
MEIO AMBIENTE URBANO: REFLEXÕES SOBRE O COTIDIANO E O INDIVIDUAL

Lucy Marion Calderini Philadelpho Machado
Profa. Dra. do Dep. de Geografia -IGCE- UNESP - Rio Claro

RESUMO: *Este artigo chama a atenção para questões relacionados aos desafios ambientais que o homem enfrenta atualmente, todos vinculados à vida e ao bem-estar nos centros urbanos. A deterioração ambiental, as condições de saúde e o desenvolvimento estão inextricavelmente entrelaçados. Os riscos ambientais afetarão, em última análise, a saúde das pessoas. O custo humano expresso em pobreza, enfermidade dolorosa e evitável, mortalidade é o processo verdadeiro de deterioração ambiental, bem como a justificativa real para a persistente busca da conservação ambiental em todas as escalas.*

Palavras Chaves: *meio ambiente urbano, percepção ambiental, qualidade de vida, o cotidiano e o individual nas cidades*

ABSTRACT: *This paper examines the urban environment and the quality of life. The purpose is to understand the interaction between man and his urban environment and to find an explanation of the ordinary and the individual in the city.*

Key words: *urban environment, environmental perception, quality of life, the ordinary and the individual in the city*

As sociedades urbanizadas, nas quais a maioria das pessoas vive agrupada em cidades, representam um estágio novo e fundamental da evolução social. Embora as primeiras cidades tenham aparecido há cerca de 5500 anos, eram pequenas e rodeadas por uma maioria substancial de pessoas do campo e facilmente regrediam às condições de vila. Ao contrário, as sociedades urbanizadas de hoje não apenas apresentam aglomerações humanas de dimensões nunca antes atingidas, como também têm uma grande proporção de suas populações concentradas nessas aglomerações. Essas grandes e densas aglomerações que caracterizam a população urbana acarretam uma relação humana e uma complexidade social nunca antes alcançadas. Elas excedem, em dimensão, as comunidades de qualquer outro animal de porte; sugerem mais o comportamento de insetos comunais do que o comportamento de mamíferos, constata Davis (1977) com espanto.

Esse mesmo autor salienta como não está sendo devidamente apreciada a aceleração do ritmo dessa evolução. Antes de 1850 nenhuma

sociedade poderia ser descrita como predominantemente urbana, e em 1900 apenas a Grã-Bretanha atingia essa condição. Após 65 anos todas as nações industriais são altamente urbanizadas e em todo o mundo, indiscriminadamente, o processo de urbanização está-se acelerando rapidamente.

Na virada do século as previsões são de que 485 milhões de pessoas estarão vivendo em cidades com cinco milhões de habitantes ou mais, em cerca de 48 metrópoles, das quais 36 estarão localizadas nos países mais pobres, principalmente na Ásia; contudo, desde 1985 a América Latina lidera a urbanização, pois sete em cada dez latinos já moravam em cidades (Weis e Macca, 1989).

Estudos realizados em 1990 (CEPAL) revelam que três de cada quatro latino-americanos vivem em zonas urbanas. Um número crescente de habitantes dessas áreas vem-se confrontando com serviços básicos e habitacionais insuficientes e condições sanitárias insatisfatórias em casa e no trabalho. As cidades padecem de problemas graves: expansão desordenada, eliminação de

dejetos sólidos elíquidos e contaminação do ar, o que as torna vulneráveis a inúmeros riscos ambientais.

Esse processo de urbanização, agravado com capital insuficiente, coloca diante das autoridades uma tarefa impossível, um problema sem solução: controlar o gigantismo urbano. Assim, as "cidades informais" continuam aparecendo e crescendo em ritmo acelerado ao redor da maioria das cidades latino-americanas: a cada ano, uma cidade de 700 mil habitantes acrescenta-se à periferia da cidade do México, e uma de 500 mil à de São Paulo. Essas cidades carecem de infraestrutura ou dos recursos financeiros necessários para enfrentar os problemas da população atual ou para absorver novos contingentes. Alguns estudiosos sugerem a dispersão dessa população por cidades de porte médio, mas isto não seria apenas transferir tão grave problema?

A poluição do ar é um fato constante na vida cotidiana de 81 milhões de residentes em zonas urbanas da América Latina. O resultado disto é um número de casos de doenças respiratórias infantis crônicas estimado em 2,3 milhões; 105 mil casos de bronquites crônicas entre os idosos e quase 65 milhões de dias de trabalho perdidos como consequência das seqüelas sanitárias da contaminação do ar (CEPAL, 1990: 18). O custo adicional que recai sobre os sobrecarregados e despreparados sistemas de saúde pode ser medido; a dor e a miséria humana, não.

