

Veículo: National Geographic Brasil

Data: 02/12/2011

Autor: Robert Kunzig

Solução urbana

Por que as cidades são o melhor remédio contra os males da superpopulação no planeta

No tempo de Jack, o Estripador, uma época difícil para Londres, também vivia na capital britânica um afável estenógrafo chamado Ebenezer Howard – e ele merece ser lembrado porque acabou tendo um impacto significativo e duradouro no modo como pensamos as cidades. Calvo, com bigode farto que lhe cobria a boca e óculos de armação metálica, Howard tinha o ar distraído de um sonhador. E não estava nada contente com seu trabalho, que era o de transcrever discursos parlamentares. Sua inquietação levou-o a investigar o espiritismo, aprender o esperanto, uma língua que acabara de ser criada, e inventar uma máquina de taquiografia. Além disso, sonhava com imóveis. Em carta de 1885 à esposa, ele afirma que o melhor para a família deles seria uma casa com “um jardim muito agradável e talvez até uma quadra de tênis”. Após gerar quatro filhos ao longo de seis anos enquanto morava em uma apertada casa alugada, Howard concebeu um plano para despovoar Londres.

Na década de 1880, Londres, que passava por um surto de crescimento, estava repleta de gente bem mais desesperada que Howard. Jack, o Estripador, escolhia suas vítimas em cortiços nos quais as condições de vida eram medonhas. “Em um porão viviam pai, mãe, três filhos e quatro porcos! [...] Em outro local, havia uma viúva, seus três filhos e uma criança que morrera 13 dias antes”, escreveu Andrew Mearns, um reverendo empenhado em mudar essa situação. Tais cortiços eram conhecidos na época vitoriana como “viveiros”, ou colônias de reprodução de animais.

O planejamento urbano no século 20 teve como base essa percepção negativa, herdada do século anterior. E, curiosamente, ele começou com Ebenezer Howard. Em

um livreto que publicou em 1898, o estenógrafo que passava o dia transcrevendo ideias alheias decidiu expor suas ideias de como deveria viver a humanidade – apresentando uma concepção tão atraente que, meio século depois, o americano Lewis Mumford, um importante crítico de arquitetura, afirmou que Howard havia “lançado os fundamentos de um novo ciclo da civilização urbana”.

Para Howard, era preciso interromper a onda de crescimento urbano, incentivando as pessoas a sair das metrópoles cancerosas e se mudar para novas e autônomas “cidades-jardins”. Os felizes moradores desfrutariam de uma “mescla jubilosa” do campo e da cidade. Viveriam em residências agradáveis em meio a jardins nesses pequenos núcleos urbanos, se deslocariam a pé até as fábricas instaladas em suas periferias e se alimentariam dos produtos cultivados em um cinturão verde mais externo – que impediria a nova cidade de se expandir pela área rural circundante. Se uma dessas cidadezinhas alcançasse o limite de seu cinturão verde – quando abrigaria 32 mil pessoas, pelos cálculos de Howard –, aí seria a hora de construir outra semelhante. Em 1907, dando as boas-vindas aos 500 esperantistas que se mudaram para Letchworth, a primeira dessas cidades-jardins, um entusiástico Howard anunciou (em esperanto) que tanto a nova língua como as novas cidades utópicas logo se espalhariam por todo o mundo.

Howard estava certo a respeito do desejo humano de viver em condições menos apinhadas, mas se equivocou quanto ao futuro das cidades: no fim, o que prevaleceu por todo o planeta foi mesmo a onda da urbanização. Nos países desenvolvidos e na América Latina, essa tendência chegou agora quase ao ápice: nessas regiões, mais de 70% das pessoas vivem em cidades. Em grande parte da Ásia e da África, ainda é intensa a migração das zonas rurais para as urbanas, um movimento reforçado pelo crescimento demográfico. A maioria da população urbana mora em cidades com menos de 1 milhão de habitantes, mas as megalópoles se tornaram cada vez maiores e mais comuns. No século 19, Londres era a única cidade no planeta com mais de 5 milhões de moradores; hoje existem 54 que já superaram esse marco, a maioria delas na Ásia.

