

PAGINA 22

INFORMAÇÃO PARA O NOVO SÉCULO

FGV
GVces

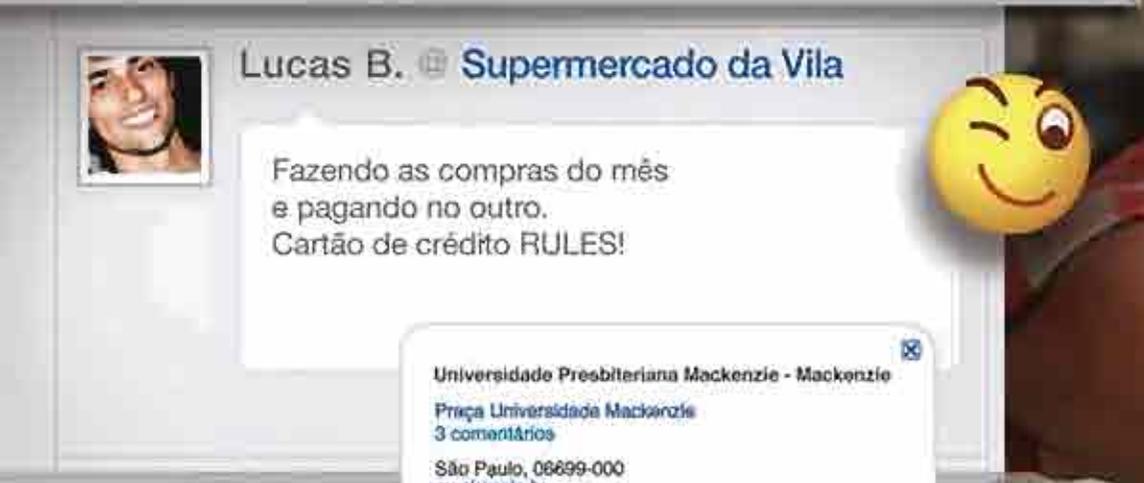
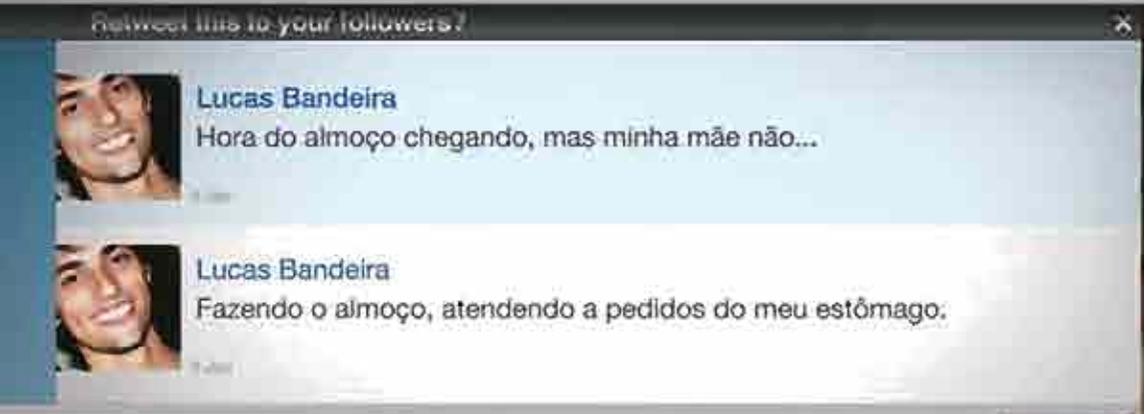
NÚMERO 52
MAIO 2011
R\$ 15,00

ISSN 1982-1670
00052
9 771982 167005

O QI das cidades

O Brasil urbano clama por inteligência

MERCADO DA MOBILIDADE: quem vende a verdadeira inovação?
BICICLETA: um mundo surpreendente revela-se sobre duas rodas
JOSÉ JÚNIOR, DO AFROREGGAE: a genialidade de mediar conflitos



Lucas Bandeira está no 5º período da faculdade e já tem o cartão internacional Santander Fit.



ABRIR UMA CONTA QUE ABRE SUA CABEÇA. VAMOS FAZER JUNTOS?

O Santander Universidades tem um dos maiores programas de apoio ao ensino superior do mundo, com bolsas de estudos, prêmios de pesquisa, inovação e empreendedorismo e uma conta universitária com muitos benefícios:

- SANTANDER MASTER®: CHEQUE ESPECIAL COM ATÉ 10 DIAS SEM JUROS POR MÊS
- CARTÃO INTERNACIONAL SANTANDER FIT
- LIMITE DE CRÉDITO PRÉ-APROVADO
- 3 ANOS DE BENEFÍCIOS EXCLUSIVOS APÓS A FORMATURA

Quer saber mais e abrir sua bagagem? Abra sua conta. Saiba mais em santander.com.br/universidades

Central de Atendimento Santander: 4004-3535
SAC: 0800-762-7777 – Ouvidoria: 0800-726-0322



VALORIZANDO IDEIAS POR UMA VIDA MELHOR

www.santander.com.br/universidades

Todas as ofertas deste material são atualizadas periodicamente pelo banco e aplicadas exclusivamente pelo segmento universitário, estando sujeitas a análise de crédito e manutenção das condições cadastrais e credícias à época da contratação. Taxa (CET) e taxa efetiva anual de juros de suas operações de crédito com seu gerente, pelos meios telefônicos ou acessando nosso site. 1. Santander Master (I) e imposto sobre Operações Financeiras (IOF) referente ao período utilizado do seu cartão, devendo ser liquidado o depósito para cobrir o saldo devedor devida ser feito e estar disponível sua conta corrente no dia útil anterior, para que não exista cobrança de juros. O mês refere-se ao período de utilização da utilização do cartão. O cancelamento do pacote de serviços cessará imediatamente todos os benefícios do Programa de Relacionamento. Os produtos e serviços baseados relacionados ao Programa de Relacionamento deverão ser contratados, a critério do Santander, em instrumentos específicos. Consulte as instituições de ensino superior participantes das Bolsas de Estudos, e seus respectivos períodos de inscrição, no site www.santander.com.br/universidades.

Podendo ser alteradas, suspensas ou extinguidas a qualquer tempo. Consulte previamente o Cúculo Eletrônico do Santander. O cheque especial será sempre devolvido, portanto, cobrado no primeiro dia útil de cada mês. O 10º dia do mês seguinte à data de emissão do cheque especial, conforme a data de emissão para pagamento dos juros. Os 10 dias sem juros referem-se ao período de utilização do cartão. O cancelamento do pacote de serviços cessará imediatamente todos os benefícios do Programa de Relacionamento. Os produtos e serviços baseados relacionados ao Programa de Relacionamento deverão ser contratados, a critério do Santander, em instrumentos específicos. Consulte as instituições de ensino superior participantes das Bolsas de Estudos, e seus respectivos períodos de inscrição, no site www.santander.com.br/universidades.

Rede **inteligente**

Bem além das ferramentas tecnológicas, são as pessoas que constroem a inteligência das cidades. A espontaneidade de movimentos, a diversidade, a articulação e a racionalidade – fazer mais com menos – transformam o espaço urbano em ambiente fértil de inovação e criatividade, em busca de um lugar onde não só faça sentido morar, mas no qual se deseje viver.

Nesta edição em que escolhemos falar sobre cidades inteligentes em um mundo cada vez mais urbanizado, a sociedade nos aparece como uma teia formada por milhares de conexões, tal qual imensa estrutura cerebral articulada pelas sinapses. A inteligência está justamente nessas ligações, nessa dinâmica.

Isso vale para qualquer organização ou sistema. No jornalismo, por exemplo, inteligência significa atuar como um desses pontos nevrálgicos, ao mediar, provocar debate, fazer pensar, identificar tendências, ampliar a visão de mundo, estimular ações e ajudar a transformar o que precisa ser mudado.

Esses são alguns dos papéis que PÁGINA22 procura cumprir. E fica mais motivada a seguir em frente quando esse esforço é reconhecido pelos leitores, como mostra pesquisa realizada pela revista neste ano. De acordo com as respostas, detalhadas em www.fgv.br/ces/pagina22, a motivação é recíproca.

Boa parte dos leitores é atraída pela revista porque ela serve como radar de tendências e fonte de inspiração e *insights*. Contribui com conhecimento aprofundado sem perder a abrangência, areja, provoca reflexões, traz informação útil e atualizada para o dia a dia. Também é original – aborda assuntos como nenhum outro veículo abordaria –, além de coerente e transparente em seus posicionamentos.

A inteligência não é da revista, é da comunidade que produz conhecimento, publica, lê, questiona, interage, critica. A inteligência é da rede. Quanto mais articulada, mais viva.

Boa leitura!

PÁGINA22

ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO DE EMPRESAS DE SÃO PAULO DA FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
DIRETORA Maria Tereza Leme Fleury

FGV
GVoce
Centro de Estudos em Sustentabilidade da EAESP

COORDENADOR Mario Monzoni
COORDENADORA-ADJUNTA Rachel Biderman

JORNALISTAS FUNDADORAS Amália Safatle e Flavia Pardini
EDITORA Amália Safatle
SUBEDITORA Carolina Derivi
REPÓRTER Eli Ridolfi

EDIÇÃO DE ARTE Vendo Design
Marcius Marques (edição), Dora Dias (design)
www.vendoeditorial.com.br

CONCEITO DO PROJETO GRÁFICO Rico Lins
ILUSTRAÇÕES Sírio Braz
EDITOR DE FOTOGRAFIA Antonio Brasileiro
REVISOR José Genulino Moura Ribeiro
COORDENADORA DE PRODUÇÃO Bel Brunharo
ENSAIO FOTOGRÁFICO Antonio Brasileiro

COLABORARAM NESTA EDIÇÃO Ana Cristina d'Angelo, Ding Musa, Fábio Rodrigues, Flavio Gut, Gisele Neuls, Gustavo Faleiros, Ignacy Sachs, Jacqueline Farid, José Alberto Gonçalves Pereira (edição e textos Economia Verde), Manuela Azenha, Maria Lutterbach

JORNALISTA RESPONSÁVEL
Amália Safatle (MTb 22.790)

ANUNCIE

COMERCIAL E PUBLICIDADE
COORDENAÇÃO Jorge Saad
EXECUTIVO Júnior Tupinã
CONTATO Livia Barros
(11) 3807-7084 / conexao@aiue.com.br

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

CONSELHO EDITORIAL
Aerton Paiva, Ana Carla Fonseca Reis, Aron Belinky, Eduardo Rombauer, José Eli da Veiga, Mario Monzoni, Pedro Roberto Jacobi, Ricardo Guimarães, Roberto Waack

IMPRESSÃO Vox Editora Ltda.
DISTRIBUIÇÃO Door to Door Logística e Distribuição
TIRAGEM DESTA EDIÇÃO: 5.000 exemplares

Os artigos e textos de caráter opinativo assinados por colaboradores expressam a visão de seus autores, não representando, necessariamente, o ponto de vista de PÁGINA22 e do GVoce.

MISTO
Papel produzido a partir de fontes responsáveis
FSC® C044008

A REVISTA PÁGINA 22 FOI IMPRESSA EM PAPEL CERTIFICADO, PROVENIENTE DE REFLORESTAMENTOS CERTIFICADOS PELO FSC DE ACORDO COM RIGOROSOS PADRÕES SOCIAIS E AMBIENTAIS

creative commons
PÁGINA 22, NAS VERSÕES IMPRESSA E DIGITAL, ADEIRU À LICENÇA CREATIVE COMMONS BY-NC-ND. É LIVRE A REPRODUÇÃO DO CONTEÚDO –EXCETO IMAGENS – DESDE QUE SEJAM CITADOS COMO FONTES A PUBLICAÇÃO E O AUTOR.

14 ENTREVISTA

"Todo mundo tem uma centelha de Darth Vader", diz José Júnior, fundador do AfroReggae

20 CAPA

No movimento espontâneo por cidades inteligentes, cabe ao governo e a outros atores articular-se à rede

28 MERCADO

As empresas que estão – ou não – se preparando para a trilionária indústria da inteligência urbana

34 RETRATO

O fotógrafo mirou uma cidade mas acertou outra, de formas e luzes inesperadas

40 MOBILIDADE

Fosse a bicicleta promovida a veículo legítimo, os benefícios seriam ainda maiores do que se pensa

46 ARTE

Nada de palcos: artistas "relacionais" integram-se ao cotidiano e ressensibilizam o espaço urbano

Seções



- 06 Notas, Web e Cultura
- 10 Economia Verde
- 26 Coluna
- 33 Estalo
- 45 Análise
- 50 Última

CAPA: Ilustração e desenvolvimento: Dora Dias



Caixa de **entrada** Comentários de leitores recebidos por email, redes sociais e no site da PÁGINA22

INBOX [reportagem: Por um pouco de luz] Merval Pereira, em O Globo, publica um texto a respeito do acesso a informações públicas: oglobo.globo.com/pais/noblat/posts/2011/04/17/acesso-informacao-375250.asp **Flavio Gut**

[Artigo: Vem de berço – edição 50] Feliz e apropriada a reflexão. Lindo o texto. O mundo que apresentamos às crianças não há de levá-las a um melhor mundo. **Paulo Junqueira**

[Fala, leitor] Ana, adorei o texto superbem-humorado e ao mesmo tempo informativo! Espero voltar em breve para compartilhar outras etapas dessa nova caminhada! abraços verde\$, **Fabiano Facó**

Muito interessante a trajetória profissional de Facó. Acompanho o trabalho desenvolvido por ele com admiração através do Habitante Verde e admiro o seu empreendedorismo e competência. Parabéns à matéria e mandem

mais comentários desse tema, que sempre agrega conhecimentos.

Flavia Mahtuk Mascarenhas Neves

Fabiano Facó se reinventou, e já está transformando os humanos ao seu redor! **Gregory Suaudeau**

OUTBOX A seção **Fala, leitor** é espaço aberto para todos os que acompanham a PÁGINA22 contarem suas experiências e compartilharem ideias. Participe escrevendo para leitor@pagina22.com.br.

LÁ EM CASA – QUEM FAZ PÁGINA22

Carolina Derivi, subeditora

Carolina Derivi queria ser ecologista quando criança, mas as boas notas em Redação e as péssimas em Biologia a fizeram mudar de rumo. Aos 18 anos, descobriu o socioambientalismo durante uma temporada na Chapada dos Veadeiros, em Goiás, e foi paixão por revelar conexões e misturar assuntos que a trouxe à PÁGINA22, em 2008. Depois de três anos como repórter, durante os quais coordenou o relançamento da plataforma digital da revista, assume agora a função de subeditora, uma grande responsabilidade que também vem recheada de novas ideias.



POR ELI RIDOLFI

PRATA DA CASA

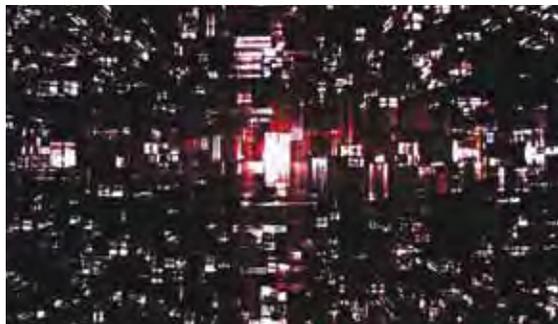
Lugares melhores

PÁGINA22 acompanha com muito entusiasmo os movimentos de colaboração pela internet e suas infinitas possibilidades. Tanto que criamos, em nosso site, um espaço específico para isso. No canal Ciberção, em fgv.br/ces/pagina22, você encontra diversas iniciativas que buscam ampliar a visibilidade de causas sociais e ambientais ou extrair o melhor da inteligência coletiva.

Este mês, destacamos a Intelligent Cities Initiative, projeto do National Building Museum, de Washington, nos Estados Unidos, em parceria com a revista *Time* e a IBM. A proposta é reunir um imenso banco de dados sobre como melhorar a vida nas cidades, seja nos meios especializados, seja com base na experiência de cidadãos comuns.

O grupo está realizando um *survey* mundial para entender que critérios as pessoas usam para escolher o local onde moram. Para participar, basta acessar a pesquisa em nbm.org/intelligentcities (em inglês) e responder quais são os atrativos do seu bairro, sua cidade, e até do seu país.

“Essas informações nos ajudarão a entender como fizemos as coisas no passado,



como estamos fazendo agora e quais as ferramentas e tecnologias que podem nos ajudar a tomar as melhores decisões sobre o que fazer no futuro”, afirma Susan Piedmont-Palladino, curadora do museu.

Além da pesquisa, os internautas também são convidados a enviar palpites em vídeo sobre questões específicas, como mobilidade e tecnologia das casas inteligentes em 2025.



McLUHAN 100 ANOS

Impossível passar incólume às comemorações do centenário de nascimento de Marshall McLuhan, que, do Departamento de Literatura da Universidade de Toronto, tornou-se um dos maiores profetas que a comunicação já anunciou. Não só por metaforizar o mundo contemporâneo sob expressões como “o meio é a mensagem” e “impacto sensorial”, mas por ter previsto, já nos anos 60, a conectividade global. Para reunir as centenas de comemorações que estão acontecendo este

ano, foi organizado o site marshallmcluhan.com, que lista eventos em vários países, além de informações e vídeos sobre o professor canadense.

Fica também a dica de um site especial só com vídeos das entrevistas dele e de seus discípulos. Tem até mesmo a gravação em que McLuhan fala da famosa “aldeia global” e do dia em que o mundo seria uma só rede de conexões. Veja em digitalrumors.net.

O COLETOR DE INSPIRAÇÃO

O blog [Brainpickings.org](http://brainpickings.org) é um agregador de ideias e expressões artísticas da melhor qualidade. Os *posts*, bem articulados, costumam reunir pontos de vista de pensadores e artistas

internacionais em torno de um tema específico. Abordam desde obras sobre o amor – com análises específicas no campo da psicologia ou mesmo da fisiologia – até questões existenciais como os motivos que nos fazem cometer erros na vida.

“O Brain Pickings é sobre inovação e autenticidade e todas aquelas outras coisas que se tornaram ordinárias ou fúteis, mas que não têm de ser”, enfatiza a idealizadora, Maria Popova.

No Twitter (@brainpicker), Popova é inspiração garantida. A seção *Última* desta edição nasceu de uma de suas indicações. O blog também distribui gratuitamente uma *newsletter* semanal – para surpresa, aos domingos. Só para manter o lúdico.

