

Edição especial
SUPER
INTERESSANTE

O QUE
VEM
POR AÍ

**O FIM DO TRABALHO
OS NOVOS DONOS
DA INTERNET**

**ENTRETENIMENTO
ONIPRESENTE**

**CONHECIMENTO
MICRO-MACRO**

**A ERA DO
AUTOUPGRADE**

**O CARRO É O
NOVO CIGARRO**

SUPER Esp. Tendências ed. 289-A



TENDÊNCIAS

QUE VÃO REVOLUCIONAR

A CIÊNCIA, A CULTURA, A ECONOMIA E A SUA VIDA



SUPERCIDADES

NO SÉCULO 21, O MUNDO TERÁ 19 CIDADES COM MAIS DE 20 MILHÕES DE HABITANTES. A MANEIRA COMO VAMOS VIVER DAQUI PARA A FRENTE ESTÁ SENDO FORJADA NESSAS METRÓPOLES GIGANTES. TEXTO JEANNE CALLEGARI

As cidades estão crescendo. Em 2008, o número de pessoas vivendo nelas ultrapassou o de gente vivendo no campo, no mundo. E essa proporção deve aumentar: a cada ano, 1 milhão de habitantes da zona rural migram para áreas urbanas, em busca de oportunidades. Esse movimento não se distribui igualmente pelo globo, mas se concentra nas principais pontas desse processo de urbanização: as megacidades, metrópoles com mais de 10 milhões de habitantes. Algumas delas terão, em breve, mais de 20 milhões de pessoas: são as chamadas supercidades.

São lugares como Nova York, Londres, São Paulo. Em locais como esses, tudo é superlativo, exagerado. Eles concentram o que há de melhor em turismo, finanças, cultura. Atraem os melhores cérebros e os maiores investimentos. Mas também encaram desafios gigantescos, proporcionais a seu tamanho e importância. É o trânsito que não para de aumentar, o quebra-cabeça da distribuição de tudo, as montanhas de lixo geradas todos os dias.

Em um mundo globalizado, elas são o principal ponto de conexão entre pessoas e nações. Não visitamos mais Inglaterra, França ou EUA, mas Londres, Paris e Nova York. “[Essas cidades] são os motores de desenvolvimento de seu país e a porta de entrada para os recursos de sua região”, diz o relatório *Index da Cidade Global*, de 2008, realizado pelo Conselho de Chicago para Assuntos Globais em parceria com a revista *Foreign Policy*. “A história da globalização é a história da urbanização.”

O futurólogo Richard Saul Wurman, fundador do evento de ideias inovadoras TED, concorda. Para ele, as supercidades serão “pontos centrais que redefinirão radicalmente o cenário macroeconômico e cultural mundial”. Para estudar o fenômeno, ele criou o projeto 19.20.21, que analisará as 19 cidades com mais de 20 milhões de habitantes no século 21 – por isso o nome. Dessas 19, duas são brasileiras: São Paulo e Rio de Janeiro. Em 5 anos, o time deve coletar dados que serão divulgados por meio da web, da televisão, de seminários e revistas e livros. E o 19.20.21 não é o único plano tentando desvendar o futuro do urbanismo: a Fundação Megacidades, na Holanda, tem o mesmo propósito, assim como o Projeto Megacidades, uma organização americana sem fins lucrativos.

Tanto esforço para descobrir o que está rolando nas maiores cidades do mundo tem razão de ser. Afinal, como polos principais da globalização, tudo que acontece nelas influencia o resto do mundo. Elas terão, por exemplo, que tomar a dianteira nas medidas para promover a sustentabilidade. Se Londres toma uma medida para restringir o número de carros nas ruas (veja na página 42), São Paulo faz um aterro que transforma lixo em energia (veja na página 45) ou Paris implanta um sistema de aluguel de bicicletas (reportagem na página 43), o mundo estará de olho. Afinal, em 2050, dois terços da humanidade estarão morando em áreas urbanas – e a maneira como iremos fazer isso está sendo testada aqui e agora, nessas metrópoles globais. ■



33. O CARRO É O NOVO CIGARRO

POLUENTE, CAUSADOR DE ACIDENTES E FONTE INESGOTÁVEL DE TRÂNSITO, O AUTOMÓVEL SUBSTITUI O TABAGISMO NA LISTA DE VILÕES DA SOCIEDADE. TEXTO VITOR LEAL PINHEIRO

