam limpar, mas foi exportado para o mundo. Os britânicos dominaram a profissão de planejamento. Mas isso não é necessariamente o



FOTOS: FLAVIA PARDINI

NEWMAN é diretor do Institute for Sustainability and Technology Policy, da Murdoch University, em Perth, na Austrália

que as pessoas estão procurando. Na minha opinião, elas buscam diversidade nas cidades.

22: O que move o espalhamento das cidades australianas é o chamado “Great Australian Dream”?

PN: É em parte verdade que o “Great Australian Dream” é movido por uma cultura que exalta a aquisição da casa própria, o desejo de ter um pouco de espaço para si mesmo. Mas muito é marketing. Diante da opção de ter menos espaço, mas mais proximidade de uma infra-estrutura urbana de boa qualidade, as pessoas optam por isso. Cada vez mais os jovens querem essa proximidade. Na Austrália, os subúrbios mais próximos do centro das cidades e as áreas centrais estão florescendo. Há um mercado para pessoas que querem viver nos centros e ter uma existência mais urbana. O sonho pode ser urbano. Nos EUA, ouve-se sobre o “American Dream”, mas muito da corrida para os subúrbios, a chamada “fuga branca” (leia Coluna nesta edição), foi uma reação contra o racismo das áreas centrais. A realidade é que as escolas estavam morrendo, não se podia encontrar emprego ali, não era um bom lugar para se viver, então quem tinha dinheiro se mudou. Não foi movido pelo sonho americano de lindos subúrbios, mas pelo desejo de afastar-se da bagunça. Isso também está mudando, os subúrbios mais centrais estão sendo repovoados. Então isso também é parte do “American Dream”? Acho que sim, é parte do mix.

22: Qual é o impacto dos subúrbios?

PN: Geralmente, é onde se dá boa parte do consumo de combustíveis fósseis e de água, e onde ocorre a produção de lixo.

Ecologicamente, os subúrbios são um desastre. Os dados mostram que as pessoas nos subúrbios australianos consomem duas ou três vezes mais combustível para transporte do que as que vivem no centro. E nas bordas da cidade, onde há casas de campo e condomínios de alto padrão, é ainda mais desastroso – essas áreas não têm produção agrícola, não ajudam a formar comunidades, apenas tornam-se intensas em tráfego e fonte de pestes e animais ferozes. Em qualquer cenário futuro em que haja limites quanto às emissões de carbono, vão perecer. Os dados mostram que a variável-chave para avaliar o consumo de recursos nas cidades é a densidade. Riqueza é um fator pequeno – quanto mais rico você é, mais consome. Mas não é tão simples. Se você é rico e vive no centro de Sydney ou São Paulo, não usa tanto o carro, não precisa. Vai ao teatro, a galerias de arte, consome livros. Não vai necessariamente aguar um jardim enorme.

22: Qual é o papel do carro na configuração e sustentabilidade das cidades?

PN: O carro é chave para entender a estrutura das cidades. Se você constrói uma cidade em torno do carro, consome enormes quantidades de energia e água, e produz muito lixo. Quanto menos o carro for central na construção da cidade, mais ela será focada no transporte público e no hábito de andar a pé, menos ela vai consumir e se espalhar. Carros e densidade estão sempre juntos. Para acomodar os carros, é preciso investir em avenidas e estacionamentos, permitir que os subúrbios se desenvolvam cada vez mais longe. Se substituído por investimento em um bom transporte público, na possibilidade de andar, de construir muito densamente, então a cidade é diferente, muito mais sustentável.



22: Se riqueza é um fator pequeno, qual é o impacto ambiental das favelas, por exemplo?

PN: Pessoas de baixa renda têm pouco impacto no meio ambiente global. Não consomem tanto combustível e contribuem menos para as mudanças climáticas, mas podem ter um impacto poderoso localmente. Podem destruir um rio, criar vários problemas com seu lixo. Se elas estão em uma área central, provavelmente “colonizaram” um terreno aberto, seja ao longo de um rio, de uma avenida, em que não havia construção por alguma razão. Acho que a melhor maneira de lidar com isso, em vez de retirá-las e mandá-las para outro lugar, é legitimá-las, fornecer infra-estrutura e torná-las parte da cidade. Com isso, essas

áreas podem rapidamente deixar de ser fonte de impacto para tornar-se contribuintes para a cidade. Precisam fazer parte da economia formal, em vez de parecer que não existem. Uma vez que há serviço de água, esgoto, coleta de lixo, em geral essas áreas são muito densas, as ruas são pequenas, orgânicas, podem se tornar pontos atraentes.