VALE O CLICK

PARKOUR

Em tempos de desafio à mobilidade nas cidades, há quem tenta transpor o muro e se integrar ao concreto armado. No primeiro episódio da série de curtas *Documentos Urbanos*, que explora arte e cultura nas cidades, o brasileiro Zico Correa fala sobre o *parkour*, esporte francês que vem ganhando o mundo pela internet. O objetivo é mover-se de um ponto ao outro da forma mais rápida e eficiente possível, contando principalmente com a habilidade física. *Bicho homem na selva de pedra*. Assista ao filme vimeo.com/22144230

OUTRAS VIAS

Na via da mobilidade, o site fornece, além de mapas para os que querem se aventurar em pedaladas por São Paulo, uma série de artigos e resenhas de obras relacionadas ao assunto, coordenados pelo jornalista e ciclista Daniel Santini. No mês de abril, Santini falou sobre a sua viagem ao Irã, com uma série de curiosidades do país onde as mulheres são proibidas de andar sobre duas rodas. outrasvias.com.br

BIBLIOTECA DIGITAL

Reúne mapas, textos, fotos, gravações e filmes de várias épocas, acompanhados de informações em sete idiomas – inclusive em português. Lá é possível encontrar pérolas, como os mais antigos mapas da América e os primeiros textos impressos da história. wdl.org/pt

POR ANA CRISTINA D'ANGELO (ANA@PAGINA22.COM.BR)

Virada sustentável

Popularizar as ideias de sustentabilidade por meio da arte e diversão. A proposta da 1ª Virada Sustentável – de 4 e 5 de junho, em São Paulo – é simples e esperada por vários segmentos da sociedade, especialmente o poder público, conta André Palhano, jornalista e agora empreendedor social responsável pela organização da Virada. O acolhimento foi imediato e muitas instituições, empresas e ONGs aderiram ao primeiro evento no Brasil que utilizará parâmetros da Global Reporting Initiative (GRI) durante sua realização. Desde o camarim dos artistas à montagem da estrutura, relação com o público e coleta de resultados, o evento

será guiado por regras de gestão ambiental reconhecidas internacionalmente.

“A diferença do que ocorreu até hoje é que não se trata de um evento que lança mão da sustentabilidade para se promover. É um evento que deseja distribuir conhecimento e informações para se viver de forma mais sustentável”, diz Palhano.

Sete espaços principais, em parques e praças da cidade, vão receber oficinas de compostagem, alimentação orgânica, hortas urbanas, *slow food* e atrações artísticas, como exposições e shows. PÁGINA22 adianta algumas atrações confirmadas:

MOSTRA DE CINEMA KLIMA. *KULTUR.WANDEL* (Clima.Cultura. Mudança) com a temática da sustentabilidade, no Instituto Goethe

AS PETS GIGANTES DE EDUARDO SRUR, que já ocuparam as margens do Rio Tietê, vão para a Represa Guarapiranga, numa instalação inédita que chama atenção para o problema do lixo plástico

EM OUTRA INTERVENÇÃO urbana, o artista Guto Lacaz vai instalar piscinas com água limpa no Rio Pinheiros

EXPOSIÇÃO SOMOS TERRA, da organização Uma Paz, no Parque Ibirapuera: Ao fazer uso do sensorial, da cor e da luz, promete experiência de encantamento pela natureza, com games interativos que propõem uma conexão com o mundo natural

FESTIVAL DE ORGÂNICOS Vários restaurantes da cidade preparam cardápios especiais com ingredientes orgânicos, a preços acessíveis

JOGO DA CIDADANIA NA VIRADA Jogo colaborativo virtual envolvendo universitários, que trabalharão os conceitos de sustentabilidade em diferentes temas como microcrédito, arquitetura e urbanismo, saúde

ASSOCIAÇÃO DE BALLE E ARTES PARA CEGOS FERNANDA BIANCHINI Apresentações de balé realizadas por um corpo de 40 bailarinas com deficiência visual, que despertam atenção para a causa da diversidade

PONTOS DE BIKE COM ESCULTURAS DE ARTISTAS CONVIDADOS

Acompanhe no www.viradasustentavel.com

A invenção do espaço de convivência

O *Coração da Cidade – A invenção do espaço de convivência* –, em cartaz no Instituto Tomie Ohtake, em São Paulo, reflete sobre as possibilidades que a arquitetura moderna brasileira oferece para a democratização social. São mais de 100 projetos em fotos, maquetes, desenhos, em que a curadoria destaca seis grandes eixos: Praça

Verde, Prédio sobre a Praça, Grandes Vazios, Minicidades, Praça Cívica e Grandes Coberturas. Em Prédio sobre a Praça, por exemplo, está o projeto do Conjunto Nacional, da Paulista (*foto*), entre construções que souberam ser generosas com a cidade. Já entre as Minicidades está o Sesc Pompeia, projeto de Lina Bo Bardi. Gratuito, até 3 de julho, Instituto Tomie Ohtake.



DANIEL DUCCI

Nós e a Terra

A relação do homem com o planeta é ponto de partida da série *Somos 1 Só*, realizada pela SescTV e a TV Cultura. São oito episódios entre o documental e a ficção que abordam o socioambientalismo com doses de humor e vida real. Os temas foram escolhidos com base na Agenda 21 e viraram títulos engraçados, como *A Cultura e a Casca de Banana*, *O Poder e o Bang-Bang*,

A Educação e o Mosca Morta, *O Trabalho e o Português Gostoso*, *A Espiritualidade e a Sinuca*, *A Produção e o Cocô de Minhoca*, *A Cidade e a Pizza* e *O Consumismo e a Corda do Relógio*.

Acompanhe a programação no www.somos1so.com.br. Até 3 de junho, a série será exibida na SescTV, toda sexta-feira, às 20h. A partir de 10 de maio, entrará na programação da TV Cultura.



DIVULGAÇÃO TV CULTURA

[ECONOMIA VERDE]

À procura de **vocações** Até telecurso é usado para enfrentar déficit de profissionais qualificados para o manejo florestal na Amazônia **JOSÉ ALBERTO GONÇALVES PEREIRA**

Muito se fala sobre a economia florestal sustentável da Amazônia. O assunto é obrigatório nas rodas globais que discutem o desenvolvimento sustentável. Sua aplicação, contudo, enfrenta obstáculos, tais como a confusão fundiária reinante na região, a falta de licença ambiental nos assentamentos rurais, o ritmo lento na licitação de concessões nas Florestas Nacionais (Flonas) e a frágil estrutura dos órgãos ambientais para fiscalizar a qualidade do manejo florestal. Ainda que essas questões fossem resolvidas, as operações de exploração madeireira nos planos de manejo florestal esbarrariam em uma mais primordial: a falta de mão de obra qualificada para tocar essa atividade, baseada no corte seletivo e cuidadoso das árvores, feita de modo a proteger a segurança dos trabalhadores e impactar fauna e flora o mínimo possível.

O problema só não é mais sério em virtude da reduzida área em concessão. Dos 10 milhões de hectares de Flonas disponíveis, apenas 355 mil ha foram concedidos ou estão em licitação. De acordo com o Serviço Florestal Brasileiro (SFB), até o fim deste ano perto de 1 milhão de ha serão concedidos ou estarão em licitação, número muito inferior aos 4 milhões de ha prometidos para 2009 pelo então ministro do Meio Ambiente Carlos Minc. Segundo estimativa do Instituto Floresta Tropical (IFT), de

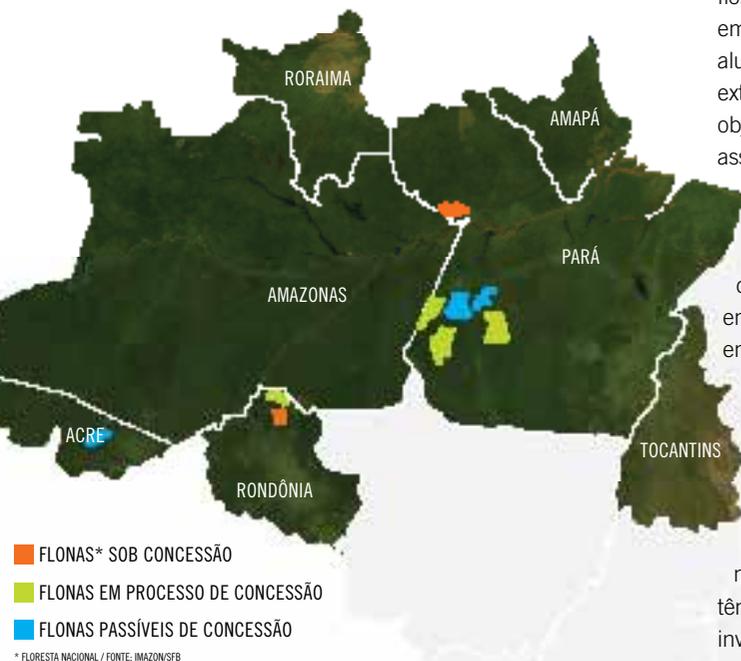
Belém, a necessidade de mão de obra qualificada para fiscalizar, gerenciar e operar a extração madeireira nos planos de manejo chega a quase 35 mil profissionais, entre engenheiros e técnicos florestais e operadores. A conta toma como parâmetro uma área de 35 milhões de ha em concessões florestais na Amazônia, necessária para atender à demanda total por madeira na região, que atinge ao redor de 21 milhões de metros cúbicos em toras ao ano (no valor em torno de R\$ 3,5 bilhões).

Mesmo no cenário de curto prazo do SFB, para 2020 – em que as concessões alcançam 10 milhões de ha –, a demanda continua substancial: perto de 10 mil profissionais, mais que o dobro dos quase 5 mil atuais. “Não é só uma questão de não haver trabalhadores em número suficiente. Não há engenheiros para implantar os projetos nem profissionais no governo para fiscalizar a qualidade do manejo”, revela Marco Lentini, secretário-executivo do IFT, que responde praticamente sozinho na Amazônia pela capacitação em manejo florestal.

Parcerias começam a pipocar para enfrentar o quadro educacional adverso na Amazônia, caracterizado pela falta de conteúdos curriculares que despertem vocações para o manejo e escassez de técnicos e engenheiros florestais na maior floresta tropical do mundo (menos de 60 técnicos formados em 2006). A iniciativa mais ambiciosa está sendo gestada pela Fundação Roberto Marinho, com apoio do SFB e do Fundo Vale. Até o fim do ano, a fundação deverá lançar uma série de 15 videoaulas sobre manejo florestal no formato do telecurso que terão como público, em uma primeira etapa, 2 mil professores, 180 mil alunos do Ensino Fundamental e do Ensino Médio e 100 extensionistas rurais em 28 cidades do Pará. “O principal objetivo será despertar nos alunos vocações profissionais associadas ao manejo de produtos madeireiros e não madeireiros”, explica Andrea Margit, gerente de meio ambiente da fundação.

Há quem não veja tanta gravidade no problema da mão de obra. Desde que a Amata começou a operar em agosto passado sua concessão na Flona do Jamari, em Rondônia, Roberto Waack, presidente da empresa, percebeu que é possível lançar mão de trabalhadores de empresas que atuavam na ilegalidade. “Temos a oportunidade de requalificar um monte de gente experiente que está sendo criminalizada”, diz. Segundo o diretor do SFB, Antônio Carlos Hummel, a demanda por profissionais qualificados será atendida à medida que as empresas ganhem as licitações. “Se elas têm a concessão garantida, possuem maior segurança em investir na qualificação da mão de obra.”

CONCESSÕES FLORESTAIS NA AMAZÔNIA

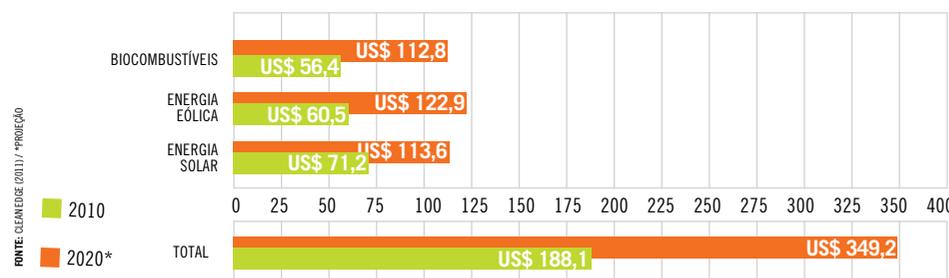


O salto da energia limpa

O mercado de energias limpas cresce de forma sólida desde 2000, e promete dobrar de tamanho ao final desta década, segundo a consultoria americana Clean Edge (cleanedge.com), que anualmente publica relatórios de desempenho dos biocombustíveis e da energia eólica e solar. No último, publicado em março, o mercado mundial de energia solar fotovoltaica é estimado em US\$ 71,2 bilhões em 2010, quase 30 vezes mais que os US\$ 2,5 bilhões de 2000. Na área de energia eólica, a taxa anual média de crescimento foi de 29,7% na década passada, tendo pulado de US\$ 4,5 bilhões para mais de US\$ 60 bilhões.

Para a Clean Edge, o crescimento rivaliza com revoluções tecnológicas anteriores, como as da telefonia, dos computadores e da internet. Em diversos mercados, a energia eólica já apresenta custos competitivos em relação aos da eletricidade gerada por combustíveis fósseis. Inspirada no desempenho apresentado até agora, a consultoria arrisca um palpite: em uma década, as fontes solar e eólica combinadas responderão por 20% a 30% da capacidade de geração elétrica em dezenas de mercados dos Estados Unidos e do planeta. **GISELE NEULS**

MERCADO MUNDIAL DE ENERGIA LIMPA (EM US\$ BILHÕES)



CURTAS ÀS COMPRAS

Duas tacadas em abril foram suficientes para situar a CPFL Energia como líder em renováveis no Brasil. A primeira foi a compra por R\$ 1,5 bilhão da Siif Énergies, que detém quatro parques eólicos em operação no Ceará, com capacidade de 210 MW e projetos no Ceará e no Piauí com 732 MW.

NEGÓCIO DE GENTE GRANDE

Mais audaciosa ainda foi a associação com a Ersa, anunciada no dia 19. A nova companhia chama-se CPFL Energias Renováveis, com ativos de R\$ 4,5 bilhões, que incluirão os da Siif Énergies. Possui 648 MW em operação com pequenas centrais hidrelétricas, usinas eólicas e termelétricas a biomassa, 386 MW em construção e 3.341 MW em projetos.

TEORIA SEM PRÁTICA?

Investigações do Ministério Público Federal (MPF) reveladas nas últimas semanas revelaram um cipal de incoerências entre discurso e atuação socioambiental de bancos públicos e frigoríficos na Amazônia.

NÃO FOI COMIGO

No Pará, o MPF ajuizou em 31 de março ações civis públicas contra o Banco da Amazônia (Basa) e o Banco do Brasil, por terem concedido dinheiro público a fazendas com irregularidades ambientais e trabalhistas. O Basa fingiu que não era com ele. Já o BB de início refutou irregularidades, no entanto...

...MEIA-VOLTA, VOLVER!

Uma semana depois, o diretor de crédito do BB, Walter Maliene Júnior, admitiu problemas e anunciou correções em conversa com o cientista político Sérgio Abranches (ver post de 7 de abril em *Ecopolítica.com*). Resta ao banco oficializar a conversa tida com Abranches.

NÃO QUERO CONFUSÃO

Com outros 13 frigoríficos, a JBS tornou-se ré em ação movida pelo MPF do Acre, que os acusa de comprar carne de fazendas com trabalho escravo e desmatamento ilegal. Após contestar as acusações, a JBS aceitou assinar Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) com o MPF, para reiterar que exclui fornecedores com problemas

ambientais e trabalhistas.

ESFORÇO BEM-VINDO

Há muita controvérsia sobre a inclusão da fonte nuclear nos estudos da Agência Internacional de Energia (AIE) sobre renováveis. Mas é notável o esforço que vem empreendendo para traçar cenários de baixo carbono. Em abril, a AIE publicou dois relatórios sobre o assunto: o Clean Energy Progress Report e o Biofuels for Transport (ambos em www.iea.org).

FIM DOS SUBSÍDIOS

O documento da AIE sobre energia limpa defende políticas mais agressivas para impulsioná-la, tais como a remoção de subsídios aos combustíveis fósseis. Embora comemore avanços, o relatório lamenta que a porção renovável da matriz elétrica mundial cresceu em média 2,7% ao ano desde 1990, abaixo dos 3% da geração elétrica total.

SERÁ QUE DÁ?

No segundo relatório, a AIE mostra que seria possível ampliar a participação dos biocombustíveis de 2% para 27% no suprimento de combustíveis ao setor de transporte em 2050. E sem afetar a segurança alimentar. Palavra da agência.

MAIS TRANSPARENTE

Para estimular a transparência, o questionário que guia a composição do Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) terá incluída pergunta sobre a possibilidade de a empresa divulgar suas respostas. A aceitação valerá pontos para a empresa.

NOVO FUNDO BASEADO NO ISE

Por um ano, o Itaú Unibanco terá exclusividade para operar fundos de índice referenciados no ISE e no Índice de Governança Corporativa Trade (IGCT) na Bolsa paulista. Foi promovida uma concorrência para escolher o gestor dos dois fundos.

NA ERA DOS ETFs

"Fundo de índice" é o nome em português do Exchange-Traded Fund (ETF). Diferentemente dos tradicionais fundos mútuos, as cotas do ETF pagam dividendos, têm menor tributação e podem ser negociadas a qualquer momento na Bolsa. (**JAGP**)

Duas faces das pilhas

Um terço delas entra no País por contrabando, sem controle ambiental. Enquanto isso, recicladoras amargam ociosidade de 70% **GUSTAVO FALEIROS**

Regras mais estritas para o recolhimento e a destinação adequada de pilhas e baterias estão valendo desde novembro de 2010. A principal norma sobre o tema, a Resolução nº 401, do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama), de 5 de novembro de 2008, estabeleceu que em dois anos fabricantes e importadores se tornariam responsáveis por reciclar ou tratar produtos que não têm mais uso para o consumidor. O desafio não é pequeno. Independentemente de ser uma bateria de carro ou uma pilha de controle remoto, consumidores, distribuidores, fabricantes e importadores agora têm responsabilidade compartilhada sobre o produto após seu uso.

Na outra ponta, a indústria da reciclagem continua ociosa. Situada em Suzano, na Grande São Paulo, a Suzaquim é uma das principais recicladoras de eletroeletrônicos no País, no ramo desde 1997. Segundo a gerente técnica e comercial, Fátima Santos, a empresa possui capacidade para reciclar 950 toneladas de material. Mas apenas 330 toneladas são recebidas anualmente.

A expectativa é de que a demanda aumente com a Resolução nº 401. Neste momento, os fabricantes estão criando campanhas de comunicação e

A logística reversa planeja, opera e controla o retorno dos bens de pós-venda e de pós-consumo ao ciclo de negócios ou ao ciclo produtivo

estruturando a **logística reversa** com o varejo para facilitar o retorno dos produtos das mãos dos consumidores comuns. Algumas drogarias, bancos e outros segmentos do comércio já possuem campanhas de larga escala e estão captando pilhas e baterias de seus clientes.

Um dos melhores exemplos é o papá-pilhas, do Banco Santander. Iniciado com uma ação de responsabilidade socioambiental entre os correntistas, o projeto ganhou corpo, passando de 20 postos de coleta em 2006 para 2.834 pontos em 2010, ano em que foram recolhidas 172 toneladas de pilhas e baterias, posteriormente encaminhadas à Suzaquim. Ali elas são submetidas a processos para extração de sais e óxidos metálicos, utilizados na fabricação de tintas e corantes.