É cada vez menos bacana ter um carro. Afinal, ele polui, causa congestionamentos e mata. Só em São Paulo, os automóveis são responsáveis por 97% do monóxido de carbono emitido na cidade, segundo dados da Cetesb, e mataram, em 2008, pelo menos 4 748 pessoas, entre acidentes de trânsito e mortes por doenças respiratórias e cardiovasculares. Somem-se a isso os engarrafamentos cada vez mais quilométricos – na capital paulista, o recorde é de 300 quilômetros –, e você tem o cenário perfeito para as restrições ao uso. Assim como ocorreu com o cigarro, que desde a década de 1950 tem sido combatido com leis cada vez mais severas, o espaço do automóvel está diminuindo em várias partes do mundo.

Um dos primeiros locais a fazer isso foi Londres. Em 2003, a cidade vivia engarrafamentos constantes. Então o prefeito Ken Livingstone implantou o pedágio urbano no centro da cidade. Desde sua implantação, o número de veículos que entram na zona de restrição diminuiu 21%, enquanto a quantidade de pessoas usando ônibus aumentou 6%. Entre 2007 e 2008, o equivalente a R\$ 400 milhões foram levantados com a iniciativa – e reinvestidos em transporte público.

Em Viena, Budapeste ou Berlim, os bondes tradicionais fazem parte da paisagem. Mas outras cidades vêm investindo nessa alternativa, como é o caso de Portland, nos EUA. Além de silencioso, confortável e rápido, o bonde é mais barato de construir do que o metrô.

Seul, capital da Coreia do Sul, também tomou uma medida polêmica para restringir o uso do carro. Uma via elevada, parecida com o Minhocão em São Paulo, cobria o rio Cheonggyecheon, por onde passavam, todos os dias, cerca de 160 mil carros. Em 1999, o prefeito iniciou um projeto para despoluir o rio, demolir o viaduto e construir um parque linear no local. Inicialmente criticada, a obra virou motivo de orgulho. O prefeito? Virou presidente.

Uma das empreitadas mais recentes foi em Nova York. A Broadway, um dos maiores símbolos da cidade, teve parte de suas pistas transformadas em praças, com bancos, guarda-sóis, áreas para pedestres e faixas exclusivas para ciclistas. Com o fechamento das pistas, o trânsito, que muitos diziam que iria piorar, acabou se tornando mais fluido, já que muita gente passou a deixar o carro em casa.

As medidas antifumo tiveram história parecida: começaram impopulares, mas foram ganhando, aos poucos, a aprovação das pessoas. Em São Paulo, a nova lei tem a aprovação de 88% da população. Por isso, não se espante se, daqui a um tempo, as pessoas o olharem feio por ter um carro ou guiar na frente das crianças. É o sinal dos tempos.

+ BUS RAPID TRANSIT

O sistema de ônibus rápidos, ou BRT (ônibus de trânsito rápido, na sigla em inglês) é uma solução de transporte eficiente e barata – custa em torno de R\$ 20 milhões por quilômetro, contra R\$ 100 milhões do metrô. O mais famoso é o TransMilenio, de Bogotá, na Colômbia. Mas a tecnologia é brasileira e foi criada em Curitiba, nos anos 80. Lá, 2 milhões de pessoas usam o sistema todos os dias.

+ ANDAR A PÉ

Uma ideia para melhorar a vida de quem anda a pé é focar as pessoas com dificuldade de locomoção. Se elas puderem realizar um trajeto, todo mundo é capaz. Um exemplo disso foi a reforma para tornar acessíveis as calçadas da av. Paulista, em São Paulo. Em 6 meses, a iniciativa elevou o fluxo de pessoas em 15%. São mais de 1,2 milhão de pessoas passando por lá todos os dias.

+ CAR-SHARING

O sistema de compartilhamento de automóveis, chamado de car-sharing, já existe em cidades como São Francisco, Londres e Berlim. Funciona assim: você escolhe um carro online e reserva. Em um dos estacionamentos do sistema, um carro reconhece você por meio de um cartão e abre as portas. A chave está no portaluvas. Na volta, estaciona no mesmo local – a vaga é garantida.