22: O que as cidades de países em desenvolvimento podem aprender com suas irmãs do Norte?

PN: De certa maneira, não podem aprender nada. Se você disser “precisamos de um planejador para ajudar a consertar nossas cidades”, eles irão a São Paulo ou Nairóbi e não terão idéia do que fazer. Não foram

“CHAVE PARA O CONSUMO DE RECURSOS NA CIDADE, A DENSIDADE NÃO FAZ MÁGICA, É PRECISO QUERER ESTAR JUNTO”

riamente lugares degradados, indicar que nossas cidades administraram os problemas de água e lixo, dos direitos fundamentais das pessoas, que é possível acreditar que pode ser diferente.

22: É preciso limitar o espalhamento, seja de subúrbios ricos, seja de periferias pobres?

PN: É nossa agenda mais importante. Falamos muito sobre isso, mas não estamos controlando. Temos um espalhamento planejado, mas ainda assim ele depende do carro, não é feito para ser sustentável. Vamos sofrer com a alta do preço do petróleo e com os efeitos das mudanças climáticas. E o mesmo processo ocorre no mundo todo, até nas bordas das cidades européias há o espalhamento e a dependência do carro. No Terceiro Mundo, em Bangcoc e mesmo nas cidades chinesas, e com certeza na América Latina. A expansão periférica das cidades, porque depende do carro, é algo que temos de evitar.

22: Como convencer autoridades e construtoras? As mudanças climáticas são um argumento?

PN: A mudança climática está cada vez mais na agenda, mas as construtoras australianas, por exemplo, não estariam atuando nas áreas centrais se não tivessem lucro com isso. Cada vez mais se paga um prêmio por morar perto das estações de trem em Perth, por exemplo. Um construtor me disse que a margem em geral é de 20% a 30% em qualquer lugar, mas há 15% a mais para construções próximas a estações de trem. Viver perto de uma estação é hoje uma característica cobiçada nas cidades australianas. Os planejadores urbanos britânicos ainda estão lá no canto, dizendo que ninguém quer viver perto da linha do

trem... Mas se vê que isso é movido pelo mercado tanto quanto qualquer outra coisa. Todas as cidades australianas desenvolveram planos estratégicos de reordenamento nos últimos cinco anos, todos elaborados em um *framework* político em que as mudanças climáticas, o impacto do carro, estão presentes. Todos contêm as palavras certas, mas na prática os planejadores ainda seguem a tradição britânica. Há um conflito de culturas dentro da profissão que gera uma certa tensão em nossas cidades no momento.

22: Para cidades ricas ou pobres, o maior desafio é tornarem-se mais densas?

PN: O maior desafio é uma cidade acreditar em si mesma. Quanto mais as pessoas querem estar juntas, em um lugar onde se podem fazer todas as transações, negócios, construir comunidades e uma vida urbana, mais isso tudo vai acontecer. Se tentam escapar, como no período em que os americanos abandonaram suas cidades, se a cultura diz que as cidades são ruins e apenas o campo é bom, então não vai acontecer. Você não vai ter as economias de escala que a densidade oferece, não vai ter todas as idéias e visões florescendo. O desafio é ser uma sociedade humana urbana, a densidade não faz mágica. É preciso atentar para as exigências de planejamento e *design* que permitem que a densidade aconteça, mas ela precisa ser motivada pelo desejo das pessoas de viver, trabalhar e juntar-se nesses espaços. Temos um certo problema nessa área na Austrália.

22: Mas as cidades australianas estão no topo da lista das mais agradáveis de viver...

PN: ...porque as pessoas que fazem os critérios para essa lista são muito suburbanas. ■



O pecado mora AO LADO

✦ POR REGINA SCHARF

Você já viu a cena mil vezes no cinema. O gramado perfeito, a bela casa, o carrão na garagem. Tudo serve de cenário para uma família em frangalhos. Hollywood explorou à exaustão o subúrbio americano enquanto metáfora da repressão e da podridão dissimulada.