De lá para cá ocorreu outra mudança: a urbanização agora é vista com bons olhos. A opinião dos especialistas mudou bastante nas últimas duas décadas. Embora favelas tão atroz quanto os antigos cortiços de Londres sejam encontradas por toda

parte, as cidades com alta densidade demográfica estão despontando como solução – a melhor maneira de tirar as pessoas da miséria sem arruinar o planeta.

No início de uma noite de março deste ano, o economista Edward Glaeser, da Universidade Harvard, fez uma palestra em Londres para divulgar as ideias de seu novo livro, *Triumph of the City*. Glaeser, que cresceu em Nova York e fala muito rápido, apresentou-se bem armado com exemplos e dados. “Não há nenhum país urbanizado pobre; e também não há nenhum país rural rico”, explicou. Uma nuvem com nomes de países, cada qual classificado pelo PIB e pela taxa de urbanização, surgiu na tela atrás dele.

Gandhi estava errado, afirmou Glaeser – o futuro da Índia não está em seus vilarejos, mas sim em Bangalore. Imagens de Dharavi, a maior favela de Mumbai, assim como de favelas no Rio de Janeiro, foram projetadas na tela. Para Glaeser, as favelas são exemplos do vigor das cidades, e não de seu colapso. Os mais pobres afluem para as áreas urbanas porque ali está o dinheiro, disse ele, e as cidades produzem mais riqueza porque “a proximidade das pessoas” reduz os gastos com transporte de bens, pessoas e ideias. Ao longo da história, as cidades surgiram à margem dos rios ou em portos naturais para facilitar a circulação de bens. Hoje, com a queda nos custos de transporte e a ascensão do setor de serviços, o que de fato importa é a circulação de ideias.

Para o economista, o maior exemplo de ambiente urbano vibrante é a Bolsa de Valores de Nova York, em Wall Street, sobretudo a ala dos negócios, na qual operadores milionários preferem trabalhar em ambientes abertos, que favorecem a troca de informações, do que ficar isolados em escritórios luxuosos. “Para eles, o conhecimento é mais valioso que o espaço. É isso o que caracteriza a urbe moderna”, diz. As cidades bem-sucedidas “aumentam a recompensa aos inteligentes”, ao permitir que as pessoas aprendam umas com as outras. Nas cidades em que a população é mais instruída, até os menos letrados ganham melhor. Isso, diz Glaeser, é indício de um “transbordamento de capital humano”.

É fácil entender por que os economistas estão começando a ver as cidades, mesmo sendo problemáticas, como motores da prosperidade. Um pouco mais difícil é que o mesmo ocorra com os ambientalistas, ainda fascinados pelo exemplo de Henry David Thoreau, que exaltou a vida em uma cabana no meio do mato. Ao aumentar a

renda de seus moradores, as cidades também contribuem para o aumento do consumo e da poluição. Para quem valoriza acima de tudo a natureza, as cidades mais parecem focos concentrados de danos – até que se considere a alternativa, ou seja, a disseminação desses danos. De uma perspectiva ecológica, comenta o escritor Stewart Brand, um defensor da urbanização, um movimento de retorno à terra seria catastrófico. (Certa vez, Thoreau, lembra-se Glaeser com certo contentamento, incendiou sem querer 120 hectares de floresta.) Graças às cidades, metade de todos os seres humanos ocupa cerca de 4% das terras cultiváveis, liberando mais espaço para a agricultura.

Os moradores urbanos têm ainda um impacto relativo mais reduzido, explica David Owen no livro *Green Metropolis*. Nas cidades, as vias pavimentadas, os esgotos e as linhas de transmissão elétrica são menos extensos e, portanto, demandam menos recursos. Prédios de apartamentos requerem menos energia para ser aquecidos e iluminados do que casas isoladas. Nas cidades, as pessoas usam menos os carros. Parte de seus deslocamentos pode ser feita a pé, e há uma quantidade de pessoas que frequentam os mesmos lugares suficiente para viabilizar transportes coletivos. Em Nova York, o consumo de energia e as emissões de dióxido de carbono per capita são bem mais baixos que a média nacional.