● PROJETO CARFREE CITIES (WWW.CARFREE.ORG) PROPÕE QUE AS CIDADES SEJAM LOCAIS ONDE AS PESSOAS POSSAM VIVER SEM USAR AUTOMÓVEIS.



34. AS BICICLETAS VÃO INVADIR SUA PRAIA

E SUA RUA, SEU BAIRRO... SUSTENTÁVEIS, RÁPIDAS E ECONÔMICAS, AS MAGRELAS SÃO O TRANSPORTE DO MOMENTO.

Elas estão por toda parte. Nas ruas, nas revistas, nas propagandas. O hype em torno da bicicleta é grande, e não deve parar de crescer tão cedo. Afinal, ela é o maior símbolo da mobilidade sustentável, além de ser o meio de transporte mais rápido para trajetos de até 5 quilômetros. Em todo o mundo, sistemas cicloviários, com faixas compartilhadas e exclusivas, redes de bicicletários e programas de aluguel de bikes estão sendo feitos para estimular ainda mais o uso das magrelas.

O primeiro sistema de bicicletas públicas do mundo, o Vélib, de Paris, tem mais de 20 mil bikes disponíveis e possui estações a cada 300 metros no centro da

cidade que funcionam 24 horas por dia, 7 dias por semana. O sucesso é tamanho que o programa, iniciado em 2007, gerou similares em muitas outras cidades, como Berlim e Montreal.

Já em Londres, iniciativas como pedágio urbano, readequação e sinalização de ruas e campanhas na mídia fizeram o número de ciclistas aumentar 83% desde 2000. Hoje, são quase meio milhão de viagens diárias na cidade.

A capital paulista também viu o número de viagens diárias de bicicleta crescer. São mais de 300 mil, o dobro de 10 anos atrás, segundo a pesquisa Origem e Destino do Metrô. Esse crescimento é 11 ve-

zes maior que o das viagens de carro no mesmo período. No Rio de Janeiro, além de um programa nos moldes do Vélib e de ciclovias na orla, os últimos investimentos estão sendo feitos na colocação de sinalização e criação de faixas compartilhadas e exclusivas, unindo os destinos mais importantes de Copacabana.

O furor em cima da bike é tão grande que pedalar virou sinônimo de elegância. Nada de roupas de lycra coloridas e coladas: para o movimento Cycle Chic, estilo é mais importante que velocidade. A ideia surgiu em Copenhague e está ganhando o mundo, com adeptos em locais como Nova York, São Paulo e Curitiba. **(VLP)**

35. VIVER EM TRÂNSITO

GASTAR MAIS DE 3 HORAS POR DIA INDO E VOLTANDO DO TRABALHO É A ROTINA DE QUEM MORA MUITO LONGE DO EMPREGO.

Eles passam mais de 3 horas por dia indo de casa para o trabalho e de volta para casa. Muitos saem quando o Sol nasce e só retornam de noite. É comum encontrá-los dormindo em trens e ônibus. São os *extreme commuters*, termo difícil de traduzir, mas que significa algo como pessoas que viajam mais de uma hora e meia para chegar ao trabalho.

Nos EUA, são cerca de 3,5 milhões de pessoas, quase o dobro de 10 anos atrás, segundo o último censo do governo. A tendência aumenta por causa do preço dos imóveis, que triplicou desde os anos 80. É comum que o americano resolva morar mais longe para conseguir ter uma casa grande, com quintal, gramado e churrasqueira.

Em São Paulo, o tempo médio gasto pelo paulistano no percurso casa-trabalho-casa já é de duas horas, e vem aumentando nos últimos anos. Muita gente passa 3, 4 ou mais horas só para chegar e começar a jornada de trabalho.

Isso significa menos tempo com a família e amigos, menos lazer e mais estresse. Por isso, muitas dessas pessoas costumam criar formas de não desperdiçar esse tempo. Há os que dormem no ônibus, ouvem música, escutam audiolivros ou assistem TV. Outros evitam o horário do rush indo para a academia, fazendo cursos ou curtindo um happy hour.