Fátima Santos conta que uma triagem é feita antes da reciclagem, pois muitas vezes as pilhas são descartadas juntamente com aparelhos eletroeletrônicos. Nesse processo, percebe-se a presença das pilhas ilegais e falsificadas. “Observamos que não atendem a nenhum padrão do Conama”, explica.

O caso da Suzaquim ilustra duas facetas da gestão de pilhas e baterias no Brasil. A mais moderna é de um setor que se expande com recicladoras e a montagem de sua rede de logística reversa. Mas um terço das pilhas e baterias vendidas nem mesmo poderia ser comercializado no País, visto que entram ilegalmente, segundo estimativa da Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (Abinee).

“O fabricante investiu na reciclagem e destinação das pilhas, mas o governo não fez o mesmo esforço no campo da fiscalização”, aponta André Saraiva, diretor de responsabilidade socioambiental da Abinee.

Como a norma passou a valer em 5 de novembro de 2010, ao fim deste ano será efetuado o primeiro balanço do retorno dos consumidores. Nesse momento, explica Saraiva, será possível definir o papel de cada fabricante e importador na destinação final, além de se ter um novo panorama do mercado ilegal no País.

Segundo a Abinee, também será possível saber o custo médio da operação de

logística reversa e reciclagem. Em documento distribuído à imprensa, a entidade acredita que os custos não serão repassados ao consumidor.

Saraiva, que também é diretor-executivo da Prac, sigla para Programa de Responsabilidade Ambiental Compartilhada, empresa que recicla baterias de chumbo ácido, utilizadas na indústria e em automóveis, acredita em uma mudança no modelo de negócio das empresas que fabricam pilhas e baterias. Em última instância, aponta, os fabricantes vendem energia, pois os produtos que a contêm continuam sendo de responsabilidade do fabricante. No novo modelo, ela estará envolvida na produção e na reciclagem dos materiais que utiliza. “Quando alguém compra uma bateria da minha empresa, ele está comprando uma carga de energia. Quando ela se esgota, recolhemos o recipiente e disponibilizamos uma nova carga”, afirma.

A Prac ainda não trabalha com consumidores diretamente, mas com empresas que possuem grandes frotas de veículos, como locadoras de carro e seguradoras. Em 2006, logo no primeiro ano, a empresa recolheu 1,4 tonelada de baterias de chumbo ácido, que posteriormente são recicladas e utilizadas na fabricação de novas baterias. Neste ano, segundo Saraiva, a coleta deve chegar a 2,1 toneladas.

A GESTÃO AMBIENTAL DAS PILHAS E BATERIAS

4 DE NOVEMBRO 2008 Resolução Conama 401 cria procedimentos para recolhimento de pilhas e baterias e estabelece os teores máximos de metais em pilhas comuns	5 DE NOVEMBRO 2010 Resolução 401 entra em vigor e torna obrigatório recolhimento de pilhas e baterias vendidas por fabricantes e importadores	APLICAÇÃO DA RESOLUÇÃO Pilhas elétricas de zinco-manganês e alcalino-manganês (comuns). Baterias de chumbo ácido (automotivas e industriais) e pilhas e baterias dos sistemas eletroquímicos níquel-cádmio (eletrônicos, por exemplo) e óxido de mercúrio (usadas, por exemplo, em equipamentos de avião)*	MERCADO Cerca de 1,2 bilhão de unidades vendidas anualmente no Brasil. Contrabando responde por 33% do mercado	DESTINO Todas devem ser recicladas. Pilhas de chumbo ácido e níquel-cádmio não podem ser dispostas em aterros sanitários comuns. Pilhas comuns podem ser destinadas aos aterros sanitários, desde que respeitem os teores máximos de metais estabelecidos pela resolução
---	---	--	--	--

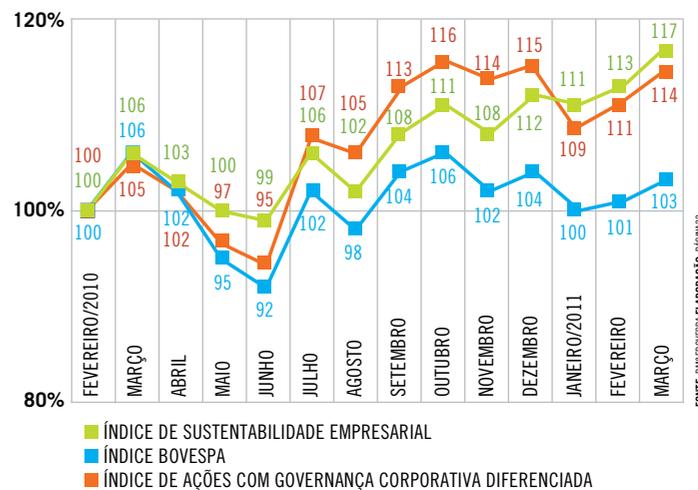
*AS REGRAS DE RECOLHIMENTO DE PILHAS DE LÍTIU PRESENTES EM APARELHOS ELETROELETRÔNICOS AINDA SERÃO DETALHADAS NA IMPLEMENTAÇÃO DA LEI 12.305/10 (POLÍTICA NACIONAL DE RESÍDUOS SÓLIDOS) / FONTE: ABINEE/CONAMA/IMA

ISE abre 14 pontos percentuais sobre Ibovespa

O Índice de Sustentabilidade Empresarial (ISE) teve em março desempenho novamente superior ao do Ibovespa. Mais que isso, manteve a tendência de se descolar cada vez mais do principal índice de referência do mercado brasileiro de capitais, conforme apontado na edição anterior de PÁGINA22. No fim de março, o ISE atingiu 2.186 pontos, ou 17,21% de alta acumulada em 13 meses, enquanto o Ibovespa variou 3,13% no mesmo período, fechando o mês a 68.587 pontos. A diferença a favor do ISE ampliou-se de 8 pontos percentuais em dezembro para 11 em janeiro, 12 em fevereiro e 14 em março.

Nem mesmo o Índice de Ações com Governança Corporativa Diferenciada (IGC) conseguiu acompanhar a evolução do ISE, sugerindo que parte dos investidores continua aumentando seu apetite por companhias com menor risco socioambiental. Nos 13 meses encerrados em março passado, o IGC oscilou 13,87%, também acima da alta do Ibovespa, alcançando 7.545 pontos. Acompanhe a evolução dos índices no site da BMF&Bovespa: bovespa.com.br (clique em “mercados” no menu superior, depois em “ações” e, em seguida, em “índices”). **(JAGP)**

EVOLUÇÃO % DO ISE, DO IGC E DO IBOVESPA EM 13 MESES



ENTREVISTA Eduardo Assad

UMA ESCOLHA DIPLOMÁTICA Com 25 anos de trabalho na Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), o pesquisador Eduardo Assad recebeu da ministra do Meio Ambiente, Izabella Teixeira, o desafio de cumprir as metas da Política Nacional sobre Mudança do Clima (PNMC). Nomeado para chefiar a Secretaria de Mudanças Climáticas e Qualidade Ambiental, Assad falou a PÁGINA22.

As dez ações de mitigação de gases de efeito estufa previstas no decreto que regulamentou a PNMC relacionam-se com o setor agropecuário, que tem sido resistente à pauta ambiental. Nesse contexto, como cumprir as metas? O plano setorial mais avançado é justamente o da agricultura. Tanto que, em 2010, o governo disponibilizou R\$ 2 bilhões para atender quatro de suas linhas: recuperação de pastagens, integração lavoura-pecuária, plantio direto e fixação biológica de nitrogênio no solo. Agora estamos discutindo a opção de usar sequestro de carbono para pagar dívida agrícola. Os produtores percebem que é uma oportunidade de negócio tirar de suas atividades o carimbo de emissor e colocar o de sequestrador de carbono. Esta é uma das melhores oportunidades que o Brasil está tendo. O nosso boi será verde.

Há uma decisão política de concentrar esforços nas áreas de floresta e cerrado e no setor agropecuário? No balanço de emissões do Brasil, há uma parcela muito grande creditada ao desmatamento, ao uso do solo e à agricultura, então o foco maior será esse, até que se consigam níveis mais razoáveis de

emissões vindas dessas fontes. Estamos falando de 60%, 70% das emissões brasileiras, por isso a prioridade é a redução do desmatamento, o que, por sinal, estamos conseguindo.

Alguns analistas afirmam que essa redução se deve mais ao mercado do que a ações de comando e controle do governo. O senhor vê risco de o desmatamento aumentar, caso os preços das commodities subam? Concorde com o raciocínio considerando-se as políticas de 2004/2005, mas não na situação que temos hoje. No modelo atual, mesmo se melhorarem os preços, temos uma série de ações para evitar o aumento do desmatamento. Os mecanismos para coibir o desmatamento ilegal são claros, não conseguimos coibir tudo, mas melhoramos muito. E há espaço para aumento de produtividade agrícola sem avançar sobre as áreas florestais.

À medida que o desmatamento cai, ganham destaque as emissões dos setores industrial, energético e de transporte. Como as medidas para esses setores estão avançando? Vamos discutir o transporte nas cidades, estimular a adoção de ônibus a etanol, melhorar a

eficiência de filtros e catalisadores. A análise de ciclo de vida dos produtos se tornará uma barreira não tarifária. Temos de trabalhar a qualidade do nosso produto industrial para que ele tenha bom balanço de carbono.

Um relatório recente do Greenpeace aponta que o País pode eliminar o uso de carvão e energia nuclear, além de diminuir a participação de hidrelétricas, investindo em energia eólica e solar. Há planos nesse sentido? Não queremos competir com o setor hidrelétrico, nossa ideia é complementar e reduzir a possibilidade de apagões futuros. São fontes importantes para localidades longínquas, como comunidades da Amazônia, do Nordeste, mesmo de alguns lugares do Cerrado, onde as linhas de transmissão têm dificuldade em chegar. São uma possibilidade para aquecimento de água, luz elétrica, refrigeração. Daremos um empurrão nesses segmentos com o Fundo Clima, estamos programando empréstimos a juros atrativos especialmente para eles. Também temos um protótipo no litoral mostrando que é possível usar a força das ondas para geração de energia. Com 8 mil quilômetros de costa, essa é uma possibilidade que temos de explorar. **(GN)**

▲ José Júnior é criador do Grupo Cultural AfroReggae, que se vale da arte e da educação para buscar a justiça social

O mediador

POR JACQUELINE FARID FOTO DING MUSA

Fundador e coordenador-executivo do AfroReggae, José Júnior é um personagem central no processo de pacificação do Rio de Janeiro, um dos protagonistas na tentativa de conectar socialmente a cidade brasileira mais conhecida no mundo. Há 18 anos, ele criou o grupo que hoje é referência no desenvolvimento de tecnologia social e que realiza um trabalho único no País, resgatando jovens e criminosos do tráfico. Aos 42 anos, admirador de Che Guevara e Winston Churchill, apresentador de programas de televisão e mediador do conflito entre o asfalto e a favela, José Júnior é requisitado por organizações sociais e governamentais de todo o planeta.

Polêmico, franco e apaixonado pelo trabalho, José Júnior reúne um grupo eclético de amigos que inclui banqueiros, políticos, artistas e traficantes. A crença de que todo vilão carrega a semente do bem e pode se transformar em herói o levou a formar um “antifã-clubê”, mas também a colecionar milhares de admiradores e seguidores.

O AfroReggae, que tem início em 1993, nasceu como um jornal, o *AfroReggae Notícias*, com informações ligadas à cultura afro. Hoje participa de 50 projetos político-socioculturais no Brasil e no exterior e beneficia, direta e indiretamente, mais de 10 mil pessoas.

Para o senhor, o que é uma cidade inteligente (assunto principal nesta edição de PÁGINA22)?

Uma cidade conectada, seja pela questão urbanística, seja pelo lado virtual, da tecnologia. O Rio caminha para ser uma cidade inteligente, mas ainda está muito longe disso. Ainda é difícil localizar endereços pelo GPS no iPhone, por exemplo. Ontem fui visitar uma pessoa na Barra (*da Tijuca*) e não conseguia encontrar o lugar. O Rio ainda é mal sinalizado. E, no caso da tecnologia, há dificuldade para aquisição de equipamentos e de assistência técnica. Sou um entusiasta da cidade, mas sei das suas limitações. É difícil encontrar taxistas que conheçam o Rio, às vezes é difícil se movimentar por aqui.

O senhor tocou nessa questão da mobilidade, que tem tudo a ver com o conceito de cidade inteligente. Mas e a violência, a desigualdade social, que problemas trazem para o desenvolvimento inteligente da cidade?

A desigualdade social no Rio é menor do que em São Paulo, do que na Bahia. Não é no Rio que estão os maiores registros de homofobia. A violência aqui existe, mas é menor do que em São Paulo, por exemplo, não se compara. Mas aqui existe uma violência declarada e transparente. Qual é a maior população carcerária do Brasil? Está em São Paulo. Mas lá a periferia está longe, aqui está no coração da cidade, em Ipanema. Aqui não tem periferia, a cidade é periferia. Se os moradores da Rocinha fizerem greve, a Zona Sul do Rio para.

Esse é um aspecto positivo ou é só uma apropriação que a Zona Sul faz dessa força de trabalho sem dar nada em troca?

Acho que tudo vem mudando muito, a situação é muito diferente de quando eu era mais novo. Meus amigos todos morreram na adolescência. Eu não morri. Tem muita violência hoje, só que naquela época também tinha. A violência hoje é mais transparente. E as pessoas também estão cada vez menos tolerantes em certos aspectos. Antes todo mundo fazia vista grossa, hoje urinar na rua é delito, as pessoas usam cinto de segurança. Há uma mudança cultural.

O que o senhor chama de violência transparente?

Você vê tudo o que acontece aqui. Em outras grandes cidades brasileiras não se vê.

Será que vê mesmo? Veja aquela situação da entrada da polícia no Complexo do Alemão. Todos ficaram surpresos com as imagens mostradas na TV, dos bandidos em fuga. Muitos afirmaram, naquele momento, que tinha vindo à tona algo que ninguém imaginava que seria daquele tamanho.

Realmente, aquilo nunca tinha acontecido. Nada foi mais transparente do que aquela fuga do Alemão, com o mundo inteiro assistindo. Aquilo é transparência. Não é aquela situação de índices de violência maquiados. Nunca tivemos tanta gente deixando o tráfico. Você não vê isso em Florianópolis ou em São Luís do Maranhão. E não é porque lá não existe tráfico, tem, sim, e muito. Aqueles caras do Alemão, se você conseguisse fotografar e colocar

no sistema policial, veria que mais de 50% não tiveram passagem por delegacia nenhuma.

Por que não são bandidos ou por que ninguém chegava até eles? As duas coisas.

O senhor, que transita da favela à Zona Sul do Rio, que efeitos acredita que os eventos esportivos como Copa do Mundo e Olimpíadas terão na cidade?

O Rio está seguindo o exemplo de Barcelona, onde houve o projeto de legado social e olímpico com maior repercussão em todos os tempos. O Rio bebe na fonte de Barcelona na arquitetura, nas ideias. Há grandes investimentos que serão feitos aqui, o Rio tem melhorado muito.

Barcelona é uma das cidades consideradas inteligentes no mundo, porque há inovação tecnológica e as coisas estão mudando de lugar, o lixo virando luxo. O Rio tem como se tornar uma cidade inteligente?

Acho que está no caminho, mas ainda não é. Empresas que tinham deixado a cidade estão voltando e outras, novas, estão se instalando por aqui. Há uma gestão pública que está estimulando isso. O Rio está conseguindo ocupar espaços como cidade inteligente, mas ainda está muito longe. Um exemplo pequeno, mas de grande relevância, é o novo Museu da Imagem e do Som, que não deixará nada a dever aos melhores museus do mundo. Há muitos projetos em vias de concepção ou execução.

O senhor acredita que hoje há um marketing eficiente no governo federal e no governo do Rio, pintando o País e o estado com tintas cor-de-rosa, como se já fôssemos Primeiro Mundo? O marketing tem sido crucial em todos os projetos sociais e governamentais?

Não acho. Você já viu alguém falar mal de si próprio? Pense em empresários, políticos, ninguém fala mal de si. Quando você podia imaginar, há 15 anos, um grupo como o AfroReggae, que tem a favela como uma de suas bandeiras, que trabalha tirando gente do tráfico, ter a estrutura que a gente tem? Quando, há alguns anos, um grupo como o nosso geraria tanto interesse? Isso virou assunto de interesse porque está em pauta. Quando eu criei o AfroReggae, quem aparecia na mídia trabalhava com meninos de rua. Ninguém tinha interesse pelos meninos do tráfico no País. O que tomamos muito cuidado, hoje, é para não virar arroz de festa. Não dou palestras, não vou a eventos de celebridades. Todo ano o fórum de Davos (*Fórum Econômico Mundial, na Suíça*) me convida, não vou a nenhum. Acho o fórum importante, mas para o AfroReggae. Eu não sou o AfroReggae. Se o grupo for convidado, alguém vai, eu não vou. Eu recebo convites de milhões de reais para trabalhar com meio ambiente, dependência química, mas não aceito, nós trabalhamos com o que a gente sabe.

O número de pessoas com interesse em trabalhar para o tráfico está caindo?

Sim, e há um conjunto de fatores que reduzem esse interesse. Se antes havia 30 crianças querendo entrar para o tráfico, hoje tem

No mundo ocidental
você é obrigado a
apresentar números,
e pode mentir. Eu
valorizo a intuição.
Não morri porque
meu coração me
dizia, em alguns
momentos, para ir
embora de um lugar

de 7 a 10. Há também uma diminuição da quantidade de armas nas favelas. Droga, tráfico, você encontra até em escola de Nova York, em metrô na Holanda. Mas a diferença é que, lá, os caras não estão armados. É muito fácil falar em drogas, e não falar em armas. Quando você fala em drogas, está falando de Colômbia, Bolívia, Peru. Quando fala em arma, toca nos países ricos. Quem mata mais: drogas ou armas? E por que não há intervenção nos países que produzem as armas? Com que instrumento são produzidos os grandes conflitos no mundo, quem ganha com eles? Quanto custa um grama de cocaína e quanto custa uma pistola? Tudo tem um interesse maior por trás.

E como o AfroReggae consegue sobreviver em meio a tantos interesses?

Nós temos grandes patrocinadores, muitos parceiros institucionais. A primeira agência Santander no mundo em uma favela foi implantada por nós. A nossa produtora de TV não tem dinheiro de patrocinador nenhum. A metade dos recursos de aquisição do nosso imóvel e as reformas foram geradas por shows e a nossa produção em TV. Tenho sonhos românticos e utópicos, como não ver mais nenhuma criança no tráfico e não ter mais patrocínio. Não é abrir mão das parcerias com empresas, mas sim gerar os próprios recursos.

Por que as empresas se interessam pelo AfroReggae?

Por causa do trabalho que a gente desenvolve em vários lugares. Também há muitos interesses comerciais, as empresas querem ganhar mais dinheiro nas comunidades, melhorar a sua imagem. Há uma certa generosidade das empresas, mas não é assistencialista, há um interesse de ambas as partes. Acho que é fundamental hoje as pessoas terem acesso a produtos e serviços.