Para Wolman (1977), as necessidades metabólicas de uma cidade podem ser definidas como todos os materiais, serviços e comodidades indispensáveis para assistir seus habitantes em casa, no trabalho e na recreação. Durante certo período essas necessidades incluem até mesmo os materiais de construção com os quais a cidade é edificada. O ciclo metabólico não se completa até que os dejetos da vida cotidiana tenham sido removidos e eliminados. À medida que o homem percebe que a Terra é um sistema ecológico fechado os métodos empíricos, que antes pareciam satisfatórios para a eliminação do esgoto e do lixo, hoje já não são mais aceitáveis. Ele tem a evidência cotidiana diante dos seus olhos e do seu nariz para convencê-lo de que seu planeta não pode assimilar eternamente, sem tratamento, os detritos de sua civilização. É óbvio que não se pode representar o completo metabolismo de uma cidade, mas diante

dos complexos problemas metabólicos evidenciados, os estudiosos são unânimes em dar destaque a três deles, que se tornaram mais agudos à medida que as cidades cresceram: o fornecimento de um suprimento adequado de água, o tratamento do esgoto e o controle da poluição do ar.

Os desafios ambientais que os países do mundo todo, de modo geral, e a América Latina, de modo especial, enfrentam hoje, estão vinculados à vida humana e ao bem-estar. A deterioração ambiental, as condições de saúde e o desenvolvimento estão inextricavelmente entrelaçados. Os riscos ambientais afetarão, em última análise, a saúde das pessoas. O custo humano expresso em pobreza, enfermidade dolorosa e evitável, mortalidade é o preço verdadeiro da deterioração ambiental, bem como a justificativa real para a persistente busca da conservação ambiental em todas as escalas.

A CIDADE COMO MEIO AMBIENTE

A história da urbanização é uma história de problemas. Não que as cidades do passado fossem menos problemáticas. A Roma imperial, com mais de um milhão de habitantes, era povoada por párias famintos, e suas edificações monumentais pouco contribuíram para o bem-estar dessa grande maioria. Em geral, as ruas medievais eram apertadas, tortuosas e fétidas. A confusão e a sujeira nas ruas eram agravadas por porcos e galinhas, que podiam andar soltos e se alimentar do lixo. Da Londres do início do século XIX, a principal característica apontada era o fedor, depois o lixo, a miséria e as habitações miseráveis. Contudo, atualmente, numa época em que se discute o futuro da sociedade industrial e seus efeitos no modo de vida dos cidadãos num futuro muito próximo, é preciso indagar se o próprio conceito de cidade não estaria ultrapassado.

Na realidade, comenta Bolaffi (1990: 7), a cidade aprazível, cuja perda os intelectuais da segunda metade do século XX tanto lamentam, teve uma existência real mas efêmera. No período que vai de 1852, quando Haussmann inicia a reforma de Paris, até o final da segunda Guerra Mundial, quando o automóvel se populariza, todas as cidades européias foram beneficiadas por grandes reformas bem-sucedidas e, por extensão, algumas cidades do hemisfério Sul. Eletrificaram-se os bondes e

construíram-se os trens subterrâneos. Paris, Nova York, Londres e outras capitais vivem o seu momento de glória. Até o último pós-guerra, essa glória ainda foi emoldurada pela sutil persistência do antigo regime, que acentuava as barreiras de classe, e mantinha cada um no seu devido lugar. "Foi a época do apogeu das confeitarias, dos cafés e das senhoras de luvas de pelica e estolas de pele de raposa ou de vison" (p.7). Mesmo São Paulo, já a partir do governo João Theodoro, na década de 1870, começa a prover água encanada e esgotos e a construir seus jardins, para tornar-se a cidade agradável e gostosa que durou até a década de sessenta. "Aqui também, não obstante o calor tropical, luvas e estolas se exibiam na Rua Direita, na sorveteria do Trianon ou na Confeitaria Colombo, no Rio de Janeiro" (p.7).

Mas, acrescenta Bolaffi, a difusão do automóvel e o empobrecimento da maioria da população devolvem São Paulo e outras capitais à situação de megalópoles terceiro-mundistas. Na Europa e nos Estados Unidos a história foi diferente, mas os efeitos são semelhantes. No pós-guerra, emerge uma "social democracia de fato, cafés e confeitarias se vulgarizam e a infecção do automóvel se difunde. Os ambulantes africanos e os turistas japoneses também. A agradável cidade volta a deteriorar-se" (p.7).