Nos países em desenvolvimento, as cidades apresentam uma densidade populacional ainda maior e usam bem menos recursos. Porém, isso se deve sobretudo ao fato de que os pobres não consomem muito. A favela de Dharavi talvez seja um “modelo de baixa emissão”, diz David Satterthwaite, do Instituto Internacional para o Ambiente e o Desenvolvimento, em Londres, mas seus moradores não contam com água limpa, esgoto ou coleta de lixo. E o mesmo ocorre com 1 bilhão de outros moradores urbanos nos países em desenvolvimento. São essas cidades, segundo projeções das Nações Unidas, que vão absorver a maior parte do crescimento demográfico mundial até 2050 – um acréscimo de mais de 2 bilhões de pessoas. O modo como os governos desses países vão enfrentar esse desafio tem consequências que serão sentidas por todos nós.

Muitas dessas nações estão reagindo de maneira semelhante à da Inglaterra diante do crescimento de Londres no século 19, ou seja, tentando interromper o processo. De acordo com um levantamento da ONU, 72% dos países em desenvolvimento adotaram políticas que visam bloquear a onda migratória para as

idades. No entanto, é um equívoco ver a urbanização em si como um mal, e não como um fator inevitável do desenvolvimento, afirma Satterthwaite, que presta consultoria a governos e associações de moradores de favelas ao redor do mundo. “O crescimento acelerado não me assusta”, diz ele.

Embora não exista modelo único para se controlar tal processo de urbanização acelerada, alguns exemplos são animadores. Um deles é o de Seul, a capital da Coreia do Sul. Entre 1960 e 2000, a população de Seul saltou de pouco menos de 3 milhões para 10 milhões de habitantes. No mesmo período, a Coreia do Sul deixou de ser um dos países mais pobres do mundo, com um PIB per capita inferior a 100 dólares, para se tornar mais rica que algumas nações europeias. Essa transformação acelerada não se deu sem sequelas. Quem chega de carro a Seul pela via expressa à beira do rio Han atravessa um oceano de prédios residenciais de concreto parecidos, cada qual identificado por um número imenso de modo a distingui-lo de seus clones. Poucos anos atrás, porém, muitos coreanos ainda viviam em barracos. “Vistos de fora, os prédios de apartamentos talvez pareçam deprimentes”, comenta a urbanista Yeong-Hee Jang, “mas, no interior deles, a vida das pessoas é calorosa e confortável.”

Toda cidade é uma mescla única de planejamento e não planejamento, de elementos concebidos por governos e de outros que surgiram de forma orgânica em função das escolhas dos moradores. Seul foi planejada desde o início. Em 1394, monges escolheram o local da cidade para o rei Taejo, o fundador da dinastia Choson, com base nos antigos princípios do feng shui. Eles situaram o palácio do soberano em um terreno auspicioso, diante do rio Han. Durante cinco séculos, a cidade permaneceu quase toda dentro dos limites assinalados por uma muralha de 16 quilômetros, erguida em apenas seis meses. Era uma cidade fortificada, elitista. Mas, no século 20, Seul foi obrigada a se transformar.

A Segunda Guerra Mundial e, em seguida, a Guerra da Coreia, que acabou em 1953, levaram mais de 1 milhão de refugiados à cidade devastada. Não restava muita coisa da velha Seul – e pela primeira vez ela foi ocupada por uma mistura explosiva de gente das mais diversas origens. No âmago delas, antigas virtudes do confucionismo, como lealdade e respeito pela hierarquia, mesclavam-se a valores ocidentais, como democracia e conforto material. Na mesma época teve início o surto demográfico na

Coreia do Sul, desencadeado, como em outras partes do mundo, por avanços nas condições sanitárias e na alimentação.

Por mais incômodo que seja isso, o fato é que coube a um ditador organizar toda essa energia. Em 1961, após assumir o poder em um golpe militar, Park Chung-Hee direcionou empréstimos externos para incentivar empresas coreanas voltadas à exportação – no início, roupas e perucas baratas; depois, aço, equipamentos eletrônicos e automóveis. Nesse processo, que resultou na criação de imensos conglomerados, como a Samsung e a Hyundai, foram cruciais as mulheres e os homens que afluíam a Seul em busca de trabalho. “Não dá para entender a urbanização sem considerar o desenvolvimento econômico”, diz o economista Kyung-Hwan Kim, da Universidade Sogang. A cidade em crescimento tornou possível o surto econômico, e este, por sua vez, viabilizou a infraestrutura que permitiu à cidade absorver a população cada vez maior do país.