O senhor acredita que o acesso é fundamental para tornar uma cidade inteligente?

Sem dúvida. Inclusive o acesso para o deficiente físico. Gastamos R\$ 250 mil adicionais para incluir acesso a cadeirantes em uma obra em Vigário Geral. Estamos discutindo o que fazer para permitir o acesso dos deficientes visuais. Como trabalhar com energia limpa? Discutimos isso também. Trabalhamos com cultura, questão social, as mesmas ações de 18 anos atrás, quando o AfroReggae foi criado.

O que é o trabalho de tecnologia social que o AfroReggae desenvolve?

Acho que é um trabalho social responsável, juntar um ex-traficante com um policial civil no trabalho, realizando coisas para o bem comum. Criar encontro entre dois indivíduos que há algum tempo se odiavam e, se pudessem, até matavam um ao outro. Isso é tecnologia social, parar de culpar os outros e resolver você mesmo o problema. Você reconhecer a si mesmo como problema, porque é mais fácil culpar o outro. Estamos levando isso para o mundo inteiro. É a mediação de conflito, é como usar a percussão, ou o circo, para interagir com pessoas ligadas à violência, fazendo com que possam ganhar dinheiro, elevar a autoestima. Eu criei o grupo e não sei tocar, não sei fazer circo, não sei fazer teatro. Já criei até coreografia sem dançar. Caetano (*Veloso*) já gravou música minha e eu não sei tocar nada. Hoje eu tenho de gerenciar o meu tempo, sou convidado a trabalhar mais fora do Brasil do que aqui. Sou vaidoso, mas tomo cuidado para não virar vedete.

Qual o seu principal talento, na construção dessa tecnologia social?

Meu maior talento é não ouvir as pessoas. Se eu ouvisse não teria entrado em Vigário Geral em conflito, por exemplo. Já me disseram que se eu entrasse em favela iam me matar, se eu trabalhasse com a polícia iam me matar, e eu não ouvi. Se ouvisse, não teria feito 7% do que eu fiz, juro por Deus. São percepções. Eu sou um cara da rua, eu não estudei além do ensino fundamental, a minha escola é a rua. O nome do AfroReggae poderia ser fundação da rua, ou instituição da rua. Eu percebo, eu olho. A gente não é uma organização ocidentalizada, por isso estamos presentes na Índia, na China, eles se identificam com a gente. No mundo ocidental você é obrigado a apresentar números, estatísticas, você pode dizer qualquer número, pode mentir.

Eu valorizo muito a intuição. Às vezes tenho reunião com alguém que tem doutorado, que me diz pra fazer coisas e eu não faço. Aí chega um maluco e diz que seu coração está falando que eu devo fazer. Aí eu acredito. O argumento intuitivo pra mim tem

um peso enorme. Eu não morri porque meu coração me dizia, em alguns momentos, para ir embora de um lugar. Para mim, a intuição vale mais do que qualquer coisa. Algumas das pessoas mais bacanas que conheço, inclusive grandes empresários, como Guilherme Leal (*copresidente do conselho de administração da Natura*), Fabio Barbosa (*ex-presidente da Febraban*), são muito intuitivos. São pessoas que estudaram muito e seguem a sua intuição, que é uma coisa muito apurada, a sua conexão com o cosmos, o seu coração.

Muitas vezes as pessoas vinculam a origem social aos problemas sociais, à violência. Atribuem a violência à miséria. O senhor acha que estão diretamente ligadas?

Se estivessem, a Índia seria o lugar mais violento do mundo. Veja o Complexo do Alemão, onde vivem 170 mil moradores. Bem menos de 1% dessas pessoas estão envolvidas com o crime. Como 0,4% ou 0,6% das pessoas de um único lugar fazem tanto barulho? Uma coisa não está ligada à outra.

Então o que gera violência?

Tem a ver com questões culturais, sociais, familiares. Há também o cara de classe alta que é tão bandido quanto quem rouba carteira na rua. Isso é o quê? Um crime de colarinho-branco, o cara que usa dinheiro da merenda escolar ou desvia dinheiro da saúde. Ele é mais assassino que o assassino. O problema é que no nosso País a pena desse cara é menor do que a de um assassino. Ele matou milhares de pessoas e nada acontece. Eu vi muito *Guerra nas Estrelas*, a trilogia. Todo mundo tem um pouco de Darth Vader, que foi de vilão a herói. Todo mundo tem uma centelha de Darth Vader.

E a questão da Justiça? O senhor transita em meios que não estão exatamente dentro da lei. Existe Justiça?

Sim, existe. A questão é como funciona. Não é como deveria. Por exemplo, deveria haver uma anistia para quem quer largar o crime. Acho que, se o cara se entrega, se quer deixar o crime, qual o estímulo que ele tem?

Mas muitos vão argumentar que quem já matou muita gente não deve ter esses direitos.

Não anistiaram os responsáveis pela ditadura militar? Ninguém matou mais do que eles. Ninguém torturou mais do que eles, ninguém fez mais mal a qualquer ser humano neste país do que a ditadura militar. E eles não foram anistiados? O momento que a gente vive hoje é muito especial. Conheci um juiz que trabalha em presídios, que tem uma percepção social grande, que me disse que tem amigos que viraram traficantes. Se houvesse mais juízes com essa percepção social que esse cara tem, eu acho que a Justiça seria mais justa.

E as Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs)? O senhor acha que elas têm contribuído para a diminuição da violência, para a melhora do Rio, até mesmo para a realização do seu trabalho?

Meu trabalho é pequeno perto das UPPs, que conseguem criar algo que nunca ocorreu. Dizem que as UPPs estão fazendo

um resgate, mas como você vai resgatar alguma coisa que nunca existiu? Disseram que o sentimento de paz foi devolvido no Alemão. Devolvido como, se lá nunca teve paz? Acho que a UPP está criando, não resgatando. Simbolicamente, ela cria a autoestima, valoriza os imóveis, faz com que minimamente se busque um ordenamento urbano, social. Acho um trabalho benfeito, estimo muito o coronel Robson (*Rodrigues, coronel da Polícia Militar*), comandante das UPPs, que considero meu amigo. Olha (*mostra um envelope fechado*). Olha essa carta que chegou hoje (*mostra o remetente, no qual está escrito Elias Pereira da Silva*). É do Elias Maluco, é a quinta, sexta carta que ele me manda. Conheço ele, me dou bem com ele, se pudesse visitava todo mês. Conheço a família dele, já tirei várias pessoas do crime com a ajuda dele, com o aconselhamento dele. Eu falo com o governador, o presidente do Santander, o presidente da Natura e o Elias Maluco.

E por que acha que isso acontece com o senhor?

Porque lutei muito pra desenvolver uma marca que é diferenciada. Tenho uma produtora de TV que produz hoje cinco programas de televisão diferentes.

Tudo bem, essa é a marca AfroReggae, que leva pessoas que estão no poder a se interessarem por você. Mas o senhor diz que gosta do Elias Maluco. Para quem está de fora, pode parecer estranho.

Mas eu conheci ele muito antes (*do crime*). Aqui tenho ex-milicianos, gente do Comando Vermelho, do Terceiro Comando. São grupos inimigos que aqui trabalham juntos e para tirar gente do crime. Os que comandam o crime lá fora continuam inimigos, mas aqui dentro não temos esse negócio de grupo A ou C. Agora, se eu fizesse isso há 15 anos, eu seria preso.

Mas o senhor não teme por isso, não tem medo?

Sou muito transparente. Quando subi o Alemão para negociar a rendição dos traficantes, sei que meu antifã-clubes cresceu, mas o meu fã-clubes aumentou em uns 10 milhões.

Por que fez aquilo?

Eu estava aqui, um dos chefes do Comando Vermelho me telefonou, eu achei que precisava ir.

Mas por que eles te respeitam?

Porque eu sou um cara maneiro (*sic*), entendo, reclamo. Eu brigo muito com os caras dentro do crime. O cara mais procurado do Rio me mandou um email ontem, está me esperando, porque quer se entregar. Ele quer um aconselhamento, se deve se entregar ou não. Eu já disse que deve, mas ele quer ir comigo e quer ter garantias. Garantias que eu não posso dar.

Por que alguns traficantes querem se entregar?

Acho que ficam de saco cheio (*sic*). Eu já entrevistei vários traficantes que disseram que o maior sonho deles é levar os filhos na escola. Eu moro do lado da escola dos meus filhos e nunca os levei à escola, eu não dou valor. Tem coisas que a gente não valoriza, porque é fácil, e eles valorizam muito. Eu já entrevistei

grandes traficantes famosos no meu programa Conexões Urbanas (*exibido no canal Multishow*). Se alguém for lá no presídio comigo, vai ficar assustado com a receptividade que eu vou ter, vão achar que estou envolvido com os caras, que eu sou bandido também.

O senhor não tem medo de ser alvo de uma queima de arquivo, por exemplo?

Arquivo de quê, se eu não sei nada? Não sei que horas a droga chega, quem vende arma, não me interessa saber isso. Outro dia uma coluna de jornal publicou que eu ando com segurança. Aqui no AfroReggae tem uns negões enormes. Eles me veem com eles e dizem que estou com segurança. Só porque o cara é preto, bonito, grande, é segurança? Eu não tenho receio, mas se porventura um dia você souber que eu fui assassinado, ninguém vai ficar assustado, porque o que eu faço é pra acontecer isso mesmo. Se alguém me disser que te mataram, eu vou ficar assustado, mas se um cara como eu, fazendo o que eu faço, morrer assassinado, é normal. Não é anormal eu aparecer morto, o anormal é eu continuar vivo. Eu não sei nada, mas, dentro do que eu faço, geralmente você morre. Eu não faço esquema, não faço acordo.

A diferença de mim pra muita gente é que eu não estudei, só

Olha essa carta. É a sexta que o Elias Maluco me manda. Já tirei várias pessoas do crime com a ajuda dele. Eu falo com o governador, o presidente do Santander, da Natura e o Elias Maluco

tenho Ensino Fundamental. Quando você não tem formação nem informação, não sabe o risco que está correndo. Quando você não tem nada a perder, já é um derrotado por natureza, você perder mais uma vez não faz diferença. Eu sei o que é derrota, perdi meus amigos, parte da adolescência, só fiz uma coisa na minha vida que deu certo, que é o AfroReggae.

Deve ser difícil tirar gente do tráfico, porque supostamente há uma certa facilidade nessa atividade em relação ao mercado de trabalho formal, lícito. Ou não?

Hoje tirar uma pessoa do tráfico é fácil. Houve uma época em que era muito difícil, hoje não. Porque há todo um *glamour* em torno da marca AfroReggae, em torno do que a gente faz. Eu tenho aqui, por exemplo, pessoas que foram muito altas nas suas hierarquias no crime. Um dos caras que trabalharam com a gente até março do ano passado era sócio do Marcinho VP no Complexo do Alemão, era patrão, hoje trabalha aqui com empregabilidade, que é um projeto que encaminha pessoas de favelas e egressos do sistema penal para trabalhar em empresas.

Agora, para essas pessoas se integrarem à sociedade, elas dependem muito daqui, não é? Porque lá fora deve ser muito difícil.

Cada vez mais esse assunto está em moda, gera interesse na sociedade, na imprensa, nas rodas de discussão. Até porque tem uma coisa muito boa que aconteceu: quando a violência veio para o asfalto, as pessoas tiveram realmente que se preocupar. Porque, enquanto os pretinhos estavam se matando nas favelas, ninguém se importava.

Hoje existem guetos urbanos, formados pelos ricos. A questão do gueto ficou muito forte na época da Segunda Guerra Mundial, com o nazismo, e depois cresceu nas periferias do mundo inteiro, especialmente nos Estados Unidos, na África e na América Latina, muito por causa da questão racial. Hoje, quem está no gueto é quem tem dinheiro, que vive murado, cercado.

O que o senhor gosta de fazer no Rio?

Gosto de correr. E, como fui taxista, tenho o hábito de pegar o carro e andar a esmo pela cidade. Eu trabalho muito e meu trabalho me dá prazer. É um lazer pra mim. Tirar alguém do crime me dá prazer. Eu já acordo trabalhando. Não vejo o que faço como trabalho, mas como minha vida. Eu gosto do Rio, mas adoro também ficar em São Paulo, Nova York, ou na Índia. Eu sou urbano, mas, quando eu fico no mato, depois de umas 12, 14 horas, começo a me adaptar. Quando fico sem telefone e internet em algum lugar, no começo dói, mas depois acostumo. Adoro internet e uso desde 1995, 1996. Recebo de 800 a 1.200 emails por dia.

Quem são seus ídolos, suas referências?

Eu não diria que tenho ídolos. Mas admiro Che Guevara como pessoa, Winston Churchill como mediador, tenho uma grande afinidade com Nelson Mandela, o João Jorge, fundador do Olodum, o (*poeta*) Waly Salomão me influenciou muito. Tenho admiração pelo senhor Roberto Marinho – que fundou a TV Globo com 60 anos –, também tenho admiração pelo Zico. 



Cidades que funcionam

Pelas pessoas e para as pessoas: essa é a inteligência que a vida urbana pede no século XXI. Nos movimentos espontâneos, característicos da sociedade em rede, cresce a certeza de que ninguém conseguirá fazer nada sozinho

POR FLAVIO GUT ARTE GRÁFICA DORA DIAS FOTOS ANTONIO BRASILIANO

“Ninguém acredita nos meus projetos.” A frase ouvida na mesa ao lado chamou a atenção de Jair Roberto Cassiani, secretário da Ciência e Tecnologia de Pedreira (SP), que almoçava com o prefeito da cidade, Hamilton Bernardes Junior, em um restaurante de Campinas. Leonardo de Souza Mendes, professor coordenador do Laboratório de Redes de Comunicação da Unicamp, o autor do desabafo, lamentava não ter encontrado ainda alguma prefeitura que apoiasse sua ideia de implantar uma rede de dados livre para toda uma cidade.

Interessados no assunto, o secretário e o prefeito iniciaram uma conversa e, desse encontro, nasceu a In-fovia de Pedreira, a primeira rede comunitária brasileira que permite o acesso aberto da população à internet e a outros serviços. Um projeto que, hoje, conecta 5 mil das 13 mil residências da cidade de 41 mil habitantes e possibilitou a criação do projeto Conexão Saber, uma rede através da qual estudantes e professores das diversas escolas do município trocam informações. [1]

Essa singela história é exemplo de um grande movimento de conexão e troca de informações que está em curso no Brasil e no mundo e, aos poucos, muda a maneira como a vida das cidades se organiza e desenvolve.

A ideia de uma rede pública de dados surgiu em 2001 em Morungaba (SP), pelas mãos do jornalista José Aparecido Miguel, mas morreu por falta de vontade política e interesse da população, para ressurgir como grande solução na vizinha Pedreira – classificada no ranking do Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais do Ministério da Educação como primeira entre as 19 cidades da Região Metropolitana de Campinas, embora seja apenas a 16ª em arrecadação.

O encontro entre o secretário Cassiani, o prefeito Bernardes e o professor Mendes pode ser encarado como mero acaso, mas talvez seja melhor usar a compreensão do psiquiatra suíço e fundador da psicologia analítica, Carl Gustav Jung, para quem acasos não existem. O que ocorre são sincronicidades – quando algo acontece

[1] Leia mais em nova.unicamp.br/inovanomunicipios/pedreira/apresentacao.htm

Pensar a nova urbanidade é retornar à raiz ateniense, onde a cidade deixou de ser Estado para tornar-se comunidade

é porque tem mesmo de acontecer. Afinal, qual a razão para o projeto não seguir adiante em Morungaba e florescer em Pedreira em consequência de uma informal conversa de restaurante?

Porque a comunidade precisa se apropriar da ideia para que ela funcione, responde a economista e administradora Ana Carla Fonseca Reis, autora de diversos livros, entre eles *Cidades Criativas – Perspectivas*. Ao implantar sua Infovia, Pedreira não só se apropriou da ideia como conseguiu fazer a conexão entre o local e o global, uma das condições apontadas por Ana Carla para que uma cidade seja capaz de gerar criatividade e se reinventar.

Há vários termos que buscam explicar esse processo de renascimento urbano: cidades inteligentes, cidades criativas, cidades inovadoras, cidades sustentáveis, entre outros. O arquiteto Pedro Rivera, do Studio-X, uma rede global de pesquisa que explora o futuro das cidades, prefere uma definição mais simples e direta: cidades que funcionam. Capazes de proporcionar qualidade de vida para quem mora nelas. “O que faz uma cidade inteligente são pessoas inteligentes”, resume.

Mas não é só isso: é necessário também articulação, a ação conjugada do poder público com a iniciativa privada e a sociedade, juntos na busca de soluções. Está claro, acredita Ana Carla Fonseca, que nenhum dos atores é capaz de promover a mudança sozinho.

A chave é trabalhar em rede, como afirma Augusto de Franco, criador da Escola de Redes e um dos organizadores da Conferência Internacional de Cidades Inovadoras – que terá sua segunda edição de 17 a 20 de maio, em Curitiba. Para ele, as cidades precisam ser conectadas, ágeis e com sistemas locais de governança.

A PRAÇA DE ATENAS

O mundo vive, na realidade, uma mudança de era, e não apenas uma era de mudanças, observa Franco, citando a frase cunhada por Eamonn Kelly, sócio da consultoria Monitor Group, em sua obra *Powerful Times: Rising to the challenge of our uncertain world*. E não é fácil perceber quando se está em meio a essa mudança. O fato é que a humanidade se deu conta, na prática, de que 193 estados-nações não são suficientes para atender às necessidades de quase 7 bilhões de pessoas, 50% das quais vivendo em cidades. São governos centralizados demais para perceber as particularidades de quem, por exemplo, pega ônibus todos os dias.

Como resultado, nas últimas décadas as mudanças sociais estão criando condições favoráveis à autonomia das cidades, do ponto de vista de seu desenvolvimento. Um tendência que remonta à Atenas de 509 a 322 a.C., onde pela primeira vez a cidade deixou de ser o Estado para tornar-se comunidade. Em Atenas, as decisões eram tomadas democraticamente em praça pública, fazendo com que as soluções surgissem das pessoas para as pessoas. Pensar a cidade do século XXI, na visão de Franco, é retornar à essa raiz ateniense.

A diferença para os dias de hoje é que comunidades conectadas via internet trocam informações em tempo real, o que permite a disseminação de ideias e soluções mundo afora. A praça de Atenas seria hoje uma rede global de conversas em praças interconectadas. “E a maneira como você se conecta a outras pessoas é o que determina o comportamento coletivo”, explica Franco.

IMITAÇÃO

Essa conversa global permite a reprodução de um típico padrão da natureza, a imitação, ensina Franco: “Tudo que é vivo se desenvolve por imitação (*cloning*)”. E, assim, soluções encontradas em determinada parte do planeta são recriadas com sucesso a milhares de quilômetros de distância. Foi dessa maneira que o arquiteto Jaime Lerner, quando prefeito de Curitiba na década de 70, criou um sistema de transporte rápido por ônibus em corredores exclusivos, o BRT, sigla para Bus Rapid Transport, e esse modelo foi reproduzido com sucesso em mais de 80 países.