Para este autor a década de setenta, e em particular o Congresso de Vancouver, denunciaram o declínio da cidade contemporânea. E os nossos problemas hoje são a pobreza, a miséria e a concentração de renda; a nível planetário, acrescenta-se a metástase do automóvel, cujos efeitos hostis são bem maiores do que parecem à primeira vista. "Alguns urbanistas se queixam de que as cidades não foram construídas para o automóvel, mas quem gostaria de viver numa cidade assim concebida?" (p.7). Contudo, embora existam múltiplas fontes de poluição do ar (fábricas, agroindústrias, usinas químicas e de cimento, processamento de papel e refinarias de petróleo) o maior culpado talvez seja mesmo o tráfego de veículos automotores. Carros, ônibus e caminhões são responsáveis por, virtualmente, todos os monóxidos de carbono e hidrocarbonetos emitidos na atmosfera urbana e por 50% das partículas e dos óxidos de nitrogênio no ar. E, segundo estudos recentes, 81 milhões de habitantes vivem em zonas urbanas em que o ar está constantemente contaminado, enquanto outras 38 milhões de

pessoas vivem em cidades onde a poluição é considerada de caráter apenas intermitente. A poluição do ar ameaça, portanto, outro aspecto fundamental da vida humana: a saúde (CEPAL, 1990: 18). Na verdade, embora as cidades já não sejam mais concebidas como outrora, ainda continuam a constituir o paradigma dos intelectuais.

Mas que é uma cidade? Simplesmente um local de acumulação de grande número de pessoas, residências e de atividades econômicas? Guidugli (1982), ao levantar essas questões, lembra que constituímos aproximadamente 60% da população da Terra e também uma maioria de aborrecidos seres humanos com tudo que nos rodeia em cada uma delas. As cidades como focos de concentração de homens e suas atividades multiplicaram-se e cresceram desmedidamente, tornando-se monstruosas, não apenas pelo acúmulo de pessoas, mas pelo desnecessário de tecnologia que tudo agride e tudo desorganiza. Analisando o conjunto das cidades e seus territórios verifica-se, com facilidade, que elas deixaram, há muito, de assegurar aquilo a que se propunham como uma construção humana: o desenvolvimento do homem e uma harmoniosa qualidade de vida através de um relacionamento positivo da sociedade com a Natureza. Mas o que vemos, explica Guidugli, é o oposto: as cidades são justamente os lugares onde não percebemos a natureza. Quem vê o seu relevo, seus rios ou percebe suas condições climáticas? Os primeiros geralmente são arrasados pelas máquinas, os segundos embutidos em tubulações e os terceiros consubstanciados por nuvens de poeira, fumaça e outras perturbações. Também nelas não gozamos de uma convivência social agradável, onde o medo, a ameaça e a submissão são os traços mais marcantes. O balanço entre a construção e a destruição, os benefícios e os prejuízos ultrapassam de há muito os limites do tolerável (p.12).

Afinal, indaga Guidugli, a cidade é um lugar agradável ou desagradável? E responde: será mesmo bastante difícil optar-se pela primeira alternativa, pois a conclusão a que se chega é que o produto denominado cidade tornou-se algo velozmente desagradável. Residir nas cidades não mais indica uma expectativa de convivência tranquila. Supomos que, sendo seus habitantes, seremos vizinhos do trabalho, dos jardins, dos serviços necessários, de lugares aprazíveis. Mas isto é um sonho, pois os nossos vizinhos são nossos

pesadelos. Mesmo sem um grande esforço de observações sabemos que somos vizinhos de pequenos e grandes buracos nas ruas; de cartazes, sinais e rabiscos que poluem visualmente; de demolições desnecessárias e destruidoras, muitas vezes de nossas memórias; de amontoados de entulhos e lixo espalhados; de tapumes que horrorosamente escondem coisas mais horrorosas atrás de si. A combinação de tudo isso, e de muito mais, produz uma síntese que não pode ser classificada de agradável. Assim, à todas as demais formas de desconforto urbano, precisamos acrescentar a do desconforto visual (p.12).

As mudanças e alterações implantadas no espaço urbano parecem, em princípio, destinadas a melhorar a vida humana. A construção de uma residência, de uma rua, de um edifício público, de uma praça, parece destinada a promover uma melhoria da qualidade de vida urbana. Entretanto, acrescenta Guidugli, a violência como é efetuada cada mudança leva-nos a considerar que todo este suposto progresso é algo muito crítico, uma vez que somos facilmente afetados mais pelos prejuízos do que pelos benefícios dela decorrente. Assim, o impacto das características geradas nas cidades torna-as apropriadas para tudo, menos para uma vida humana agradável e qualitativamente rica. Na verdade, o que assistimos hoje é uma grande mudança nos valores sócio-culturais e, em consequência, um falso utilitarismo toma conta de nossas cidades. Nelas toda uma tecnologia sofisticada, uma mecanização crescente passa a presidir um círculo vicioso de construir, destruir, reformar, acrescentar, eliminar, numa espiral sem fim.

Como consequência, buracos de todas as formas e tamanhos compõem a maior parte de nossas ruas, a ganância de vender mais cobre as cidades com cartazes de anúncios dúbios, chocantes e desagradáveis; o lixo, como uma maré, ocupa o centro e a periferia; passeios públicos servem de oficinas, feiras-livres ou para comércio; tapumes substituem, com rapidez e voracidade, demolições que se apodera do centro; a cobertura vegetal, quando existe, revela descuido e abandono. Na verdade, pondera o autor, se se deseja falar em harmonia no espaço urbano, somos forçados a reconhecer a existência da "harmonia do horror", onde cada mudança compete com as demais para tornar as cidades progressivamente mais feias, sujas e, portanto, mais tristes. Isto é bastante grave pois tudo aquilo que construímos ou destruímos reflete, principalmente, nossos códigos de valores

e de prioridades. E as grandes mudanças realizadas nos espaços urbanos têm decorrido de alterações no uso das edificações e naquelas referentes ao uso do solo urbano.