Muita coisa não sobreviveu ao frenesi de construção de arranha-céus. Quem vivia na antiga Seul, ao norte do rio Han, nas décadas de 1970 e 1980, acompanhou o surgimento de uma cidade nos arrozais que se estendiam pela margem sul, na área de Kangnam. E também viu as classes média e alta abandonarem as ruelas sinuosas e as casas tradicionais – as lindas hanok de madeira, com pátios internos e telhados curvos – e se mudarem para prédios antissépticos em um tabuleiro de avenidas mais propício ao tráfego de carros. “Seul perdeu seu encanto”, diz Choo Chin Woo, jornalista do semanário SisaIN. Pior, os pobres acabaram deslocados à medida que seus bairros foram sendo tomados por edifícios nos quais não tinham condições financeiras de morar.

Com o tempo, porém, uma parcela crescente da população viu-se em condições de desfrutar do surto imobiliário. Metade dos moradores de Seul vive hoje em apartamentos próprios. Em Kangnam, todos os prédios estão alinhados feito soldados em uma parada. “É que as pessoas querem um apartamento voltado para o sul – tanto para receber o sol como por razões de feng shui”, explica a urbanista Yeong-Hee Jang.

Hoje Seul é uma das cidades de maior densidade demográfica no mundo. Circulam por suas ruas milhões de carros, mas o metrô é excelente. A vida melhorou à medida que o país passou de uma taxa de urbanização de 28% em 1961 à atual de 83%.

A expectativa de vida aumentou de 51 para 79 anos. Os meninos coreanos agora crescem 15 centímetros a mais que antes.

A experiência da Coreia do Sul comprova que um país pobre pode se urbanizar com êxito em pouco tempo. Ainda assim, a nação asiática nunca se livrou da noção de que uma grande capital é um tumor que suga a energia do resto do país. O governo está agora construindo uma nova capital 120 quilômetros ao sul de Seul – a partir de 2012, metade dos ministérios vai ser transferida para lá. Outras instituições públicas serão dispersas pelo país para reduzir a disparidade econômica entre a capital e o interior. Os esforços para interromper o crescimento de Seul remontam à época do ditador Park Chung-Hee. Em 1971, quando a população da cidade ultrapassava 5 milhões de habitantes, Park buscou inspiração em Ebenezer Howard, criando em torno da capital um cinturão verde a fim de bloquear o avanço da mancha urbana, tal como foi feito em Londres em 1947.

Ambos os cinturões contribuíram para a preservação de áreas verdes, mas nenhum interrompeu o crescimento da cidade – agora as pessoas vivem em subúrbios mais distantes e se deslocam todo dia até o centro para trabalhar. Aparentemente, quando se tenta interromper o crescimento, o que ocorre é um alastramento ainda maior da mancha urbana. “Os cinturões fizeram com que as pessoas se mudassem para áreas, às vezes, muito distantes”, comenta o urbanista Peter Hall, de Londres. Brasília, uma capital planejada, foi concebida para ter 500 mil habitantes. Hoje, mais de 2 milhões de pessoas vivem fora do plano piloto e do cinturão verde que deveria impedir a expansão da cidade.

As dimensões dessas manchas tornaram-se tão preocupantes para os urbanistas quanto sua antítese, o adensamento demográfico, era um século atrás. Outras medidas governamentais, como incentivos à construção de estradas e à aquisição de residências, foram cruciais para a proliferação dos subúrbios. Assim como um outro fator importante no destino das cidades – as escolhas feitas pelo morador. Ebenezer Howard tinha razão a respeito de uma coisa: muita gente prefere morar em casa agradável com jardim.

O alastramento suburbano não é um fenômeno apenas ocidental. O professor Shlomo Angel, de Nova York, estudou mudanças em 120 cidades ao longo dos anos 1990. Mesmo nos países em desenvolvimento, a área urbana aumenta com maior rapidez que o afluxo de novos moradores; em média, as cidades ficam 2% menos densas

a cada ano. O que impulsiona tal expansão? Renda e transporte barato. “Quando sobe a renda, as pessoas adquirem mais espaço”, diz Angel. Com meios de transporte acessíveis, elas podem percorrer distâncias maiores da casa ao trabalho.