Este ano, a versão chinesa do BRT ganhou o prêmio de Transporte Sustentável (2011 Sustainable Transport Award). Implantado em Guangzhou, o projeto original foi aperfeiçoado, incorporando-se outra ideia global: bicicletas de aluguel nos terminais de ônibus, a exemplo do que já fizeram Paris e Londres, para citar apenas duas cidades.

Replicar boas ideias pode ser o caminho mais rápido para que, em 40 anos, o mundo encontre um jeito de acomodar 70% de sua população em cidades, como estimam os dados da Organização das Nações Unidas. Aquilo que é projeção para o mundo no Brasil já é realidade. O Censo de 2010 mostrou que 84% da população brasileira vive em cidades. Para o arquiteto Rivera, o País já tem uma dimensão clara do que será o desafio planetário pós-2050. “Nós já sabemos o tamanho do problema.”

Carioca, Rivera está profundamente envolvido no repensar da cidade do Rio de Janeiro, como um dos criadores do Distrito Cultural da Lapa, dos Centros Integrados de Cultura e diversos projetos habitacionais no centro do Rio. Ele concorda com a opinião de Augusto de Franco e dá exemplos de como a imitação pode ser utilizada para a melhoria da vida nas cidades.

“O teleférico é uma tecnologia conhecida há muitos



anos e foi redescoberto como alternativa de transporte em áreas de difícil acesso. Medellín e Bogotá, na Colômbia, implantaram seus sistemas recentemente e, este ano, será a vez de o Rio de Janeiro, onde o bondinho do Pão de Açúcar funciona desde 1912, inaugurar o Teleférico do Alemão – um conjunto de 152 cabines com capacidade para 10 passageiros cada uma, interligando as diversas favelas da região do Morro do Alemão.

“Essa é uma das formas de pensar o transporte público de maneira não convencional e dar um novo uso criativo a uma tecnologia já existente” diz Rivera. Algumas das estações ganharam painéis coloridos que retratam a vida da comunidade, um deles criado pelo artista plástico pernambucano Romero Britto, reconhecido por suas obras com cores fortes e humor.

Na Colômbia, as intervenções se deram de forma ainda mais radical, com a construção de obras públicas de alto valor social e arquitetônico nos locais de mais baixo IDH, o Índice de Desenvolvimento Humano, transformando completamente o olhar da cidade para aquelas áreas, ao valorizar locais antes desprezados pela comunidade. “Isso cria um espaço de potência capaz de alterar as relações entre as pessoas e a cidade”, acredita Rivera.

Segundo ele, o mesmo vem acontecendo no Rio com as Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs), que aos poucos reconquistam espaços antes esquecidos pelo poder público. “O espaço público é o espaço da diversidade. Integrar e entender as potências da informalidade é perceber a inteligência da cidade”, diz.

As ações na Colômbia e no Rio não são muito diferentes das colocadas em prática em São Paulo, durante o governo Marta Suplicy, com a construção dos Centro Educacionais Unificados (CEUs), ou do projeto de revitalização da região central de Santos, o que Jaime Lerner chama de acupuntura urbana, ou seja, uma ação pontual capaz de trazer novo fluxo de energia para determinada região. Ações que tanto podem partir do poder público como de grupos organizados – ou não – da sociedade.

FAÇA-VOCÊ-MESMO

A característica desse movimento é que muita gente já atua de forma independente e não espera mais por autorizações ou pela iniciativa de governos para colocar em prática as transformações de que a cidade precisa. Há um renascimento do faça-você-mesmo com pessoas promovendo intervenções na paisagem urbana, algo que vem sendo chamado por alguns de wikiurbanismo.

Em Guadalajara, no México, por exemplo, um grupo de ciclistas decidiu fazer uma ciclovia por conta própria. Cansados de esperar pelo poder público, criaram equipamentos, placas de sinalização e foram

à luta. A iniciativa foi documentada por um vídeo que está no YouTube (busque por Ciclovía Ciudadã, Guadalajara, México).

Nem sempre essas intervenções podem ser chamadas de inteligentes ou consideradas de bom gosto por todos, como afirma o sociólogo Gordon Douglas, da Universidade de Chicago, mas demonstram um interesse pela retomada dos espaços públicos por parte das pessoas. Nos Estados Unidos, muita gente está instalando mobiliário público, como bancos em pontos de ônibus, vasos de plantas e dando novos usos a velhas cabines telefônicas. [2]

Outras pessoas, além de não esperar por iniciativas de governo, decidem transformar em lei sua própria vi-

[2] Em seu blog, Gordon Douglas documenta diversas dessas iniciativas: home.uchicago.edu/~gdouglas

são do mundo. É o caso da economista Ana Domingues, criadora da ONG Fundação Ecoverde, de Maringá, Paraná. Indignada com a enorme quantidade de sacolas plásticas usadas em supermercados, Ana criou um projeto de lei para proibir seu uso e o disponibilizou via internet.

A ideia se disseminou e foi parar em Jundiaí (SP), onde um acordo entre a Prefeitura e comércio, com amplo apoio da população, aboliu o uso de sacolas plásticas em supermercados. A iniciativa, agora, pode ser adotada pelo governo do Estado de São Paulo. Mas nem tudo é perfeito. Ana critica o fato de Jundiaí e outras cidades que adotaram a medida permitirem o uso de um tipo de sacola biodegradável feita de amido. “Amido é comida. Estamos usando comida para fazer sacolas, quando a ideia é usar sacolas retornáveis”, lamenta.

Na mesma linha faça-você-mesmo, Marci McGuire conseguiu que 10 mil trabalhadores deixassem seus carros em casa diariamente e seguissem de ônibus para um parque de escritórios em San Ramón, a 68 quilômetros de San Francisco, na Califórnia. Marci, que é a gerente de transportes do parque, centrou sua ação não apenas no aspecto ambiental, mas na mudança de cultura. “Passou a ser legal ter um passe de ônibus”, conta ela.

MAIS ÁGIL QUE A BUROCRACIA

O que faz o programa funcionar, explica a jornalista Lisa Margonelli, especialista em transportes, é a ação da própria Marci, que, diariamente, percorre com sua equipe o local buscando trazer mais adeptos ao sistema. Uma das inovações dos ônibus que servem ao parque é um rack para bicicletas.

A ação de Marci McGuire é o fato catalisador, que explica o sucesso, diz Ana Carla, a autora de *Cidades Criativas*. É a cola que une as iniciativas privada, pública e a sociedade civil em um projeto transformador. Foi assim também que Bagé, no Rio Grande do Sul, ganhou ônibus com racks para bicicletas.

O gerente da empresa StadtBus, Maiquel Frandoloso, trouxe a ideia de uma viagem à Europa e, de volta ao Brasil, rapidamente colocou o serviço em operação. “Gostamos de inovações”, explica. A mesma empresa tem internet e TV em seus ônibus. Frandoloso usou uma das chaves para a transformação das cidades, como observa Jaime Lerner: colocar em prática rapidamente as boas ideias para que elas não se percam na burocracia do Estado. Em Curitiba, a Ópera de Arame, uma sala de espetáculos projetada pelo arquiteto brasileiro Domingos Bongestabs, foi construída em apenas 75 dias.

Boas ideias trafegam na velocidade das redes sociais, reproduzindo o modelo boca a boca das pequenas vilas. Um sem-número de redes privadas, governamentais e não governamentais, são dedicadas à discussão de boas práticas para o novo mundo das cidades. A Rede Global de Cidades Inovadoras é uma delas (redeci.ning.com). Sua proposta é agregar cidadãos que sejam inovadores. “Se a cidade reflete as características de seus habitantes, não há cidade inovadora sem cidadãos inovadores.”

Já o Observatório das Metrópoles é um grupo que reúne 200 pesquisadores de 51 instituições dos campos universitário, governamental e não governamental, que produz e dissemina conhecimento (web.observatoriodasmetrolopes.net). E no Ministério das Cidades existe o Conselho das Cidades, criado com o objetivo de ser uma verdadeira instância de negociação entre o governo e a sociedade nas áreas habitação, saneamento, mobilidade e planejamento urbano (cidades.gov.br/conselho-das-cidades). Também com o propósito de agregar iniciativas, há a UN-Habitat, o programa das Nações Unidas para assentamentos humanos.

Há diversos movimentos que não esperam pelo governo. Um desafio para o poder público é articular-se à rede

Essas são algumas das ferramentas que a sociedade dispõe hoje para enfrentar o desafio de um mundo que se organiza cada vez mais em rede. Uma rede global de cidades interconectadas, como enfatiza Augusto de Franco. “Não existe uma solução global. Todas as soluções são *glo-cais*.”

Um desafio, especialmente, para governos ainda organizados de forma hierárquica, como mostra a Rede Nossa São Paulo, um organismo com cada vez mais representação política capaz de impor a obrigatoriedade de um Plano de Metas para a cidade de São Paulo e que agora trabalha pela aprovação de uma Proposta de Emenda Constitucional (PEC), levando o mesmo plano para todas as instâncias do governo brasileiro.

GEOGRAFIA MENTAL

A cidade como espaço público é a representação da diversidade. Nele estão presentes todos os atores da transformação e revalorização das comunidades, cada qual com o mapa mental e emocional de seu território. Quanto mais ampliarmos nossos mapas emocionais, mais estaremos integrando nossas cidades, acredita Pedro Rivera.

A São Paulo do arquiteto e urbanista Jorge Wilhelm, por exemplo, começa em Campinas e vai até Santos, e de Sorocaba a São José dos Campos, uma vasta área onde diariamente 1 milhão de pessoas troca de município para morar, trabalhar e estudar. Um megapolo de megaproblemas mas também de megassoluções. “São Paulo tem uma tensão. Mas isso não é de todo ruim. É uma tensão criada pelas pessoas, pela criatividade”, diz.

Jorge Wilhelm, ex-secretário de Planejamento de São Paulo, autor de diversos livros, entre eles *São Paulo, uma Interpretação*, tem uma visão otimista do futuro das cidades, até mesmo da complicada e congestionada São Paulo. “Todos nós sabemos qual é a solução, o que precisamos é de vontade política para colocar em prática”. E colocar em prática significa governo e sociedade trabalhando juntos.

Foi isso que fizeram o secretário Cassiani e o prefeito Bernardes em Pedreira. Aproveitaram a ideia do jornalista Miguel desenvolvida pelo professor Mendes e a colocaram em prática. Hoje, a iniciativa serve de inspiração para outras cidades brasileiras e, assim, a roda gira. “Já recebemos a visita de mais de 100 cidades que querem conhecer mais o nosso projeto”, conta, satisfeito, Cassiani. [2]



[COLUNA]

Mãos **jardineiras** | Só mesmo a pé para acompanhar as aparições verdes pela cidade. Pois o tempo que uma muda precisa para crescer nada tem a ver com a velocidade no asfalto **MARIA LUTTERBACH***

Faz pouco mais de um mês que a gente notou uns buracos retangulares na calçada de uma rua da vizinhança. Estranhamos um pouco no começo, mas logo entramos na torcida para que aquilo fosse o ensaio de um canteiro. Depois de alguns dias de suspense, apareceram as esperadas mudas de árvores. Mesmo secas de dar dó, sem nenhum raminho verde, fizeram a alegria do nosso passeio matinal. De lá para cá, tem sido uma emoção cruzar a tal rua e cada folha nova vira motivo de festa.

E só mesmo andando a pé para conseguir acompanhar as tímidas aparições verdes pelo caminho. Porque o tempo que uma muda precisa para crescer nada tem a ver com a velocidade dos carros zunindo no asfalto. Sorte a nossa, ainda existem mãos jardineiras com calma para cuidar das plantas que resistem sob a fumaceira. Há quem cuide delas por conta própria, pelo prazer de ter onde pisar com os pés descalços, e tem quem faça do nobre ofício o seu ganha-pão.

O paranaense Nelson Singer, 54 anos, já tinha aprendido com a mãe a gostar de jardins, mas ficou mais detalhista depois de fazer um minicurso ^[1] oferecido pela Prefeitura de São Paulo, em meados do ano passado. Há mais de 30 anos ele saiu de Pinhais, sua cidade natal com nome de árvore, para viver em São Paulo, a metrópole cimentada. Plantando uma muda aqui, recolhendo um lixo ali, ele fez ressurgir uma convidativa pracinha em plena Rua da Glória, diante de todo o caos e charme do bairro da Liberdade.

Enquanto alcança uma bola para devolver às crianças que brincam na grama ao lado, conta que o termômetro de qualidade da praça é a quantidade de babás que hoje levam bebês para passear de manhã. “Antes tinha o maior matagal e o pessoal que gosta da pedrinha (*de crack*) também andava muito por aqui”, lembra.

Outros 50 jardineiros são contratados



pela Prefeitura para cuidar das áreas verdes do Centro e de mais 15 subprefeituras. Ex-moradores de rua e jovens sem perspectivas integram o grupo, no qual só entram desempregados com renda familiar de até meio salário mínimo. Depois de selecionados, os zeladores descobrem como fazer milagre não só com as plantas, mas com a bolsa de R\$ 572,25 recebida pelo projeto, que tem duração máxima de dois anos.

Nelson mesmo completa a renda com bicos semanais na feira de carros do Anhembi e, de vez em quando, ainda improvisa uma limpeza no jardim da delegacia que fica em frente à praça. Morador de um abrigo municipal, ele faz amizade com aposentados que passeiam entre os canteiros, enquanto pensa no próprio futuro. “Tenho que arrumar alguma coisa melhor quando o programa acabar, ou então dar um jeito de ganhar na Sena”, sorri.

Piquenique

Ao passo que o trabalho dos zeladores precisa de mais fôlego para se fazer notar, outras vizinhanças arregaçam as mangas para ver brotar árvores em suas esquinas. Quem passear pelos bairros da Lapa, Alto de Pinheiros, Vila Romana e Vila Anglo, por exemplo, pode se surpreender com pequenas ilhas verdes, graças à mobilização dos próprios moradores.

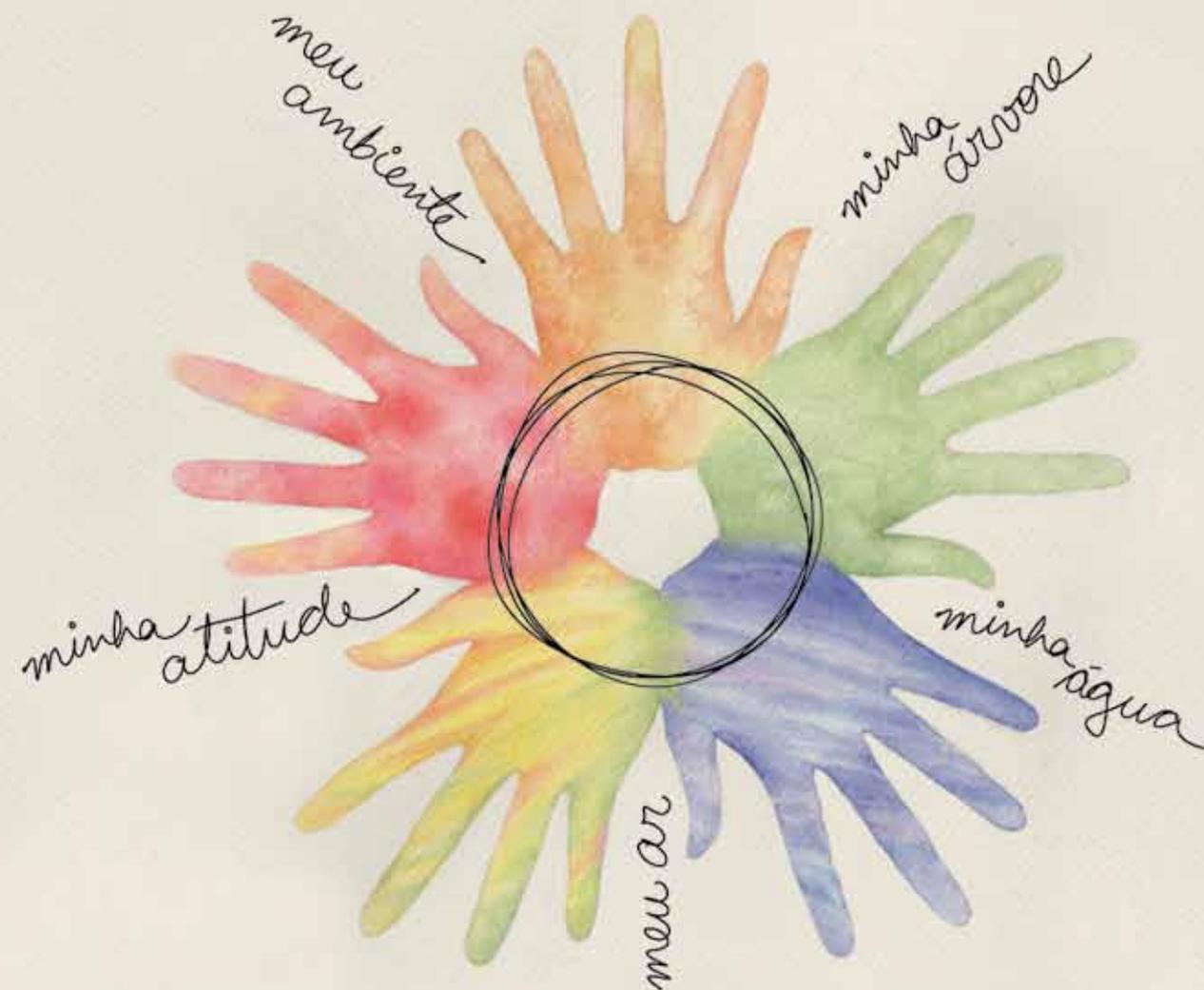
A primeira a tomar uma atitude foi Alice, uma menina de 4 anos que queria festejar o aniversário na praça perto de casa. A ideia pareceu tão boa que a mãe resolveu trocar

os presentes tradicionais por um parquinho novo para o espaço. Convocou amigos, empresas e a subprefeitura local e conseguiu realizar o desejo da aniversariante. Com o sucesso da empreitada, a turma começou a se reunir para ocupar mais duas praças próximas, num movimento que ganhou o simpático nome de Boa Praça.

Hoje, eles se encontram todo último domingo do mês num piquenique comunitário que tem troca de livros, projeção de filmes e ações para revitalizar os espaços. “Quando a gente termina o evento, a praça tem que estar melhor do que quando começamos”, explica Ricardo Ferraz, jornalista e integrante do movimento. Ele observa que a maioria das praças da cidade está malconservada, porque pouca gente frequenta. Ao mesmo tempo, ninguém frequenta justamente porque elas estão abandonadas. “Tentamos romper esse ciclo”, diz.