A história, lembra ainda Guidugli, nos mostra como o homem foi capaz de destruir cidades como Tróia ou Cartago; modernamente, como aniquilou Hiroshima e Nagasaki com sua ação destruidora e, certamente, entre as nossas maneiras de destruir as cidades uma delas é torná-las desagradáveis e não habitáveis.

Guidugli encerra suas sensíveis reflexões lembrando que as cidades foram consideradas no passado como o "paraíso", que nós estamos convertendo em um "inferno". Isto seria o fim? Ou será que somos capazes de dar outras direções às mudanças? (p.12).

Dubos (1971) salienta que o homem, por ser extremamente adaptável, pode aprender a tolerar céus escuros, águas tratadas quimicamente e solos sem vida; na verdade, ele pode rapidamente esquecer algumas de suas experiências mais ricas provenientes do contato direto com o frescor, o brilho, a beleza e a variedade da natureza selvagem. Mas, infelizmente, céus sem estrelas e paisagens sem vida não são incompatíveis com a manutenção da vida ou até da saúde física. A verdadeira medida de sua perda só pode ser realizada através da decadência progressiva na qualidade e sanidade da própria condição humana.

De fato urbanistas, sociólogos, psicólogos e demais estudiosos da conduta humana olham com inquietação as relações entre os próprios homens na virada do século, quando cerca de 485 milhões de pessoas estarão vivendo em cidades com cinco milhões de habitantes ou mais. "Não importa apenas saber quantos homens a Terra pode alimentar, mas a partir de qual densidade os homens começarão a se odiar uns aos outros", alertou o etólogo austríaco Honrad Lorentz, Prêmio Nobel de Medicina em 1973 (Weis e Macca, 1989: 20). Ele pensava na inevitável deterioração da qualidade de vida e do convívio entre as pessoas, obrigadas a reivindicar pelos seus direitos de cidadania em organismos urbanos cada vez mais "inchados", onde as asperezas do dia-a-dia cobram de todos e de cada um pesados tributos emocionais, pagos geralmente na moeda da violência.

Tuan (1978) lembra como Downey, em 1974, afirmava que a razão da existência da cidade é a de fornecer ao homem conveniência, segurança, conforto, prazer e até exaltação. Contudo, esse ponto de vista hoje torna-se excêntrico pois as cidades se tornaram congestionadas, poluídas e inadequadas à habitação humana.

Em outra contribuição Tuan (1980) considera que a cidade é uma realização que agora tendemos a denegrir ou esquecer, pois como ideal a cidade parece em grande parte perdida para nós, enquanto os seus defeitos, como meio ambiente físico, tornam-se cada vez piores, especialmente após a Revolução Industrial. Nas grandes metrópoles nenhuma pessoa pode conhecer bem senão um pequeno fragmento da cena urbana total; nem é necessário para ele ter um mapa mental ou imagem da totalidade da cidade para poder prosperar no seu canto do mundo. O conhecimento de uma cidade varia muito de uma pessoa para outra. A maioria das pessoas é capaz de indicar pelo nome os dois extremos da escala urbana, a cidade como um todo e a rua onde mora. Mas, o que as pessoas vêem nos seus meios ambientes urbanos, como respondem a ele, não pode ser conhecido diretamente no caso das cidades do passado, nem tampouco são conhecidas na maioria das atuais metrópoles do mundo, porque quase inexitem levantamentos, entrevistas e observações minuciosas.

Contudo, esclarece Tuan, em grande parte as pessoas estão satisfeitas com sua área residencial. Para aqueles que viveram muitos anos em um lugar, a familiaridade engendra aceitação e até afeição. Os recém-chegados estão mais inclinados a manifestar descontentamento; as pessoas de alta renda comumente expressam satisfação, o que não é de surpreender, pois estão onde estão por sua própria escolha e dispõem de meios para melhorar a qualidade do seu bairro; as pessoas de menor renda são menos entusiastas: as razões dadas porque gostam de sua área tendem a ser mais gerais e abstratas, ao passo que as razões dadas por não gostarem são mais específicas e concretas. Satisfação pode significar um pouco mais que ausência de irritações persistentes, explica Tuan, e nesse sentido a palavra se torna empobrecida. Satisfação não significa afeição profunda e muitas vezes é difícil saber interpretar gostar ou afeição quando são

verbalmente expressas. Além disso, continua Tuan, os moradores da cidade atribuem maior valor à qualidade do bairro do que às vantagens da cidade ou à qualidade de sua casa.