Não se trata de uma escolha aleatória. Esses bairros periféricos às grandes cidades, que abrigam mais da metade da população dos EUA, têm mesmo um cheiro um tanto fétido. Sua história passa pelo elitismo, pelo desejo de isolamento, pela discriminação racial, e — surpresa! — pelo desrespeito aos recursos naturais.

Não é de hoje, evidentemente, que as famílias abonadas constroem suas vilas e *datchas* longe da patulélia. Mas os americanos conseguiram a proeza de tornar o subúrbio ao mesmo tempo muito acessível à classe média e inacessível àqueles que não dispunham de carros — geralmente, os negros.

REDUTO DA CLASSE MÉDIA BRANCA, OS SUBÚRBIOS AMERICANOS GERARAM VASTOS GRAMADOS E TÉDIO PROFUNDO

Nos anos 50, tudo parecia empurrar as famílias para o subúrbio. A produção massiva de veículos, a expansão da rede viária e as leis de zoneamento, que separaram áreas residenciais das comerciais, somaram-se a uma certa visão de idílio rural, abraçada com entusiasmo pelos soldados que voltavam da Segunda Guerra.

Mas o inchaço dos subúrbios teve também uma explicação menos honrosa. Eram tempos de *white flight* — a debandada de brancos que viam uma grande leva de negros chegando às cidades em busca de melhores oportunidades e preferiram isolar-se na periferia a misturar-se. Atlanta, aquela de Scarlett O'Hara, que ganhara durante a luta pelos direitos civis o apelido de “cidade



ocupada demais para odiar”, teve de ser rebatizada. Tão logo as leis de segregação começaram a cair, Atlanta sofreu uma violenta fuga de brancos rumo aos subúrbios e passou a ser a “cidade ocupada demais com mudanças para odiar”.

O que os fujões encontraram foi, em geral, aldeias pré-fabricadas, sem calçadas, transporte público ou pequeno comércio. Suas ruas são um conjunto de vias sem saída que jamais se comunicam e exigem voltas e mais voltas para se chegar a uma auto-estrada. E como este é o único meio de escoamento rumo à metrópole, está sujeita a grandes congestionamentos, sobretudo quando há obras ou acidentes.

Vida cultural ou comunitária? No máximo a da igreja — e olhe lá. Talvez por isso o escritor e suburbano (de Chicago) Ernest Hemingway tenha dito que o subúrbio é um lugar de “largos gramados e mentes estreitas”.

Isso tudo tem impacto, inclusive, sobre a saúde dos



suburbanos. Pesquisas recentes indicaram que há uma correlação entre esse modo de vida e a incidência de hipertensão e obesidade. Como têm de dirigir até para comprar pão, o habitante desses bairros pode ter até 3 quilos acima do peso dos seus colegas que vivem numa metrópole como Nova York. Quem mais sofre com essa configuração são as donas de casa, as crianças e adolescentes, os velhos — gente que raramente vai à cidade, que não encontra viv' alma com quem conversar e simplesmente não tem o que fazer por ali.

A outra vítima desse modelo é a natureza. Graças aos subúrbios, a grama tornou-se a principal cultura irrigada dos Estados Unidos — três vezes a área irrigada de milho. E, como se sabe, gramados também consomem grandes quantidades de fertilizantes nitrogenados, altamente contaminantes para os corpos d'água. E o problema só se agrava com a crescente abertura de fossas sépticas, mais baratas do que as redes de esgoto, e muito mais propensas

a vazamentos de uréia para o freático. O nitrogênio dessas fontes, como se sabe, promove a proliferação de algas, a retirada do oxigênio essencial à sobrevivência dos peixes e a redução da potabilidade.

O antídoto aos subúrbios responde pelo nome de Novo Urbanismo, uma corrente surgida nos anos 80. Ele propõe a construção de vilarejos compactos, charmosos e ricos em diversidade. Seu sistema quadriculado de ruas estreitas, margeadas de árvores, favorece as caminhadas. Ali, negócios e residências, ricos e menos ricos, jovens e idosos se mesclam. As garagens ficam no fundo das casas e edifícios, criando um visual mais homogêneo. É possível caminhar até a escola, o parquinho, o comércio, o centro comunitário.