Ao se conhecer melhor, os vizinhos da região perceberam a vontade comum de ter mais espaços de convivência e partiram juntos para a ação. “Queremos que outras comunidades se organizem e sejam capazes de fazer por suas praças o que a gente faz pelas nossas”, completa Ferraz. Tem sentido: num ambiente hostil como o das grandes cidades, a nós resta tentar preencher qualquer cantinho com um pouco de vida. Depois, é hora de estender uma toalha xadrez pela grama e puxar o primeiro brinde.

* JORNALISTA. NESTA EDIÇÃO, SUBSTITUI A COLUNISTA DANIELA GOMES PINTO



VIVA a MATA ²⁰¹¹

20 a 22 de MAIO, das 9 às 18h, no PARQUE IBIRAPUERA

Participe desta grande celebração pelo seu ambiente: exposição, palestras, brincadeiras, oficina de plantio, teatros e muito mais, tudo gratuito!

[www.sosma.org.br]

[1] Mais informações sobre o curso e inscrições: (11) 3397-1203/1204 e 3106-4513

Inteligência à venda

No trilionário mercado de soluções para as cidades, nem todas as empresas estão se preparando para as novas demandas. No quesito trânsito, por exemplo, ainda se oferecem mais carros e menos mobilidade

POR FÁBIO RODRIGUES FOTOS ANTONIO BRASILIANO

▲ A edição 2010 do *World Factbook*, da Agência Central de Inteligência do governo dos EUA, calcula o PIB mexicano em US\$ 1,56 trilhão e o da Coreia do Sul em US\$ 1,46 trilhão. O do Brasil ficou em quase US\$ 2,2 trilhões

▲ *Startup* é uma companhia recém-fundada e que ainda está desenvolvendo seus produtos e tecnologias. O termo foi popularizado na época da bolha das pontocom e acabou se tornando um sinônimo para empresas jovens e inovadoras

Trinta e sete trilhões de dólares! A não ser que você seja o Tio Patinhas – que mantém seus “quaqueilhões” guardados em sua inexpugnável Caixa Forte –, um volume de dinheiro desses é praticamente inconcebível. Pois é mais ou menos essa quantia que a consultoria americana Booz & Company calcula que as cidades ao redor do mundo devam investir nos próximos 25 anos em soluções de inteligência urbana para preparar sua infraestrutura aos desafios deste novo século.

Isso equivale a praticamente US\$ 1,5 trilhão por ano, algo entre o **PIB do México (12º do mundo) e o da Coreia do Sul (13º do mundo)** ▲. Trata-se de uma enorme oportunidade de negócios para empresas dispostas a abrir mão dos confortáveis paradigmas do século XX e caminhar de peito aberto para o século XXI.

Segundo a ONU, por volta de 2050, aproximadamente 70% de todos os seres humanos estarão vivendo em cidades e isso significa que vamos precisar inventar novas saídas para uma porção de velhos problemas que se têm mostrado praticamente insolúveis dentro do modelo de sempre. No Brasil, esse futuro já chegou: 84% da população é urbana, segundo Censo 2010. Entre os problemas mais espinhosos a resolver, temos

a racionalização do consumo de recursos essenciais, como água e eletricidade, a universalização do acesso a serviços públicos de boa qualidade e o cada vez mais desesperador problema da mobilidade urbana.

Nas contas da Comissão Europeia de Mobilidade & Transporte, os congestionamentos custam aproximadamente 1% do PIB da UE. Isso equivale a rasgar mais ou menos US\$ 149 bilhões anualmente. Sem contar os prejuízos de toda ordem decorrentes da emissão de gases de efeito estufa.

É desafio pra ninguém botar defeito. A nosso favor, contudo, temos um arsenal inteiramente novo de ferramentas tecnológicas que promete revolucionar de forma radical o funcionamento e a eficiência das cidades. Esse fenômeno tem, entre seus apelidos, o de cidade inteligente (*mais à pág. 20*).

Ainda não se sabe que feições terão as cidades inteligentes daqui a alguns anos, mas está ficando claro que as melhores soluções não vêm do lugar que se esperava. Exemplo: é bem possível que a maioria dos problemas do trânsito acabe sendo resolvida nos laboratórios das megacorporações de tecnologia da informação ou por alguma *startup* ▲, em vez de partir das grandes





▀ O *car sharing* é um novo modelo de mobilidade. As empresas do ramo alugam carros por períodos curtos e preços módicos para clientes que pagam uma taxa mensal. A maior vantagem para os clientes é que eles têm praticamente os mesmos benefícios de ter um carro, sem ter de se preocupar com gasolina, manutenção, seguro etc.

montadoras, que, teoricamente, estariam mais bem posicionadas para bolar uma saída a um problema que elas ajudaram a fabricar.

Nesse sentido, chega a ser sintomático que nenhum representante da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) tenha aceitado falar com a reportagem. Mesmo enviando as questões por email a pedido assessoria de imprensa da entidade, a única resposta veio na forma de um artigo assinado pelo diretor de relações institucionais da Anfavea, Ademar Cantero (*acesse na versão digital desta reportagem*).

Enquanto isso, a seguradora Porto Seguro topou o desafio de fazer algo e lançou o Porto Vias, serviço que usa os dados produzidos pelos mais de 700 mil carros que a empresa rastreia por GPS para gerar um mapa em tempo real das condições de trânsito em São Paulo, Belo Horizonte, Curitiba e Rio de Janeiro. Dessa forma, os mais de 40 mil usuários podem ter uma ideia melhor de quanto tempo vão levar até seus destinos ou recorrer a seus *smartphones* em busca de rotas menos congestionadas.

A gerente de marketing, Tanyze Maronato, conta que todo o sistema foi desenvolvido internamente e, por enquanto, é um benefício que a empresa oferece a seus clientes – mas que novas oportunidades de negócio são sempre bem-vindas. “A gente tem consciência de que nossa precisão é muito grande, temos algo muito bom nas mãos”, comemora Tanyze, informando que a empresa já foi procurada por redes de TV interessadas em ter acesso aos dados e também tem conversado com a Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo.

Não que todas as montadoras estejam alheias à questão. Várias delas andam rascunhando planos B, nos quais, implicitamente, reconhecem que a venda de carros já não é um negócio tão atraente. A alemã BMW, por exemplo, lançou em fevereiro a submarca BMW i, que enfoca a oferta de “soluções sustentáveis de mobilidade”. A princípio, a nova bandeira centraliza o desenvolvimento de veículos híbridos e elétricos. É uma boa notícia, mas não resolve o problema. Entupir as ruas de carros menos poluentes não reduz os congestionamentos. Mas há sinais de esperança. Em março, a BMW i lançou um serviço de *car sharing* chamado DriveNow.

Vistos como uma curiosidade até há pouco tempo, os esquemas de *car sharing* estão chegando rápido ao mainstream. “Cada carro compartilhado tira das ruas entre 9 e 13 automóveis”, conta o empresário Felipe Barroso. Ele é um dos fundadores da Zazcar, empresa que, desde julho de 2009, atua no segmento de *car sharing* em São Paulo.

Segundo Barroso, enquanto nos países em desenvolvimento a indústria automobilística continua nadando de braçada, nos mercados mais ricos e maduros, contudo, ela já está precisando fazer mudanças de rumo.

A indústria automobilística continuará espremendo seu velho modelo de negócios enquanto der, mas já anda procurando outros caminhos

“Aqui no Brasil ainda se vende muito carro, ao passo que nos Estados Unidos estão saindo mais carros velhos das ruas do que novas unidades são vendidas”, diz. Para ele, as companhias vão continuar espremendo seu velho modelo de negócios enquanto der, mas já andam procurando outros caminhos. “Recentemente, a Renault mudou sua missão. Ela não é mais uma empresa que vende carros, mas uma fornecedora de mobilidade sustentável”, arremata.

Já o arquiteto e urbanista Caio Vassão, desconfia um pouco da capacidade das empresas automobilísticas de se reinventarem. O problema, segundo ele, está no fato de elas não passarem – em sua raiz mais profunda – de usinas siderúrgicas. “É uma indústria pesada que exige muito capital”, diz. O resultado é que elas são, quase sempre, conservadoras no que diz respeito ao repertório tecnológico que estão dispostas a testar.

Junto com o também arquiteto Marcus Del Mastro, Vassão trabalha desde 2008 no desenvolvimento de um produto de mobilidade chamado *pocket car* – um carrinho elétrico para uma ou duas pessoas que não passa dos 60 km/h e tem custo baixíssimo. “Comparando com produtos mais ou menos similares, calculamos que ficaria entre R\$ 3 mil e R\$ 5 mil, valor que pode cair quando tivermos escala de produção”, garante.

A ideia do *pocket car* não é tentar emular o modelo tradicional do transporte individual – o próprio Vassão reconhece que isso seria um despautério que causaria mais mal do que bem –, mas que ele funcione num modelo similar ao *car sharing* e em estreita articulação com o transporte público. “A ideia é que o *pocket car* não seja uma posse. O usuário chegaria a um ponto como um aeroporto ou uma estação de metrô e pegaria um *pocket car* para fazer a última etapa do trajeto”, explica.

De acordo com Felipe, um esquema parecido já é testado em Paris. “Eles vão colocar uma frota de 3 mil carros elétricos a disposição da população pelo mesmo modelo das bicicletas *Vélib*”, anima-se, ressaltando que o modelo que está sendo esboçado turva a antes claríssima distinção entre transporte individual e público.

OUTRAS INTELIGÊNCIAS

Trocar o atual modelo de mobilidade urbana por outro mais eficaz é um bom começo, mas não esgota as promessas que os “vendedores de cidades inteligentes” andam fazendo mundo afora. A confiar em cada uma delas, a impressão é que não demora para o nosso dia a

dia começar a ficar parecido com o dos Jetsons.

Em mais três anos fica pronta Songdo, cidade da Coreia do Sul que está sendo construída por US\$ 35 bilhões com tudo o que há de mais sofisticado em termos de inteligência urbana. A Cisco é a empresa que está desenvolvendo as soluções tecnológicas que farão Songdo funcionar e está equipando a cidade com conexões de internet tão parrudas que os moradores poderão usar serviços de telepresença disponíveis hoje para clientes corporativos.

Segundo o diretor de estratégia e inovação para a América Latina da Cisco, Paulo Abreu, com o uso desses serviços de telepresença, é possível disponibilizar uma série de serviços públicos por uma fração do que eles custariam na versão analógica. “Você pode, por exemplo, oferecer aulas ou fazer consultas médicas sem ter de sair de casa”, diz.

No fundo, a revolução urbana seria só mais uma das revoluções que a microeletrônica vem produzindo em série desde meados do século XX. “Existe uma crescente digitalização da sociedade, o mundo está cada vez mais instrumentado”, explica o gerente de novas tecnologias aplicadas da IBM Brasil, César Taurion. “Os chips estão cada vez menores e mais baratos, então, você consegue inseri-los na infraestrutura física das cidades, como redes de água, luz etc. É o que cria a oportunidade para que as cidades fiquem mais inteligentes”, resume.

O melhor testemunho da força com que a IBM companhia está entrando nesse novo filão vem do fato de ele ter sido o mote da campanha de TV que a empresa levou ao ar no ano passado, em vários países. Convenhamos que infraestrutura para cidades inteligentes não é o típico produto de consumo que precisa ser exaustivamente anunciado para vender bem, portanto levar o assunto para a TV sinaliza claramente que a companhia quer colar sua imagem corporativa ao tema.

Ligar um chip barato num equipamento urbano e conectá-lo numa rede, como propõe a IBM, abre um mundo de possibilidades. Processadores podem fazer uma porção de coisas interessantes, como interligar as câmeras que diferentes serviços da prefeitura – polícia, controle de tráfego etc. – têm espalhadas pela cidade a sistemas de computadores. Ao usar os softwares para analisar as imagens, torna-se possível controlar multidões que entram ou saem de estádios de futebol (o que pode ser útil num país que está às vésperas de uma Copa do Mundo) em busca de indícios de confusão e

▀ *Vélib* é o programa público de aluguel de bicicletas criado pela prefeitura de Paris em julho de 2007. Mais de 20 mil bicicletas estão disponíveis nas mais de 1.200 estações espalhadas pela capital francesa

Associar a melhoria dos sistemas viário e elétrico à redução de gases de efeito estufa foi a oportunidade que a IBM decidiu explorar

até flagrar espertinhos que estejam desrespeitando as regras de trânsito.

Não só o trânsito pode melhorar. Companhias de água e de luz também têm grandes expectativas sobre a forma como infraestruturas mais inteligentes poderão impactar seus resultados. O diretor de tecnologia e serviços da AES Eletropaulo, Ricardo van Erven, destaca que a adoção dos chamados *grids* inteligentes possibilitará uma gestão melhor do sistema elétrico como um todo, mas, para o cliente doméstico, o que mais deve chamar a atenção é a medição inteligente que vai permitir a criação de tarifas diferenciadas. *(mais à pág. ao lado)*

“Teremos equipamentos capazes de passar ao consumidor tarifas diferentes ao longo do dia, assim será possível escolher usar determinados equipamentos nos horários mais baratos”, relata o diretor, acrescentando que isso vai permitir o desvio de parte do consumo para fora do horário de pico.

A melhoria nas tecnologias de medição também tem sido uma das principais armas da Sabesp em seu objetivo de cortar pela metade as perdas do sistema que hoje estão em 26% (a média brasileira é de indecentes 45%). De acordo com o assessor de meio ambiente da presidência, Marcelo Morgado, os hidrômetros mais modernos medem muito melhor os consumos de baixa vazão. Clientes de grandes volumes também têm acesso a serviços de telemedição que permitem acompanhar o consumo em tempo real. “Os gestores podem saber em que pontos há um consumo anormal e agir preventivamente”, diz.

Segundo Taurion, da IBM, uma infraestrutura mais eficiente tornou-se peça-chave para conciliar crescimento econômico e padrões ambientais rigorosos. Melhorar os sistemas viário e elétrico é vital para reduzir as emissões de gases de efeito estufa. “Isso abre uma oportunidade para o desenvolvimento de soluções inovadoras. Percebemos que havia oportunidade de negócios aí”, comenta.

Esse é um jogo novo até para uma empresa do porte da IBM. “Quando você pensa em cidades inteligentes, fala de um ecossistema de negócios que vai desenvolver os produtos e serviços para compor essas soluções. Isso envolve empresas de TI, de construção civil, de eletrônica e governos trabalhando em parceria. Estamos só aprendendo a fazer esse negócio”, diz Taurion. ■



LEIA ARTIGO DA ANFAVEA NA VERSÃO DIGITAL DESTA REPORTAGEM EM WWW.FGV.BR/CES/PAGINA22

[ESTALO]

Uma nova ideia por mês

PARCEIRO

Santander

Energia **interativa** | A gestão inteligente de redes de energia, baseada na troca de informações entre consumidores e concessionárias, abre caminho para a eficiência e a transparência **POR MANUELA AZENHA**

Para o consumidor, maior controle e planejamento dos gastos de energia.

Para as empresas concessionárias, o monitoramento preciso do fluxo, a localização dos defeitos e a possibilidade de reparos à distância. São as redes de energia elétrica do futuro.

O *smart grid*, como também é conhecido, funciona por meio de medidores inteligentes que fazem a comunicação instantânea entre quem recebe e quem oferta energia elétrica. O volume de informações proporciona ao mesmo tempo a interatividade e a autonomia dos atores envolvidos na distribuição de energia, transformando a relação entre eles.

As novas tecnologias vão permitir, por exemplo, a compra de uma quantidade específica de eletricidade com um cartão pré-pago – bastaria digitar o código para ter acesso aos quilowatts. Ou programar a máquina de lavar para funcionar de madrugada, horário em que o custo de energia é menor e a rede está sob menos demanda, evitando o risco de apagões.

Hoje em dia, as empresas ficam sabendo de alguma falha ou queda de energia quando acionadas pelas reclamações dos clientes, para então direcionar uma equipe às proximidades e localizar o ponto exato a ser reparado. Com o *smart grid*, sensores espalhados pela rede elétrica otimizarão o serviço. Além de diminuir o custo, a tecnologia pode aliviar os picos de demanda, minimizando o desgaste das redes e demandando menos energia das usinas geradoras.

A transição completa do modelo atual para o *smart grid*, no entanto, exige tempo e dinheiro. Segundo relatório recente do Instituto de Pesquisa em Energia Elétrica (Eprí), o funcionamento pleno do *smart grid* nos EUA custará entre US\$ 338 bilhões e US\$ 476 bilhões. O valor é altíssimo, mas o instituto prevê um possível retorno sobre o investimento de US\$ 1,3 trilhão a US\$ 2 trilhões num prazo de 20 anos.

A implementação do *smart grid* em grande escala aconteceu pela primeira vez



HUHNE, do Departamento de Energia e Mudanças Climáticas do Reino Unido, aponta para o ganho duplo ao se poupar energia e dinheiro

na Itália, em 2005, pela concessionária Enel. O custo foi de 2,1 bilhões de euros, mas segundo o americano National Energy Technology Laboratory (NETL), o projeto possibilitou a economia de 500 milhões de euros anuais ao país.

No Reino Unido, o governo anunciou um projeto de instalação de 53 milhões de medidores inteligentes de gás e eletricidade. O secretário do Departamento de Energia e Mudanças Climáticas britânico Chris Huhne declarou: “Os medidores inteligentes são parte fundamental ao nos dar controle sobre como utilizamos a energia em casa e no trabalho, ajudando a reduzir o desperdício e a economizar dinheiro”.

Brasil entra no páreo

A previsão é de que, até 2030, o Brasil será o sexto país do mundo em investimentos na área, segundo relatório do Innovation Observatory. De acordo com a coautora do relatório, Catherine Viola, o País espera instalar 63 milhões de medidores inteligentes até 2021.

Em novembro de 2010, a AES Eletropaulo anunciou um projeto-piloto no bairro do Ipiranga, em São Paulo, no qual seriam investidos de R\$ 4 milhões a R\$ 5 milhões. O projeto envolve 2 mil medidores eletrônicos monitorando o consumo de

energia e pretende ainda automatizar a localização e a resolução à distância de falhas no fornecimento.

Outra possibilidade que o *smart grid* abre é a incorporação à rede de energia gerada por pequenos produtores, sejam eles domésticos, comerciais ou industriais. Nicolau Branco, vice-presidente de operações da Neoris Brasil, diz que a ação desses novos agentes vai contribuir para a redução dos gases de efeito estufa, ao viabilizar a integração de energia limpa e renovável – como a solar e eólica – proveniente de pequenos produtores.

Segundo Branco, há consenso entre vários analistas de mercado de que a partir de 2020 o Brasil terá capacidade técnica de operar sistemas inteligentes em escala nacional: “Até lá, várias barreiras precisam ser quebradas, e as mais complexas são de ordem fiscal e tributária. Veremos mercados mais maduros e regulados, grandes e pequenos investimentos, com a garantia de uma matriz energética mais sustentável”.