Quem vai de carro investe em itens de conforto, como porta-copos e bancos luxuosos. A Fiat chegou a criar um carro com acesso ao MSN no painel de instrumentos. Alguns chegam a ler o jornal no andaime-para dos congestionamentos. Vale tudo para ganhar um pouco de conforto e ter menos estresse no dia-a-dia das supercidades. (VLP)

+ A CIDADE 20 MINUTOS

Portland, que fica no Oregon (EUA), tem um apelido inusitado: a cidade dos 20 minutos. Isso porque qualquer trajeto dentro da região metropolitana pode ser realizado em pouco menos de meia hora, seja de bicicleta, seja de trem, de ônibus ou de carro.



Uma tendência que cresce na Europa e na Ásia é dos mega-commuters, pessoas que voam para o trabalho todo dia. Em 2016, O número de pessoas que trabalham na Inglaterra, mas moram em outro país, como França ou Espanha, deve chegar a 1,5 milhão. O que torna isso possível são as companhias aéreas baratas.



STREETFILMS.ORG É UM BLOG QUE REÚNE VÍDEOS DE AÇÕES DE REVITALIZAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO EM VÁRIAS CIDADES.

[EM NOVA YORK, A ELETRICIDADE CUSTA 60% MAIS QUE A MÉDIA AMERICANA, A TAXA MAIS ALTA DOS EUA.]

37. QUANDO O LIXO É SOLUÇÃO

NO ATERRO BANDEIRANTES, EM SÃO PAULO, OS DETRITOS SÃO USADOS PARA PRODUZIR ENERGIA ELÉTRICA. TEXTO VITOR LEAL PINHEIRO

Para onde vão as toneladas de lixo geradas todos os dias nas grandes metrópoles? Despejadas em lixões, elas geram mau cheiro, atraem animais e insetos transmissores de doenças e emitem metano, gás agravante do efeito estufa, cerca de 20 vezes mais potente que o CO₂. Mas não precisa ser assim. Hoje, muitas cidades já usam esses resíduos para produzir eletricidade a partir do biogás, mistura de gases gerados pela decomposição de matérias orgânicas. Estocolmo, na Suécia, pretende que 35% do lixo da cidade seja reciclado ou transformado em biogás até 2010.

São Paulo também está investindo na ideia. O aterro Bandeirantes, no bairro de Perus, foi convertido em usina de eletricidade. O local foi higienizado e deixou de ser foco de proliferação de doenças – além de perder o mau cheiro. Além disso, a energia produzida no local regularizou o fornecimento para 2 mil famílias que vivem na região.

Além de ser capaz de abastecer 200 mil habitantes com energia elétrica, o aterro gera créditos de carbono por não emitir gases do efeito estufa na atmosfera, que são vendidos no mercado internacional de acordo com as regras do Protocolo de Quioto. Os leilões já realizados pela prefeitura (em conjunto com o aterro São João, outra iniciativa similar, localizado em São Mateus, zona leste de São Paulo) trouxeram mais de R\$ 71 milhões, metade dos quais está sendo investida em melhorias na região, como reforma e construção de 13 praças e saneamento do ribeirão Perus. Isso, sim, é resolver dois problemas com uma tacada só.

36. ZELADORES URBANOS

EM VEZ DE ESPERAR O PODER PÚBLICO, PESSOAS DO MUNDO TODO ESTÃO TOMANDO ATITUDES PARA MELHORAR O LOCAL ONDE MORAM.

Cansados de esperar o governo, pessoas do mundo todo resolveram agir e consertar os problemas das cidades onde vivem. Conheça 3 grupos que meteram a mão na massa para melhorar o espaço público:

→ **Sinalização clandestina:** Em São Paulo, ciclistas inconformados com a falta de estrutura cicloviária na cidade resolveram instalar placas e sinalizar as ruas, pintando bicicletinhas no asfalto. A ideia é que os motoristas pensem que as ciclofaixas são oficiais e passem a respeitar mais quem pedala.

→ **Jardinagem de guerrilha:** O inglês Richard Reynolds, decidido a embelezar sua cidade e melhorar a autoestima da população, começou a invadir terrenos públicos e praças abandonadas em Londres, plantando flores e árvores e postando os resultados na internet. Suas ações inspiraram milhares de pessoas ao redor do mundo e deram início à jardinagem de guerrilha.