Tuan evidencia muito bem como pode variar a apreciação da cidade. No nível abstrato a cidade pode ser identificada com simples epíteto ostentoso que chama a atenção para um único traço - um céu sempre azul, por exemplo. Mas a imagem urbana é uma para o executivo pendular e outra bem diferente para a criança sentada na escada de entrada de um bairro pobre ou para o vagabundo que dispõe de tempo, mas de quase mais nada. Que generalizações podemos fazer?, indaga Tuan, respondendo através de quatro pontos importantes:

1- Bairro é uma idéia difícil de apreender. O espaço íntimo é quase sempre restrito, ainda que talvez mais amplo para as pessoas da classe operária do que para os habitantes ricos dos bairros elegantes. Para os primeiros, o espaço íntimo é um segmento da rua, uma esquina ou pátio: este é o bairro sentido. Para o suburbano da classe média o espaço íntimo pode não ultrapassar sua casa e gramado. Como conceito, no entanto, bairro cobre uma área muito mais ampla na mente da classe operária pobre.

2- As pessoas, independentemente da classe econômica e cultura, tendem a julgar a qualidade de seu meio ambiente mais pelo que percebem ser um bom vizinho do que pela condição física do bairro.

3- A imaginabilidade de uma cidade, no sentido de quão nítidas e quantas imagens são percebidas e retidas na mente, necessariamente não melhoram muito com a experiência.

4- Uma cidade grande é freqüentemente conhecida em dois níveis: um de grande abstração e outro de experiência específica. Em um extremo, a cidade é um símbolo ou uma imagem (expressa em um cartão postal, um cognome ou um lema) pela qual podemos nos orientar; no outro, é o bairro intimamente experienciado.

Todas essas questões podem orientar pesquisas importantes na percepção do meio ambiente urbano.

Mas as cidades em que vivemos têm

muitos aspectos admiráveis, pelo menos nos países desenvolvidos, argumenta Lynch (1977). A incidência de doenças é baixa e o padrão de vida é o mais alto atingido na história da Humanidade. A metrópole moderna prevê oportunidades sem precedente para a educação e lazer. Para milhões de pessoas, ela oferece novas formas de vida que parecem muito mais atraentes do que as que tinham até recentemente. Mesmo assim, a metrópole criou problemas monumentais e sérios. Muitos deles são problemas sociais e econômicos, mas a questão do meio ambiente que foi criado é grave e confunde psicologicamente, aguçando os problemas sociais e pessoais. O que poderíamos fazer para torná-la um local mais humano? Quais deficiências físicas fazem das grandes metrópoles que conhecemos locais desagradáveis para se viver? Existem, talvez, quatro falhas que se sobressaem, explica Lynch:

1- A primeira e a mais óbvia é a carga de tensão perceptiva imposta pela cidade. Sofremos o ruído onipresente e uma atmosfera desconfortável, que inclui o ar poluído. A cidade é por demais quente, por demais ruidosa, por demais contundente; o ar é desagradável. Muito freqüentemente, as sensações que experimentamos vão além dos nossos limites de conforto e mesmo de tolerância.

2- A segunda é uma falta de identidade sensível. Um bom ambiente é bem diversificado: suas partes têm um caráter distinto, identificável; são marcadas por diferenças visíveis que permitem escolha e exploração, dando uma sensação de lugar e de lar. A cidade é, por natureza, um habitat muito mais rico e diversificado que a maior parte das áreas rurais, mas quase nunca assim se apresenta. As diferenças objetivas das atividades, da história e da cultura estão cobertas e submersas. Grandes áreas zoneadas para um mesmo tipo de ocupação, que tende a separar populações diferentes. O meio físico poderia ser projetado para expressar e permitir diversificação humana e para conciliar essas diferenças. Sentimos que a cidade se torna um labirinto, porque nos perdemos em cidades monótonas.

3- Uma terceira fonte de mal-estar das nossas cidades, continua Lynch, é sua ilegibilidade. Para que possamos nos sentir em casa e nos orientar facilmente é preciso que sintamos o meio ambiente como um sistema de sinais. É necessário

que se relacionem as partes entre si e conosco, é necessário localizar essas partes no espaço e no tempo, e compreender suas funções, as atividades que desempenham e a posição social dos seus usuários. Quando as partes da cidade não têm relação visível entre si, sua incoerência pode contribuir para um sentimento de alienação, de se estar perdido em um meio com o qual não é possível manter nenhum tipo de diálogo. "Nossas cidades apresentam muitas ambigüidades, confusões e descontinuidades; as atividades significativas não são passíveis de apreciação; a história e a base natural são obscurecidas. A linguagem da cidade é tão difícil de compreender como uma notícia de jornal" (p.209).