Todavia, o tipo de moradia e o meio de transporte que elas adotam fazem diferença. No século 20, as cidades dos Estados Unidos foram reorganizadas em função dos carros – máquinas libertadoras, mas que tornaram irrespirável o ar e empurraram os subúrbios para além do horizonte. O alastramento suburbano possibilitado pelo automóvel é um devorador de terras de plantio, energia e outros recursos. Hoje, os urbanistas querem repovoar a região central das cidades e adensar os subúrbios, por exemplo, com a criação de áreas de circulação de pedestres onde antes havia estacionamentos de shopping centers. Enquanto isso, na China, na Índia e no Brasil, em que prossegue a migração para as cidades, as vendas de carros continuam aquecidas. “Seria melhor para o planeta”, escreve Edward Glaeser, se os habitantes desses países ficassem concentrados “em cidades densas, em vez de manchas urbanas amplas e dependentes do carro.”

Segundo Angel, nas regiões em desenvolvimento, a expansão urbana é inevitável. Porém, há uma posição intermediária entre a anarquia hoje existente em muitas dessas cidades e o impulso utópico inicial: um tipo de planejamento mais modesto e promissor. Ele requer a capacidade de se pensar décadas à frente, comenta Angel, preservando-se determinadas áreas, antes de ser urbanizadas, para a instalação de parques e de uma rede de corredores para os transportes coletivos. Todavia, isso só é viável quando se consideram as cidades de maneira positiva – não como doença, mas como concentração de energia humana a ser organizada e aproveitada.

A cidade-jardim inglesa de Letchworth hoje dá a impressão de ter sido esquecida pelo tempo. O ideal buscado por Ebenezer Howard, de que ali se constituísse uma comunidade autônoma, nunca se concretizou. Os sítiantes no cinturão verde de Letchworth vendem a beterraba e o trigo que cultivam para uma empresa de cereais matinais. Quase todos os moradores deixam a cidade todo dia para ir trabalhar em Londres ou em Cambridge. John Lewis, diretor da fundação criada por Howard e que é proprietária de quase todos os terrenos locais, acredita que Letchworth corre o risco de virar uma “cidade-dormitório”.

Mesmo assim, Letchworth tem algo que os urbanistas consideram indispensável à sustentabilidade: não foi projetada em função dos carros, que foram ignorados por Howard. De qualquer ponto pode-se caminhar até o centro para fazer compras ou tomar o trem para Londres. Na verdade, Letchworth parece um ótimo lugar para se viver; o problema é que não serve para todos. Como, na verdade, nenhum outro lugar.

Situada 55 quilômetros ao sul de Letchworth, Londres continua sendo insuperável. Hoje vivem ali 8 milhões de pessoas. Fracassaram todas as tentativas de se impor alguma ordem ao labirinto de suas ruas, como pode constatar qualquer pessoa que ande de táxi pela cidade. Mas duas coisas sensatas foram feitas ali quando ela se expandiu nos séculos 19 e 20. A primeira foi a preservação de parques enormes e semisselvagens. A segunda, e mais importante, foi que a cidade se expandiu ao longo das linhas de trem e de metrô. “Basta acertar o sistema de transporte”, diz Peter Hall. “É deixar que as coisas aconteçam.”

Em seguida, ele some em uma estação de metrô a caminho de casa, deixando-me na calçada com um presente inestimável: horas para perambular por Londres. Até mesmo Ebenezer Howard teria entendido esse sentimento. Ao voltar à Inglaterra após alguns anos nos Estados Unidos – nos quais tentara em vão se estabelecer como fazendeiro no Nebraska –, ele ficou emocionado ao rever sua cidade natal. Um simples passeio de ônibus era, para ele, um prazer visceral. “Nessas ocasiões, eu era tomado por um sentimento de enlevo... As ruas repletas de gente – os sinais de riqueza e prosperidade –, mesmo a confusão e a desordem pareciam atraentes e me enchiam de alegria.”