→ **Ocupar a praça:** Em dezembro de 2008, durante as manifestações pela morte de um adolescente por um policial, em Atenas, na Grécia, um grupo invadiu um estacionamento, plantou árvores e transformou o espaço em uma praça. A iniciativa cresceu e contaminou vários bairros da cidade. Em Curitiba, coletivos invadiram um terreno baldio e o transformaram em uma praça pirata. (VLP)

38. O BRASIL E A **COPA**

SE SAÍREM DO PAPEL OS INVESTIMENTOS EM ESTRUTURA PARA O EVENTO DE 2014, A CARA DE NOSSAS CIDADES SERÁ BEM DIFERENTE.

Sediar um evento esportivo custa caro, mas costuma ser bom negócio para os países. Um exemplo é o caso da Austrália, que investiu mais de US\$ 4 bilhões na organização dos Jogos Olímpicos de 2000. Para cada dólar gasto, o país recebeu 100. Foram criados 100 mil empregos, e a indústria do turismo passou a movimentar US\$ 755 milhões a mais por ano. Depois que os jogos acabaram, a infraestrutura ficou para a população: foram novas linhas de ônibus, estádios reformados e reurbanização de espaços públicos.

No Brasil, a torcida é para que aconteça o mesmo. Alguns investimentos já foram anunciados. A 5 anos do evento, ainda não dá para saber se tudo vai sair do papel, mas mesmo assim dá para chutar, sem risco de acertar na trave, que os investimentos vão ser bons para o país. A estrutura que chegar a ser construída será aproveitada pela população. Confira o que vem por aí:

[A VUVUZELA É UMA CORNETA USADA POR TORCEDORES DE FUTEBOL DA ÁFRICA DO SUL. DEVE MARCAR PRESENÇA NA COPA DE 2010.]

12 CAPITAIS brasileiras vão sediar jogos: Belo Horizonte, Brasília, Cuiabá, Curitiba, Fortaleza, Manaus, Natal, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo.

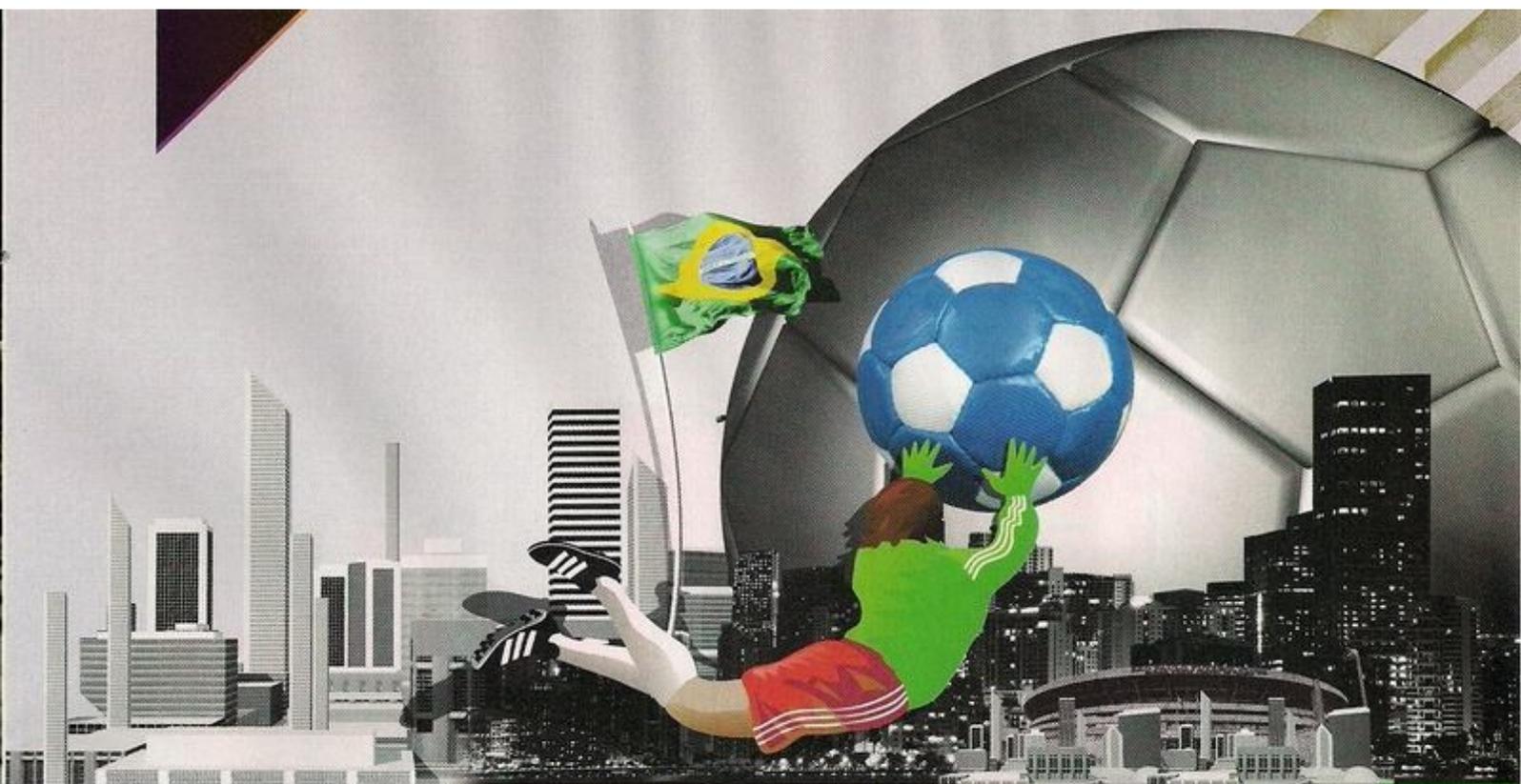
PORTO ALEGRE PLANEJA **37,4 KM DE METRÔ**, MAS SÓ 13,2 KM DEVEM FICAR PRONTOS ATÉ A COPA.