A primeira cidade totalmente planejada nesses moldes é Seaside, na costa da Flórida, concebida pelo casal de urbanistas Andrés Duany e Elizabeth Plater-Zyberk. Lembra-se do filme *The Truman Show*, em que Jim Carrey é um homem que ignora que a sua vida foi totalmente planejada e filmada para um programa de televisão? Pois ele foi rodado em Seaside, uma comunidade com pouco mais de 25 anos, que se parece um pouco com a Disney, de tão perfeita, o que é um tanto perturbador.

Mas, definitivamente, ela inclui um componente humano inexistente nos subúrbios. Como costuma dizer Duany, “o papel da rua é tanto social quanto utilitário”. É provável que, num futuro próximo, esse modelo comece a atrair hordas de suburbanos levados à bancarrota pela incessante alta dos combustíveis. ■



O SHOW DE TRUMAN

O antídoto proposto pelo Novo Urbanismo, a partir dos anos 80, são vilarejos charmosos, ricos em diversidade, que lembram a pequena cidade do filme estrelado por Jim Carrey



Aposta na SUSTENTABILIDADE

✦✦✦ POR MARIO MONZONI



Dois de dezembro de 2005. Acordei cedo para checar o desempenho do primeiro dia do Índice de Sustentabilidade Empresarial da Bovespa, o ISE. Ainda no berçário da maternidade, parecia gente grande: alta de 1,97%! A alegria foi em parte diminuída diante da variação do Ibovespa nas mesmas 24 horas: 2,19%. Será que o conceito de sustentabilidade como elemento gerador de valor não estaria funcionando? O erro residiria na fórmula?

Independente da ansiedade de “pai”, é preciso encarar o fato de que a inclusão da sustentabilidade nos modelos de negócio é um processo e que, a partir dele, as empresas passam a cuidar de seus impactos no planeta e na comunidade, sem descuidar do *bottom line* econômico. Não se trata de fórmula mágica.

Infelizmente, nem todos enxergam o processo dessa maneira. Na edição de maio da revista *Época Negócios*, um artigo do jornalista José Fucs conclui que as práticas de responsabilidade empresarial subtraem desempenho econômico-financeiro das empresas e cita a performance do ISE como prova cabal. De fato, de dezembro de 2005 a 23 de maio último, o Ibovespa suplantou o ISE em 3,95 pontos percentuais (62,34% versus 58,39%). Se o objetivo

era gerar confusão sobre o conceito de investimento socialmente responsável (SRI, na sigla em inglês), no qual o ISE se apóia, o artigo é excepcionalmente eficaz.

Embora tenham chegado ao Brasil recentemente, conceito e práticas de SRI estão presentes nos EUA desde a década de 60, quando fundos éticos passaram a excluir de seus portfólios ações de empresas que mantinham relacionamento com o regime de *apartheid* na África do Sul ou que participavam da cadeia de fornecedores de armamentos para a Guerra do Vietnã.

O conceito ganhou corpo e, no fim dos anos 1990, os fundos SRI movimentavam cerca de US\$ 2 trilhões. Em 1999 estimou-se que as decisões de investimento para 1 em cada 8 dólares de terceiros administrados por instituições financeiras americanas levavam em conta critérios sociais ou ambientais. O volume de recursos e o número de fundos SRI demandaram a construção de índices de referência.

Assim surgiu, em 1999, a Dow Jones Sustainability Indexes (DJSI), família de índices cujas carteiras são constituídas a partir de uma abordagem *triple bottom line*. Nos últimos sete anos, o Dow Jones Sustainability Global Index apresentou variação de 46,47% contra 43,82% do MSCI, índice *benchmark* tradicional do mercado financeiro (para comparação entre fundos tradicionais e o SRI, veja artigo de Gustavo Pimentel em <http://ef.amazonia.org.br>).