Para ele, este pode ser o legado da nossa geração, que vem usufruindo das riquezas e oportunidades geradas no século XX, mas sofre com os impactos sociais e ambientais da política do progresso a qualquer custo. ■

Alta luz

FOTOS ANTONIO BRASILIANO TEXTO AMÁLIA SAFATLE

O fotógrafo, literalmente, atirou no escuro. Mirou uma cidade, mas acertou outra. Quando viu o resultado, não reconheceu a São Paulo onde mora. Formas impensadas se revelaram, como se a metrópole fosse mesmo feita de camadas, universos paralelos que emergem de surpresa. Foi assim que apareceu um sinuoso Grajaú. Um Cadeião de Pinheiros, sorriso aberto na prisão. E um fulgurante Pacaembu em noite de jogo. [vz](#)







Se essa rua fosse **minha**

Vamos imaginar, ainda que com máximo poder de abstração, como seriam as nossas cidades se a bicicleta fosse encarada como um veículo legítimo. Os benefícios difusos, econômicos, sociais, ambientais e urbanísticos são surpreendentes

POR CAROLINA DERIVI COLABOROU ELI RIDOLFI FOTOS ANTONIO BRASILIANO

“As cidades são manifestações físicas das nossas crenças mais profundas e de pensamentos muitas vezes inconscientes, não tanto como indivíduos, mas como os animais sociais que somos. Um cientista só precisa analisar o

que construímos – as colmeias que criamos – para saber o que se passa pelas nossas cabeças e aquilo a que damos importância.”

Essas linhas foram escritas pelo músico David Byrne, em seu livro *Diários de Bicicleta*. Trata-se de um senso de iluminação, de verdade revelada nas ruas, que é muito comum entre os amantes da bicicleta. Conversar com um ciclista, quando você não é um deles, é como ouvir o relato de uma festa muito legal para a qual você não foi convidado. Ainda.

A citação está aí também para justificar que pela primeira vez na minha vida profissional estou incluindo a experiência pessoal numa reportagem. Fora da caixa de jornalista isenta, sinto-me como o estudante que faz a redação do vestibular em primeira pessoa, um pecado mortal para a maioria dos cursinhos. Mas parece indispensável vivenciar a bicicleta para entender o que há de especial nesse ponto de vista “mais rápido que uma caminhada, mais lento que um trem e ligeiramente mais alto que o de uma pessoa”, o que aparentemente muda tudo.

Outra ambição estruturante é compreender por

que uma peça tão simplória da tecnologia industrial do século XIX, um dos veículos mais populares do mundo, uma lembrança calorosa da infância da grande maioria das pessoas, pode se tornar um alienígena subversivo no cenário de uma grande cidade.

Tão subversivo que, há poucos anos, os passeios de bicicleta em grupo eram alvo frequente de abordagem policial. O hábito de perguntar pelo líder do suposto entrave ao trânsito motivou respostas bem-humoradas. Certa vez, uma centena de ciclistas a caminho de Santos vestiu a mesma camiseta, onde se lia “vice-líder”. Dá vontade de perguntar a Byrne: o que esse estranhamento diz sobre nós?

ALGUMA COISA ACONTECE

Quando fui apresentada à minha magrela de trabalho, discutimos de que tipo de equipamento eu precisaria. Um capacete, luzes refletoras para pedalar à noite, roupas claras ou de cores vibrantes. Convencida de que estava diante de uma aventura de alto risco, mencionei cotoveleiras e joelheiras, mas o meu **bike anjo**, Felipe Gasko, foi gentil o bastante para não me chamar de ridícula e apenas desconsiderou minha sugestão.

Só mais tarde descobri que, apesar de o número de viagens de bicicleta em São Paulo ter aumentado quase

▀ São Paulo tem menos ciclovias que Sorocaba, no interior do estado, com 70 quilômetros, e perde de longe para Rio Branco, capital acreana, com mais de 100

▀ Bike anjo é a denominação do ciclista mais experiente que oferece as primeiras lições ao iniciante, também chamado de padrinho

200% em 10 anos (de 1997 a 2007), os acidentes fatais com ciclistas vêm caindo consideravelmente. O sistema cicloviário da cidade é praticamente **inexistente** ▀, o que torna mais certo atribuir o avanço aos próprios atores do trânsito, que paulatinamente começam a se acostumar com os ciclistas, hoje estimados em mais de 300 mil.

É possível literalmente enxergar o processo de inclusão da bicicleta no espaço urbano, apenas com base em quem pedala e como pedala. A parafarnália de equipamentos é um indicador. Nas cidades europeias notoriamente amigáveis com a bicicleta é quase impossível avistar um ciclista vestido a caráter. “Aqui tem essa ‘neura’ de luzinha, lanterninha, capacete. É mais seguro pedalar parecendo uma árvore de Natal. Tem de ser assim até que eles (*os motoristas*) nos vejam de verdade”, diz Teresa D’Aprile, uma veterana de 63 anos que pedala em São Paulo desde 1985.

Aprendi com Denis Russo, jornalista e autor do blog Sustentável é Pouco, que os primeiros cicloativistas americanos eram muito identificados com o perfil dos *bike messengers*: homens jovens que pedalavam agressiva e velozmente. André Pasqualini, fundador do Instituto CicloBR, conta que muitos dos desbravadores em São Paulo foram os esportistas radicais, uma turma predominantemente masculina.

Conforme a bicicleta vai-se consolidando como alternativa de transporte num ambiente relativamente seguro, despontam mais mulheres. Elas ainda são

um décimo do total de ciclistas na capital paulista, mas já é possível avistá-las na rua, assim como aqueles que aposentaram a lycra e usam roupas sociais – 70% dos deslocamentos de bicicleta são para ir e voltar do trabalho.

O último estágio é dado pela presença de crianças e idosos, até que o cenário ciclístico se torna tão diverso e corriqueiro que não há mais necessidade sequer da irmandade entre os adeptos. É o que notou João Paulo Amaral, com seus quatro anos de pedal paulistano, em visita a Copenhague, na Dinamarca: “Lá é tanta gente pedalando, tão comum, que isso não une as pessoas. No Brasil a gente ainda compartilha a descoberta da liberdade, de sair às seis da tarde e saber que o trajeto vai levar só 20 minutos. E todo mundo se identifica como minoria”.

O sistema de apoio montado pela comunidade de ciclistas para instruir iniciantes é vastíssimo (*veja indicações na versão digital desta reportagem em fgv.br/ces/pagina22*). No meu caminho para encontrar Teresa D’Aprile e seu grupo, o Saia na Noite, só para mulheres, cruzei com outros ciclistas que invariavelmente buzina e me cumprimentam. Lembro da saudação N’Avi, no filme *Avatar*: “Eu vejo você”.

A demora no trânsito é apontada por todos como o principal motivador para aderir à bicicleta. “Não deixa de ser triste perceber que foi só a partir do uso da classe média que esse assunto entrou no radar do governo”, diz o arquiteto e urbanista Ricardo Corrêa, cuja empresa,

Sobre duas rodas, trafegar vira sinônimo de ocupar as ruas. Essa característica pode contribuir para revitalizar espaços degradados

a TC Urbes, especializou-se em projetos cicloviários.

Depois de duas horas pedalando à noite, sinto-me relaxada pela primeira vez na semana. Poderosa endorfina. Não é à toa que, de todos os transeuntes de São Paulo, os ciclistas são praticamente os únicos com bons testemunhos sobre seus deslocamentos.

PSICOCIDADE

Pedalar também pode ser estressante, especialmente porque as infrações consideradas pequenas por quem dirige podem representar risco de morte para quem está de bicicleta. É possível que todos estejamos imersos na mesma “seleção natural do trânsito”, como diz Russo, segundo a qual só os mais agressivos sobrevivem.

O jornalista remete-se ao guarda de trânsito que sinaliza freneticamente para que os carros passem, enervando quem gostaria de manter um ritmo tranquilo, e também ao “monstro de Porto Alegre”, o bancário Ricardo José Neis, que atropelou um grupo de ciclistas em fevereiro. “Esse cara não é punido quando está num estágio ligeiramente anterior a ser um doido que tenta matar 20 pessoas. Esse tipo de personagem se sente à vontade no trânsito, enquanto as pessoas mais sensíveis e tranquilas vão deixando de dirigir.”

A explicação do sociólogo Roberto DaMatta, em seu novo livro *Fé em Deus e Pé na Tábua*, é que a igualdade incomoda os brasileiros, acostumados ao sistema de privilégios e regras turvas. É como se tivéssemos recebido todo o aparato de um sistema moderno de trânsito, mas, culturalmente, ainda estivéssemos no tempo em que as senhoras distintas eram transportadas em cadeirinhas carregadas por escravos e a carruagem do senador merecia todas as reverências. Cada deslize alheio se transforma num insulto.

O carro como símbolo de status social, privilegiado no espaço, é um excelente gatilho para esse tipo de postura. Mas, segundo o sociólogo, todos os demais também são capazes de formular justificativas para sua superioridade. Na internet, os comentários em torno do incidente em Porto Alegre assumem o tom de uma guerra de culturas. Ciclistas são assim, motoristas são assado, qualificações nada lisonjeiras.

Psicólogos americanos descobriram, nos anos 60, um fenômeno chamado “categorização social”. Uma série de experimentos demonstrou que a simples divisão das pessoas em grupos estimula a rivalidade. Segundo Pasqualini, o movimento cicloativista vem tentando superar o discurso de superioridade moral de quem pedala.

“No começo, o pessoal protestava parando o

trânsito e erguendo as bicicletas. Hoje eu não quero mais convencer ninguém a sair do carro. Já tem muita gente querendo pedalar.” No entanto, frases de ordem como “menos carro, mais bicicleta” e “eu transito, você congestionou” permanecem no repertório dos passeios ciclísticos em São Paulo.

De acordo com Esdras Vasconcellos, especialista em psicologia do trânsito, a vulnerabilidade de ciclistas e motociclistas é o que estimula o senso de comunidade. O mesmo não se observa nos motoristas, porque o carro, em que pese estar na rua, mantém o ocupante em seu espaço privado. Ainda mais em tempos de blindados e vidros escurecidos.

O EFEITO BICICLETA

Uma das maiores descobertas de quem experimenta a vida sobre duas rodas é que trafegar vira sinônimo de ocupar a rua, diferentemente de quem está no carro ou no transporte público. É impossível evitar a interação com pessoas e o meio ambiente. Quando perguntei aos namorados João Paulo Amaral e Evelyn Araripe o que mais incomoda um ciclista, ele respondeu poluição; ela, o assédio dos homens na rua.

Não pude deixar de imaginar o que aconteceria com as cidades se todos – incluindo os mais privilegiados – estivéssemos mais expostos aos problemas permanentes do espaço público. Daí o significado amplo e poderoso da **“massa crítica”** ▀, expressão favorita dos ciclistas.

Foi com a bicicleta que o arquiteto José Bueno redescobriu os rios de São Paulo. Fiquei boquiaberta ao saber que uma das nascentes do Rio Anhangabaú fica a poucas quadras da Avenida Paulista. Outras muitas nascentes e córregos estão espalhados em terrenos baldios e galerias submersas, ocultos nos pontos mais cinzentos da cidade. “O que aconteceria se as pessoas redescobrissem esses rios enterrados vivos?”, reflete Bueno.

Essa simples característica, ocupar e não apenas trafegar, tem o poder de revitalizar aqueles espaços que foram degradados, porque se tornaram mera via de passagem, ou porque a falta de vagas de estacionamento inibe a frequência. Se tiver ciclovia, melhor ainda. “O casamento do programa cicloviário com o de pedestres é indispensável. Se não tratar as calçadas, os pedestres ocupam a ciclovia. É natural que planejar esse dois modos envolva também árvores, bancos, praças”, diz Reginaldo Paiva, presidente de Comissão de Bicicletas da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

São esses os cenários perseguidos por grandes cidades do Novo Mundo, como Nova York, Seul e

▀ O termo, emprestado da física, significa a quantidade necessária de um material para manter uma reação nuclear. No contexto social, pode ser entendido como o auge da mobilização em que a realidade começa a se transformar



Integrada com o transporte público, a bicicleta representa tempo e flexibilidade para quem precisa de oportunidades e mobilidade social



Bogotá, afinadas com Novo Urbanismo, que emergiu a partir dos anos 80 para defender os múltiplos usos do espaço público. Antes, o nascimento do urbanismo como disciplina coincidiu com o auge da Revolução Industrial. Conforme o espírito dos tempos, as ruas foram se assemelhando a engrenagens de uma máquina, ironicamente projetadas para a eficiência dos fluxos. [1]

Se não há permanência, não há necessidade de

planejar ruas agradáveis. “Com a globalização, um dos grandes diferenciais para atrair investimentos passa a ser a qualidade de vida que a cidade proporciona a sua população”, lembra Adalberto Maluf, diretor da Fundação Clinton, em São Paulo. Inclua-se neste panorama a qualidade do ar, sempre associada ao fomento à bicicleta.

Talvez o mais importante aspecto dessa história é que a cidade congestionada se transforma também num lugar de imobilidade social, onde as oportunidades são limitadas por viagens penosas. Em São Paulo, um terço dos deslocamentos é feito a pé. Segundo Paiva, se apenas 10% dessas pessoas tivessem a chance de usar a bicicleta integrada ao transporte público convencional, a cidade teria 1,5 milhão de ciclistas cotidianos, fazendo trajetos curtos, não necessariamente atletas. Gente, como diz o urbanista Ricardo Corrêa, com mais flexibilidade e tempo para fazer um curso, cuidar dos filhos, consumir opções de lazer. Assim, qualidade de vida se aproxima da justiça social e faz a economia girar.

Se o leitor chegou até esse ponto e ainda está se perguntando o que a bicicleta pode fazer pelo trânsito, está fazendo a pergunta errada. Meu amigo Thiago Guimarães, economista que acaba de concluir um mestrado em planejamento urbano em Hamburgo, na Alemanha, diz que é tempo de superar os dilemas da mobilidade para entrar na era da acessibilidade: “Não importa se o cara consegue percorrer 400 quilômetros em um dia. O que importa é se as pessoas estão acessando os destinos que desejam”.

Encarar a mobilidade como um meio e não um fim revela o horizonte da multimodalidade, na qual há espaço para a bicicleta e também para os carros, ainda que sob restrições. Combina muito mais com a vida contemporânea, lembra Guimarães, porque o tempo em que as mulheres ficavam em casa e os homens se deslocavam religiosamente no mesmo horário ficou para trás. As múltiplas necessidades do século XXI requerem múltiplos modos de transporte, combinados entre si.

Sei que, no Brasil acostumado a espelhar suas diferenças no trânsito, a visão de um futuro em que todas as classes compartilham todos os modos é um tanto surreal. Mas algo que Corrêa disse ficou na minha cabeça: “No Brasil, cada 30 anos, pelo menos, toda rua precisa ser refeita. Há um desgaste natural”. Voltando da entrevista, a bordo da minha bicicleta, eu não conseguia mais olhar as ruas da mesma forma. Cada esquina passou a simbolizar uma potência de transformação inexorável. [2]

[1] Para saber mais, vale a pena conferir o livro *Conquistar a rua!* *Compartilhar sem dividir* (diversos autores, editora Romano Guerra)

[ANÁLISE]

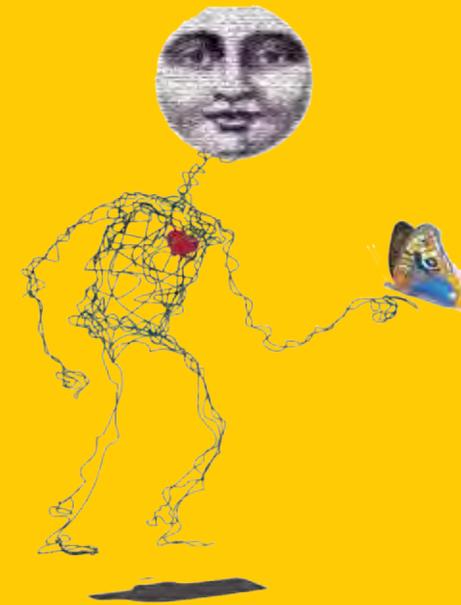
O **clima**: um planeta e os homens | Em um livro singular, a visão livre de eminentes cientistas franceses sobre a mudança climática **POR IGNACY SACHS***

Este é o título de um livro fora do comum que procura dar uma resposta à questão fundamental: “Qual a influência humana sobre o aquecimento climático?” [1] Os seus 26 autores são eminentes cientistas franceses, na sua maioria membros do Clube dos Argonautas (clubdesargonautes.org). Todos aposentados, atuam com a máxima liberdade de pensamento.

O primeiro capítulo do livro resume as mudanças climáticas do passado e suas consequências para o desenvolvimento da vida no nosso planeta. O segundo descreve as características essenciais dos sistemas climáticos, enquanto o terceiro apresenta os argumentos que permitem pensar na possibilidade de uma mudança climática mundial provocada por atividades humanas. A partir daí, são avaliados os riscos das mudanças climáticas suscetíveis de ocorrer no século atual, as suas consequências e as medidas que podem (e devem) ser tomadas para minorar seu impacto. O último capítulo procura entender o porquê e as razões subjetivas da paixão que se exprime nos debates sobre o clima.

O livro traz uma mensagem de solidariedade ao Grupo dos Peritos Intergovernamentais sobre a Evolução do Clima, conhecido pela sigla Giec, recente alvo de fortes ataques por parte de certos cientistas e da mídia. Segundo os autores, a ofensiva contra o Giec lembra o costume antigo que consistia em exterminar o mensageiro portador de notícias ruins. A conclusão é inequívoca: “Se o Giec não existisse... seria necessário inventá-lo” (pág. 304).

Dois antigos primeiros-ministros franceses, Michel Rocard e Alain Juppé – este último recém-nomeado ministro das Relações Exteriores –, concederam aos organizadores do volume entrevistas convergentes, em que pesem as diferenças políticas que os separam. Ao tomarmos consciência da ameaça climática, devemos privilegiar políticas favoráveis a uma



mudança da sociedade, aprendendo a viver de outra maneira: diminuir o consumo da energia e, ao mesmo tempo, incentivar as fontes renováveis.

O livro não procura esconder as graves ameaças potenciais, resultantes das mudanças climáticas, porém diverge radicalmente do pensamento dos catastrofistas. A sua mensagem central é: “Geonautas, estamos descobrindo que embarcamos numa nave que devemos aprender a pilotar para garantir a sua habitabilidade para a espécie humana” (pág. 285).

Na impossibilidade de resumir em poucas linhas a rica matéria do livro, que merece uma tradução rápida para o benefício dos leitores brasileiros, no que segue vou me limitar a comentar a reflexão filosófica de Bruno Voituriez, oceanógrafo e presidente do Clube dos Argonautas, que reata com o conceito de evolução criadora de Henri Bergson (págs. 282 a 286).

O homem, ator não exclusivo da evolução da Terra, deve assumir as suas responsabilidades. A Terra não é uma deusa. Tampouco se deve sacralizar ou demonizar os homens, a exemplo de alguns adeptos da ecologia profunda.