4- O quarto fator negativo da cidade apontado por Lynch é a sua rigidez, sua falta de franqueza. Para sua satisfação e desenvolvimento um indivíduo necessita de oportunidades para se engajar em relação ativa com seu meio: usá-lo, transformá-lo, organizá-lo e até destruí-lo. A atmosfera física deve ser acessível, estimulante e sensível; a ação individual é um caminho pessoal de desenvolvimento; a ação cooperativa leva à satisfação das relações interpessoais. É preciso uma atmosfera plástica com oportunidades de reclusão e de jogo. Florestas, rios, lagos e lugares isolados funcionam desta maneira e, também, edifícios vazios, ruas estreitas, hortas, grutas e locais de construção.

Desconforto, falta de diversidade, ilegibilidade, rigidez - o que pode ser feito para corrigir esses defeitos? indaga Lynch. Ele próprio responde que o desconforto deve ser controlado determinando-se as fontes nocivas e aplicando a elas a tecnologia de controle. Essas questões têm sido escandalosamente negligenciadas pela tecnologia dos países adiantados, esclarece Lynch, hiperativa como é em variados setores; ainda nos faltam conhecimentos detalhados e quantitativos acerca dos níveis do ruído e da poluição e as tolerâncias humanas a respeito. Nem todas as cidades grandes dispõem de uma avaliação sistemática dos fatores claramente definíveis, como a variação climática local, a iluminação e o grau de ruído. Não basta suprimir, acrescenta o autor, é preciso considerar ainda as possibilidades de diversificação, pois "um silêncio total e um clima eternamente perfeito seriam igualmente indesejáveis" (p.210).

Quanto aos outros problemas físicos da cidade (diversidade, legibilidade e acessibilidade), o autor realiza uma análise pormenorizada das soluções que considera importantes, salientando três pontos de apoio para melhorar a qualidade do meio urbano em seu todo: o sistema de movimento, a ordenação dos centros e os padrões de espaços abertos. Quanto aos centros, locais de encontros para a população, representam a qualidade do todo e atuam como foco de organização e lembranças. Seria principalmente importante acentuar neles o que fosse singular no caráter físico de cada um dos vários centros, aumentando a diversidade entre eles, pois antigos ou recentes, em todas as partes, os centros são incoerentes e monótonos. Usos de alta intensidade estão hoje se transferindo da área central, seguindo o movimento da população. Isto sugere um duplo programa, lembra Lynch: conservar e reformar antigos centros (ou ajudá-los a morrer graciosamente, se for o caso) e encorajar novos centros nas áreas periféricas com uma faixa ampla de atividades. Esses centros são os pontos focais de estímulo e progresso e, portanto, devem ser estáveis em sua localização, oferecendo à cidade continuidade no tempo, refletindo o fluxo das atividades e aspirações da cidade.

Pensar num espaço construído contínuo e interminável nos lembra a importância dos espaços abertos, permitindo atividades livremente escolhidas. Nesse sentido Lynch sugere o aproveitamento dos espaços perdidos de nossas atuais cidades: os terrenos vazios, as construções abandonadas, os terrenos alagadiços. “Vemos neles um infeliz sinal de negligência e decadência quando são, em verdade, uma magnífica fonte de recreação” (p.212). Espaços abertos públicos geralmente referem-se a campos de atletismo, praias, parques e, talvez, uma praça mas, sugere o autor, muitos outros tipos podem ser facilmente imaginados: matagais, bosques, canais, cavernas, etc. Devemos projetar para a diversificação, experimentar novos tipos, proporcionar escolha de divertimentos e enquadrar as oportunidades à verdadeira diversidade dos habitantes da cidade e de seus valores.

Os centros e os espaços abertos são dois aspectos da cidade, destacados por Lynch, que influenciam o padrão e a qualidade de vida. Mas ele destaca um terceiro e não menos importante: o sistema de caminhos no qual as pessoas se movimentam e do qual elas percebem o meio

ambiente. É a plataforma de observação da cidade; é dali que os habitantes da cidade vêem as relações entre as partes urbanas, reconhecem sua organização, tornam-se familiarizadas com os pontos principais de interesse e de onde desenvolvem um sentido de comunicação e segurança em vez da alienação na imensidão da cidade. “Uma vez que a comunicação e a concentração são as funções fundamentais da cidade moderna, é conveniente que suas facilidades físicas ofereçam os melhores meios de compreendê-las” (p. 213).

O sistema de locomoção deve ser usado não apenas como um organizador visual da cidade, mas também como uma fonte fundamental de informação. Muitas novas estradas e linhas de trânsito serão construídas no futuro por órgãos públicos em nossas áreas metropolitanas, lembra Lynch, e as posições e os detalhes dessas rotas poderiam ser facilmente planejados de modo a tornar as viagens um motivo de satisfação e não apenas uma necessidade. Essa sugestão aplica-se também às ruas e estradas já construídas que, desagradáveis, despersonalizadas e perigosas, assim permanecerão pelo menos por mais algumas gerações.