Em 2001, o *Financial Times* e a London Stock Ex-

change lançaram o FTSE4Good, índice de sustentabilidade da Bolsa de Londres. A tendência se espalhou para os mercados emergentes e influenciou a construção do índice SRI da Bolsa de Johannesburgo (JSE) e do ISE.

Assim como os irmãos, o ISE é uma manifestação da sociedade civil brasileira — um instrumento de auto-regulação — que procura avaliar, por meio de metodologia, critérios e indicadores, um conjunto de empresas listadas na Bovespa quanto à natureza do seu produto ou serviço, a qualidade da gestão ambiental da empresa, o seu relacionamento com as partes interessadas, o tratamento aos acionistas minoritários, a transparência e o grau de prestação de contas dessas práticas, além do desempenho econômico-financeiro tradicional.

Esses índices induzem o lançamento de fundos éticos e, juntos, índices e fundos estimulam as melhores estratégias e práticas empresariais, revelando-se poderosos instrumentos de promoção do desenvolvimento sustentável. São meios e não fins em si mesmos.

A história recente impede conclusões apressadas. A aposta do SRI baseia-se na lógica que conecta as práticas empresariais, que respondem aos desafios da sustentabilidade, à criação de valor ao acionista a longo prazo. Espera-se que as empresas que integram a carteira do ISE desfrutem de acesso mais rápido e barato ao crédito, de menores custos de seguro, cultivem clima organizacional elevado, atraiam e retenham os melhores talentos, recebam maior lealdade do consumidor e, com isso, valorizem a imagem institucional. E, ainda, que reduzam riscos e passivos socioambientais, diminuam as chances de conflitos e garantam a licença social para operar.

Ao buscar reduzir sua pegada no planeta e deixar uma marca responsável na sociedade, essas organizações garantem a oferta de produtos, serviços e modelos de negócios inovadores a longo prazo. Contribuem, portanto, para a própria perenidade. Se ainda não há evidências robustas de que tais práticas geram valor financeiro ao acionista, é possível afirmar que não ferem o desempenho econômico-financeiro das empresas.

A Interface, empresa americana detentora de 38% do mercado global de carpetes é um bom exemplo. Seu presidente, Ray Anderson, percebeu o valor da sustentabilidade e, a partir de 1994, mudou o jeito de atuar da empresa. De lá para cá, os esforços da Interface para se tornar mais sustentável levaram a uma economia de mais de US\$ 336 milhões, segundo Anderson. O ganho de imagem, em alguns casos, pode ser incalculável.

O bom desempenho do ISE nos primeiros 12 meses de vida pode, em boa medida, ser explicado pela concentração em papéis de instituições financeiras, que representavam, no período, cerca de 60% da carteira, e tiveram performance muito elevada comparada com outros setores.

A redução da taxa de valorização do ISE nos últimos seis meses se deve, em parte, à perda de valor de mercado das ações da Petrobras, que passou a fazer parte da carteira do ISE em dezembro de 2006 e a partir daí responde por 25% do desempenho do índice. Nesse período, os papéis da Petrobras valorizaram em média 6%, contra 18,41% do ISE e 23,56% do Ibovespa.

Como vemos, no curto prazo o índice responde muito mais a fatores como concentração e volatilidade. Quanto à sustentabilidade, é ainda cedo para dizer. A aposta continua. ■



O EXEMPLO DA INTERFACE
A empresa americana mudou o jeito de atuar em 1994. De lá para cá, seus esforços em se tornar mais sustentável levaram a uma economia de mais de US\$ 336 milhões. O ganho de imagem, em alguns casos, pode ser incalculável.

A HISTÓRIA RECENTE IMPEDE CONCLUSÕES APRESSADAS. O INVESTIMENTO SOCIALMENTE RESPONSÁVEL DÁ FRUTOS A LONGO PRAZO



FOTOS: BRUNO BERNARDI



CONSUMISMO SUBVERTIDO.

Utilizando a técnica do estêncil, o designer William Zarella transforma slogans publicitários em mensagens de denúncia e protesto espalhadas pelas ruas de São Paulo.

Para saber mais sobre a técnica, sua história e utilização por artistas e ativistas no Brasil e no exterior, visite os sites:

www.stencilbrasil.com.br

www.banksy.co.uk

www.stencilrevolution.com

www.bursalostencil.tk