RIO DE JANEIRO deve receber **R\$ 4 BILHÕES** em investimentos do PAC na cidade, para obras que vão de saneamento básico a infraestrutura portuária. Já o governo federal promete investir mais **R\$ 5 BILHÕES** em corredores de ônibus, metrô e acessibilidade aos estádios e aeroportos.

São Paulo deve fazer investimentos de **R\$ 27 bilhões** em infraestrutura e mobilidade urbana. **Johanesburgo**, a maior cidade da África do Sul, deve investir o equivalente a **R\$ 280 milhões** no transporte público para a Copa de 2010.

O TREM-BALA BRASILEIRO EM NÚMEROS

UM DOS PRINCIPAIS PROJETOS PARA A COPA É A CONSTRUÇÃO DO TREM DE ALTA VELOCIDADE (TAV) LIGANDO SÃO PAULO E RIO DE JANEIRO. O PROJETO, QUE TAMBÉM TERÁ ESTAÇÕES NOS AEROPORTOS DE GUARULHOS (CUMBICA) E CAMPINAS (VIRACOPOS), ESTÁ EM CONSULTA PÚBLICA. → **DEVE CUSTAR CERCA DE R\$ 35 BILHÕES**. → SÃO POUCO MAIS DE 500 QUILOMETROS DE TRILHOS, SENDO 90 DELES DENTRO DE TÚNEIS - TODOS EM ÁREAS URBANAS. → **MAS ALGUNS ESPECIALISTAS DIZEM QUE NEM ADIANTA CONTAR COM O TREM PARA 2014; NENHUMA CIDADE DO MUNDO CONSEGUIU CONSTRUIR TANTOS QUILOMETROS DE TÚNEIS EM TÃO POUCO TEMPO.**



QUANTO GUSTARÃO AS REFORMAS E CONSTRUÇÕES DE ESTÁDIOS

Inicialmente, o cálculo era de **R\$ 2 BILHÕES** para todos os estádios do país, mas o valor pode chegar a quase **R\$ 4 BILHÕES**.

Morumbi: entre R\$ 130 e R\$ 250 milhões.

O estádio de **Manaus** deve custar **R\$ 600 milhões**. Já o de **Salvador**, **R\$ 550 milhões**.

O **Maracanã**, possível palco da final, deve ficar em torno de **R\$ 460 milhões**.

Mas tudo isso pode mudar, já que as cidades-sede têm até o final de setembro para enviar seus projetos finais.

➔ FIQUE DE OLHO

Em 2007, Ricardo Teixeira, presidente da Confederação Brasileira de Futebol (CBF), dizia que não haveria dinheiro público na construção ou reforma dos estádios para a Copa. Hoje, já admite que, em pelo menos 8 deles, deve entrar grana do governo. (VLP)