Não é inevitável olharmos sem esperança para o futuro da cidade. Nenhuma dessas propostas depende da paralisação da cidade ou de um retorno a um passado dourado. O desenvolvimento metropolitano e a “diluição” em baixas densidades, que são uma expressão da preferência da grande maioria do nosso povo, poderiam ser bem-vindos e não amaldiçoados. “Não existe razão para que a vida em uma metrópole seja desagradável e bitolada; não existe razão para que o solo metropolitano não seja propício à sobrevivência e ao desenvolvimento humano; não existe razão para que o cidadão urbano não olhe com amor o meio ambiente” (p.215).

O sentir-se alguém em sua própria casa não depende de ordens ou gentilezas, mas de uma ativa relação entre o homem e o meio, da significação do que ele percebe e sente. E esse significado é tão possível na cidade como em qualquer outro lugar, e até mais viável na primeira, segundo Lynch. É fácil criticar a cidade, lembra o autor; o que não é tão óbvio, entretanto, são suas potencialidades para nos trazer satisfação e prazer, potencialidades que surgem não apenas como

decorrência da qualidade do meio íntimo (a casa e o bairro) mas da forma da cidade em toda a sua grandeza. Talvez, pela primeira vez na história, tenhamos os instrumentos para produzir uma atmosfera agradável para todos; essa atmosfera não é apenas a que se encontra nos locais de férias, mas pode ser conseguida onde vivemos nossa vida cotidiana. Ao mesmo tempo, estamos nos tornando altamente conscientes da feiúra e do desconforto que o colosso urbano atualmente impinge aos seus habitantes. “Os meios e a consciência devem entrelaçar-se” (p.216). Uma ação estratégica em escala metropolitana é urgentemente necessária, finaliza Lynch, salientando que poderíamos agora começar a converter a metrópole existente em um meio ambiente do qual o homem possa orgulhar-se e sentir prazer. “Ela poderia tornar-se artificial, no antigo sentido da palavra: uma obra de arte, própria para os objetivos dos seres humanos” (p. 216). Mas o cotidiano das metrópoles nem sempre teve essas características. Como podemos conhecer o cotidiano provinciano das atuais metrópoles, sua qualidade de vida e as percepções de seus habitantes? Para responder a essas indagações temos que nos utilizar das percepções, das atitudes e dos valores registrados por viajantes, cronistas e historiadores que, em suas narrativas sensíveis e repletas de experiências positivas ou negativas, descreviam os lugares e suas paisagens com grande riqueza de significados. Através deles torna-se um pouco mais fácil compreender o presente, como se verá a seguir.

O COTIDIANO E O INDIVIDUAL NA CIDADE: O EXEMPLO DE SÃO PAULO

Desde tempos remotos o homem sempre teve a preocupação de registrar a realidade do cotidiano de seu tempo para as gerações futuras, numa consciente noção de preservação de sua história. Na maior parte das vezes estes registros eram feitos através de relatos escritos, mas aparecem também, com muita frequência, na forma iconográfica. Ávila (1991) lembra que não poderíamos ter um conhecimento mais preciso da vida nos antigos tempos coloniais e imperiais brasileiros caso não houvesse narrativas da época entre nós, assim como documentos visuais de costumes, meios físicos (natural e construído) desses períodos. Foram, sem dúvida, os viajantes estrangeiros, naturalistas e seus companheiros desenhistas, imbuídos de espírito de aventura e curiosidade

científica pelo novo e exótico mundo, os principais agentes de preservação dessa memória.

Durante todo o século XIX abriram-se as portas do Brasil aos estrangeiros e nossa terra recebia tanto aventureiros em busca de riquezas como pesquisadores vindos da França, Alemanha, Inglaterra e outros países europeus, a procura de novos dados para estudos científicos. Assim, continua Ávila, muitos viajantes chegaram a São Paulo para estudar suas riquezas geológicas, flora, fauna e costumes locais, como parte do itinerário comum às explorações científicas estrangeiras. Dos que aí estiveram durante as primeiras décadas do século XIX destacam-se o inglês John Mawe, chegado em 1807, o sueco Gustavo Bayer (1813), os grandes naturalistas alemães Spix e Martius e o francês Auguste de Saint’Hilaire, que descreveram com minúcias todos os locais por onde passaram durante suas viagens. Para o inglês John Mawe os paulistas eram muito polidos, mais educados do que os hispano-americanos, bem vestidos, desembaraçados e observadores. Achou a cidade de São Paulo próspera e com muitas lojas. Considerou suas ruas extraordinariamente limpas.

Os relatos, esclarece Ávila, são unânimes em elogios às cercanias da cidade com suas chácaras, quintais e pomares. Os alemães Spix e Martins afirmaram ter encontrado aí “tôda a variedade possível de campinas verdejantes e frondosas matas, de colinas alternantes com bonitos vales” como se “a bela natureza e o clima feliz houvessem fomentado o gosto dos paulistas pelo cultivo de jardins e hortas, encontrando-se alguns destes, de efeito bastante agradável, perto da cidade” (p.4).