Cabe aos homens tomar humildemente o seu futuro em mãos com os meios intelectuais e técnicos de que dispõem, valendo-se ainda dos recursos variados que a natureza lhes oferece. Sabemos que estes são limitados, mas isso não deve impedir a sua utilização. É normal que defendamos com prioridade a nossa existência e as nossas condições de vida. Porém, sabemos ainda que o determinismo absoluto não existe e todas as nossas previsões comportam uma margem de incerteza. Não podemos ter a garantia absoluta de que saberemos manter na Terra um hábitat decente para os quase 7 bilhões que já somos e para os nossos sucessores que serão mais numerosos.

Para reduzir as imprecisões, o primeiro dever dos “geonautas” é conhecer e compreender melhor o funcionamento da nave espacial Terra, para tentar prever a evolução do sistema e, assim, reduzir tais incertezas que pesam sobre o nosso destino. “O saber é o futuro do homem” (pág. 285). Uma “geoscopia” permanente é o instrumento indispensável aos geonautas responsáveis e o alicerce sobre o qual os homens poderão desenvolver as tecnologias necessárias para administrar melhor a habitabilidade de sua casa. Sem perder de vista que a população continua a aumentar, a Terra, indiferente, mantém-se nos seus limites, as mudanças climáticas estão ocorrendo e os ajustes e as adaptações não se farão sem sobressaltos. “Assim caminha o Universo e a vida que dele resulta... Homem, ajuda-te, porque o céu não te ajudará!” (pág. 286).

A condição para tanto é que se instaure uma cooperação internacional livre de ideologias, nacionalismos e interesses particulares. Esperemos que a segunda Cúpula da Terra que se reunirá no Rio de Janeiro em 2012 constitua um passo nesta direção. [3]

* ECOSOCIOECONOMISTA DA ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES EN SCIENCES SOCIALES

[1] *Climat – une planète et des hommes, quelle influence humaine sur le changement climatique?*, obra coletiva, coordenada sob a direção de Aline Chabreuil e Michel Petit, com apresentação de Erik Orsenna e Michel Petit, Paris: Le Cherche Midi, 2011.



O trabalho do coletivo mineiro Poro é realizado com poucos recursos e prima pela efemeridade

Com **afeto**, nas cidades

Nada de palcos. Artistas entregam-se e integram-se ao cotidiano, ressensibilizam o espaço urbano e provocam a real convivência

POR ANA CRISTINA D'ANGELO



Uma amiga me confidenciou que o amor está na moda. Pensei: era o que faltava, o último bastião da expressão e naturalidade humanas empacotado para *delivery*! Corta para a Virada Cultural, em abril, em São Paulo: 4 milhões de pessoas tomam o Centro da cidade para assistir a shows, encontrar a turma, dançar e passear admirando a beleza peculiar da arquitetura da região.

A vida urbana brasileira data de pouco. Somente a partir da década de 1970, a população das cidades ultrapassou a rural, em um processo de inchaço e esvaziamento de determinadas regiões, mas, sobretudo, de transformações, inaugurando uma cultura urbana e um aumento extraordinário dos intercâmbios sociais, além de mobilidade, eficiência, produtividade, tecnologia. Mas a massificação do mundo tornou o vínculo social um produto padronizado, o anonimato

passou a massacrar a maioria dos assalariados (nós) e a vida midiática e espetacularizada tomou o lugar de afetos reais e espontâneos. Nesse contexto, aportam as teorias e manifestações artísticas em direção a utopias da proximidade, do convívio, das relações humanas no mundo real, e não mediadas pelos facebooks da vida.

No pano de fundo histórico-cultural e econômico, resumido no parágrafo acima, ao longo das últimas décadas permitiu-se vislumbrar uma arte relacional – termo criado pelo crítico francês Nicolas Bourriaud para uma arte que toma como horizonte teórico a esfera das interações humanas e seu contexto social, mais do que a afirmação de um espaço simbólico autônomo e privado.

Trata-se de uma arte que se vê como oportunidade para “habitar melhor” o mundo, em vez de construí-lo segundo uma ideia preconcebida da evolução histórica – conforme nos explica o crítico, escritor e curador francês em seu *Estética Relacional*, publicado no Brasil

Um carrinho amarelo tocando CDs no centro de Salvador: cena simples que atrai gente e cria relações instantâneas

pela Martins Fontes. O livro é de 1998, mas a tradução brasileira somente chegou em 2009. Pela observação de Bourriaud, o artista sai do palco e integra o cotidiano como um cidadão interferindo na realidade, propondo reações ou colaborações na perspectiva da proximidade. A arte não é mais mero espelho, reflexo e representação da realidade, mas parte indissolúvel dela.

“Assim, a obra de arte, especialmente dos anos 90 para cá, poderia funcionar como um dispositivo relacional aleatório, uma máquina de provocar e gerar encontros casuais, individuais ou coletivos”, escreve Bourriaud.

Naturalmente, na história da arte já se observa a formação de relações de convívio desde os anos 60: Lygia Clark, Lygia Pape e Helio Oiticica podem ser citados como bons exemplos brasileiros. Clark considerava a arte um exercício para a vida. No caso de Pape, não por acaso a intervenção *Divisor* foi recriada na última Bienal de São Paulo. Encenada pela primeira vez em 1968, consiste em um enorme tecido branco com fendas em que as pessoas colocam suas cabeças e se movimentam, gerando um corpo único, distante da presença do artista.

A geração dos 90 em diante retoma a problemática das relações humanas, mas sem a questão da definição de arte, o que era essencial para as décadas de 60 e 70. A ideia agora não é ampliar os limites da arte, mas testar sua capacidade de resistência dentro do campo social global.

Se artista é igual a pedreiro, como diz o nome do disco da banda Macaco Bong (*Artista Igual Pedreiro*), a arte agora se vale de microutopias cotidianas e estratégias miméticas. Qualquer posição crítica direta contra a sociedade é inútil.

Nesse rastro, ouvimos alguns coletivos artísticos brasileiros, que prezam o relacional e têm a cidade como a grande galeria de arte para suas peripécias.

Poró – Intervenções Urbanas e Efêmeras (poro-redezero.org) é um coletivo mineiro formado pela dupla Marcelo Terça-Nada e Brígida Campbell. Letras escorrem pelos canos dos muros e bocas de lobo das calçadas, como uma poesia aleatória do concreto. No meio de um canteiro de avenida abandonado pelo poder público, a dupla “plantou” flores de papel prontas para serem colhidas ou, pelo menos, vistas pelos passantes. Em outra ação rápida e singela, o Poró prega azulejos de papel em

muros degradados e vai registrando a transformação do mural, novos rabiscos, o descolamento provocado pelo tempo e clima. Em ações mais diretamente políticas, o grupo já carimbou notas de dinheiro com os dizeres FMI – Fome e Miséria Internacional. Neste caso uma referência ao artista Cildo Meireles, que primeiro carimbou notas no seu *Projeto Cédula*.

O trabalho do Poró acaba sendo guiado pelo que acontece (ou deixa de acontecer) na cidade, é realizado com poucos recursos financeiros e prima pela efemeridade.

Marcelo Terça-Nada acrescenta que o efêmero acaba com a obrigação da durabilidade, que implica um “culto ao objeto” e desemboca no consumo. E, ao mesmo tempo, relaciona-se com a mutação constante que é o cotidiano de uma cidade – as coisas se diluem na vida real, os cartazes são rasgados, as pistas gastas, as faixas sofrem interferências. E a opção da arte do possível, com uso de materiais baratos e mídias populares, também torna o trabalho mais independente.

Ao mexer na vida da cidade, pergunto se essa interferência precisa ter continuidade ou algum limite. “A gente quer lidar com a cidade de modo a levantar questões e problemas, mas somos parte dela. Então, por exemplo, quando fazemos um panfleto para distribuir no Centro, procuramos a mesma gráfica rudimentar que os cartomantes ou vendedores de ouro buscam”, diz Terça-Nada.

A VIDA QUE MORA NA DERIVA

O grupo GIA – Grupo de Interferência Ambiental, da Bahia, também valoriza o aleatório e a deriva em suas intervenções urbanas. É formado por artistas visuais, designers, arte-educadores e músicos que têm em comum, além da amizade, uma admiração pelas linguagens artísticas contemporâneas, mais especificamente aquelas relacionadas à arte e ao espaço público.

“Um dos principais objetivos do grupo é a utilização de meios que possibilitem atingir uma margem cada vez maior de pessoas, tomando de assalto o espaço público. “A estética GIA, baseada na simplicidade e, ao mesmo tempo, na ironia, procura mostrar, portanto, que a arte está indissolúvelmente ligada à vida”, diz o grupo, em uma espécie de manifesto.

Um carrinho amarelo tocando vários CDs no centro de Salvador, empurrado por um dos integrantes do grupo: cena simples que atrai gente, conversas, cria relações instantâneas e gostosas na cidade. Reações parecidas com as provocadas pelo coletivo paulistano Dulceia Catadora, quando resolve se aventurar pela cidade (noticiasdacadadora.blogspot.com).

Carregando capas de papelão com livros pendurados, em certa ocasião, pediram que as pessoas escrevessem num livro branco. O silêncio da grande metrópole



No radar do coletivo Bijari, as disparidades sociais e a crítica às decisões do poder público

se quebrou e apareceram cartas de amor, manifestos raivosos, discursos e reações diversas naquela intervenção de algumas horas numa área de intenso movimento do centro paulistano.

É importante deixar claro que o destaque desse texto para os coletivos brasileiros vai além do modismo a que foram delimitados no princípio dos anos 2000, mas busca uma perspectiva de iluminar formas do bem habitar as cidades, participar da vida urbana com intensidade e poesia.

Nicolas Bourriaud cita exemplos da arte contemporânea mundial com esse perfil relacional em variadas opções artísticas. Movida pela angústia gerada pelo sentimento da inutilidade que sempre toma a classe média urbana, a americana Christine Hill passou um período executando as tarefas mais subalternas – fazer massagens, engraxar sapatos, ser caixa de supermercado, animar reuniões de grupo.

Outros exemplos instigantes listados pelo crítico são o argelino Philippe Parreno, que convida pessoas a praticar seus hobbies favoritos no dia 1º de maio em uma linha de montagem industrial. E Carsten Holler, ao recriar a fórmula química das moléculas secretadas pelo cérebro humano em estado amoroso.

TROCANDO A CASCA

Em 1997, estudantes de arquitetura e artes plásticas de São Paulo juntaram-se pela necessidade de criar um espaço coletivo físico, e também reflexivo, para a produção dos saberes artísticos, arquitetônicos e urbanísticos para além da Academia, de onde vinham inspirados, mas se sentiam limitados. O nome “Bijari” veio da rua da primeira casinha que ocuparam no Butantã. Depois ficaram sabendo que bijari tem sua origem no tupi e

designa uma árvore que troca sua casca e se renova.

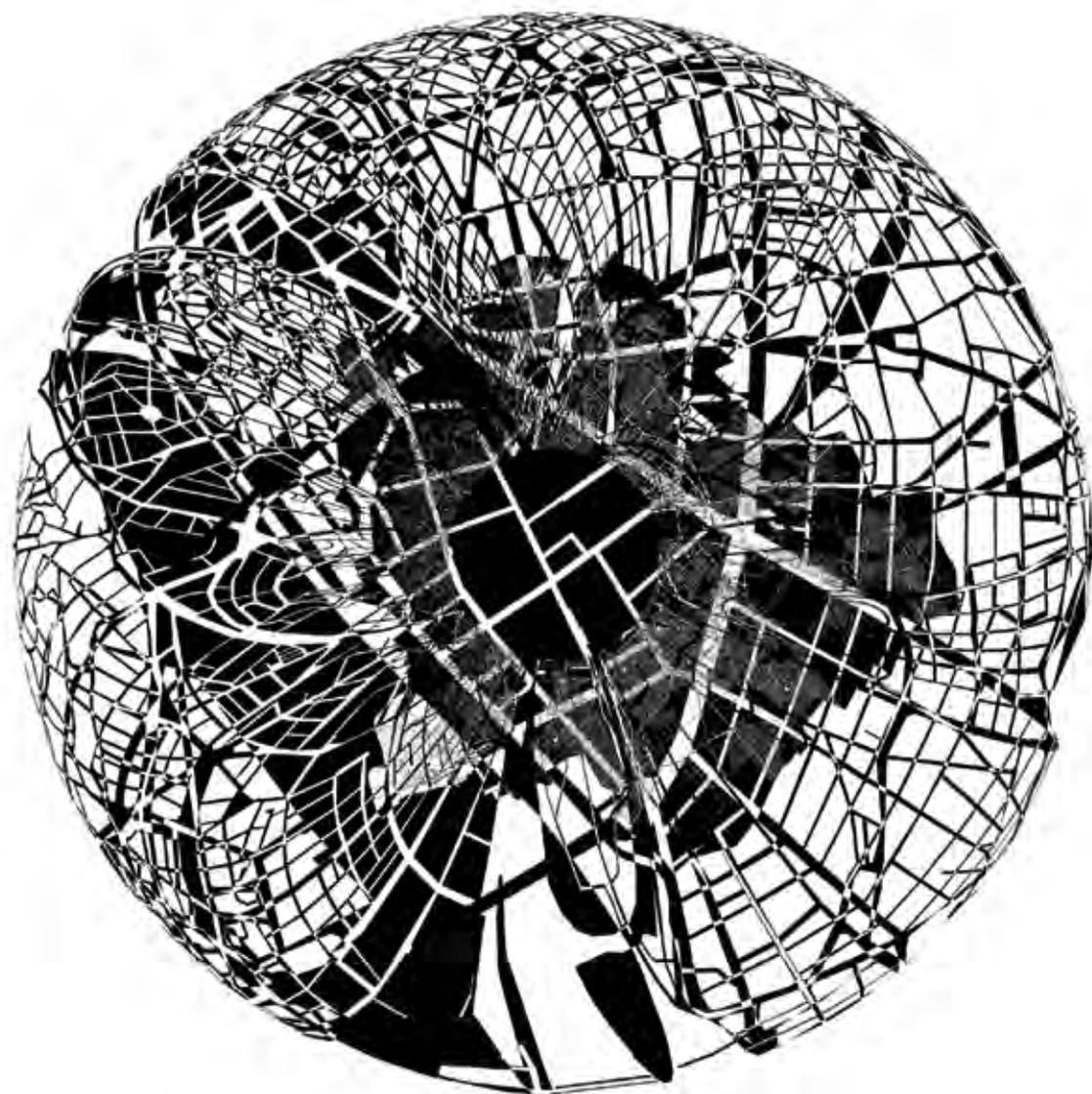
O grupo ficou conhecido por apontar as diferenças sociais e questionar decisões do poder público de São Paulo em algumas ações memoráveis. Em 2004, com balões, placas e volantes, o grupo discutiu o que era vendido como “revitalização” do Largo da Batata. A reforma de propriedades e a remoção de população de baixa renda fundamentava a obra. Em outra intervenção, o Bijari colocou uma galinha circulando por aquele largo popular e pela calçada do sofisticado shopping Iguatemi. As diferentes reações por parte de públicos distintos, apesar de próximos geograficamente, expunham o abismo entre as classes na cidade.

No ano passado, o grupo propôs a ocupação subjetiva de um ônibus, sobrepondo a sua função e uso reconfigurado e apropriado. A partir de projeções, efeitos luminosos e sonoros, instalação de plantas e vegetação na intervenção, colocaram a questão: “Para quem o espaço urbano é feito? O ônibus é a melhor solução para o transporte público nas cidades?”

Sobre o método de ação e poder da política poética ou poética política nas cidades, o coletivo Bijari diz: “Pensamos o poder da micropolítica como ação individual desperta por uma subjetividade livre dos poderes ‘biopolíticos’ e por uma sensibilidade consciente, crítica e criativa. As ações do grupo buscam ser táticas em relação aos espaços públicos e independentes em relação aos circuitos formais da arte. Ao buscar esse hiato, esse oco, esse espaço indeterminado e desapropriado, age de forma a criar novos territórios políticos e poéticos”.

Assim, conclui: “Devemos seguir agindo até o limite da arte e ativação do sensível”. 222

LEIA A ÍNTEGRA DA ENTREVISTA CONCEDIDA PELO COLETIVO BIJARI NA VERSÃO DIGITAL DESTA REPORTAGEM EM WWW.FGV.BR/CES/PAGINA22



Mapas subjetivos

Este é o mapa de Budapeste. Ou um submapa, como preferem chamar os designers do coletivo húngaro Kitchen Budapest. A turma desenvolveu uma ferramenta digital que permite reinterpretar a cartografia a partir de parâmetros inusitados, como valores e hábitos pessoais. Nesta imagem, o centro da cidade transformada em globo é o diâmetro que compreende a casa dos autores.

Em teoria, mapas são constituídos de informações oficiais, públicas e objetivas. Mas até Gerardus Mercator, autor do mapa-múndi mais conhecido, é acusado de ter deformado o mundo para garantir a centralidade da Europa.

Se tudo depende do ponto de vista, desafiar as representações oficiais do espaço é também uma oportunidade de contar outras

histórias. Destacar lugares preferidos, visualizar problemas crônicos e rotas alternativas são algumas das possibilidades dos mapas subjetivos. A versão artística dos húngaros também se presta à compreensão de dados, só que de maneira sensorial e instantânea.

Em outra experiência, eles fazem com que as regiões de Budapeste se expandam à medida que são noticiadas pela imprensa. Fizeram o mesmo com o mapa da Finlândia, mas a cadência das pulsações é dada pelo Twitter.

Só vendo mesmo para entender. Em submap.kibu.hu (em inglês) também é possível baixar e experimentar o aplicativo do Kitchen Budapest, apenas para computadores Macintosh.

POR CAROLINA DERIVI 



**TÃO IMPORTANTE
QUANTO SABER
FAZER UM PNEU
É SABER DESFAZER
UM PNEU.**

Faça revisões em seu veículo regularmente.

É com esse pensamento que a Goodyear há 13 anos trabalha como associada da ANIP (Associação Nacional das Indústrias Pneumáticas), com o objetivo de dar destinação correta aos pneus sem condições de uso. Em 2007, em decisão conjunta com a ANIP, foi fundada a Reciclanip, uma entidade sem fins lucrativos, para cuidar exclusivamente das ações de coleta e reciclagem de pneus. E assim mais de 1,2 milhão de toneladas de pneus já foram transformados em asfalto ecológico, solas de sapato, tapetes de carro, combustível para fornos de cimenteiras, entre outros novos reúsos. Esse é apenas um dos esforços da Goodyear na busca por produtos, processos e relacionamentos cada vez mais sustentáveis.

A Goodyear

acredita que

todo pneu pode

rodar mais.

GOOD YEAR

Viva Nas Asas Da Goodyear

Itaú. Feito para você :-)

Itaú

As potências
mundiais
mudaram.
O Itaú muda
com elas _ :-)

O mundo muda.
O Itaú muda com você _

O jeito de ver
o anúncio do Itaú mudou.
Baixe um leitor de QR code
em seu celular, fotografe o código
e assista à continuação
deste anúncio. Se preferir,
acesse feitoparavocẽ.com.br