Foi, no entanto, Saint’Hilaire quem nos legou uma belíssima descrição da cidade de São Paulo, comparando-a com a decantada Vila Rica (hoje Ouro Preto, MG), referindo-se à situação encantadora de São Paulo, de bom clima e paisagens maravilhosas. Em tom elogioso continua: “vê-se um grande número de lindas casas e as ruas não são desertas como as de Vila Rica. As ruas da cidade, situadas no flanco da colina e pelas quais se desce ao campo, são as únicas em declive; as outras se estendem sobre terreno plano. Todas são largas, bastante retas e os veículos podem pelas mesmas circular facilmente. As mais belas são as ruas Direita e Antônio Luiz. Algumas são inteiramente calçadas, mas o calçamento é

imperfeito; outras só o são diante das casas” (p.4).

O interior das residências também causa boa impressão: “vi moradias dos principais habitantes tão limpas por dentro como por fora. As visitas são recebidas em setores muito limpos e mobiliados com gosto” (p.4).

Essas afirmações de Saint’Hilaire são compartilhadas por outros viajantes que também descreveram a cidade, como Emilio Zaluar, que visitou a província de São Paulo de 1860 a 1861, e Daniel Kidder. Contudo, prossegue Ávila, nos depoimentos e registros de viajantes a fisionomia da cidade mostra, na primeira metade do século XIX, feição ainda colonial. Esta vai se alterar na virada do século, quando o surgimento da nova burguesia cafeeira vai incrementar uma série de construções palacianas, como o Edifício Martinico Prado na praça Antonio Prado, ou prédios que vão abrigar o poder, como as Secretarias da Fazenda e da Agricultura e o novo Palácio do Governo. A cidade ganha, então, feição cada vez mais clássica e ao longo das primeiras décadas do século XX torna-se eclética, determinando o desaparecimento dos últimos monumentos do barroco, a exemplo do que ocorreu com a destruição da antiga e a implantação da Nova Sé, no ano de 1914.

O paisagismo, lembra ainda, também se faz importante, especialmente entre 1910 - 1920. O Parque do Anhangabaú ganha nova e notável feição, chegando a ser considerado o “cartão de visita” de São Paulo. É interessante notar que na

virada do século São Paulo torna-se uma cidade grande de estilo europeu. George Clemenceau vai considerá-la francesa; já Robert Capri, em 1912, a identifica como italiana: “a capital é essa cidade quase européia, toda coalhada de construções magníficas no belo estilo italiano, toda cortada de ruas e avenidas, com fábricas por toda a parte, edifícios públicos suntuosos, uma vida larga intensa, uma população já quase de meio milhão de habitantes” (Ávila:5).

A documentação produzida por viajantes é, assim, importantíssima para a compreensão da evolução urbana de São Paulo. Esses documentos introduziram entre nós o gosto pela paisagem, pelo registro de costumes e do cotidiano paulista, que será retomado por artistas nativos como Almeida Júnior (retrata o caipira) e mais tarde outros nomes importantes.

Foi assim, então, que o inicial caráter provinciano de São Paulo das primeiras décadas do século dá lugar a um caráter cosmopolita e em seguida adquire escala metropolitana a partir de 1950, sendo por isso tratada brilhantemente por Toledo (1981) como três cidades em um século. De fato, durante os seus primeiros três séculos, São Paulo foi um vilarejo pobre e estagnado mas, a partir de 1870, o crescimento se acelerou de tal forma que o ritmo das transformações urbanísticas ultrapassou rapidamente o de qualquer outra metrópole. A comparação com a Europa pode não ser legítima, esclarece Bolaffi (1991) mas, para nós, integrados como somos na cultura ocidental, ela constitui um referencial inevitável:

Crescimento Populacional

CIDADE	ANO		ANO		
	1801	1872	1891	1896	1970
Londres	864.845		4.232.118		
Paris	547.756			2.536.834	
São Paulo		31.382			5.924.615

Fonte: Bolaffi, 1991:6

Como se observa, a população de Londres aumentou quase cinco vezes em 90 anos; Paris cresceu mais ou menos na mesma proporção; já São Paulo, em 100 anos, cresceu nada menos que 188 vezes. Com esse ritmo de crescimento a destruição da maioria das edificações urbanas significativas do seu passado foi inevitável.

Mas São Paulo já foi uma cidade muito bonita e, acima de tudo, gostosa e agradável, como qualquer pessoa nascida antes de 1950 pode testemunhar, lembra Bolaffi. É verdade que se tratava de uma cidade “autocrática - burguesa” que, apesar de se orgulhar de ser “o maior centro industrial da América Latina” era, de fato, pré-industrial e quase pré-capitalista. Mas, até por isso mesmo, explica o autor, sua população mais pobre podia fruir a cidade muito mais que seus netos atualmente: habitação, alimentação, tempo dispendido em deslocamento entre moradia e trabalho, quase todos os indicadores de qualidade de vida, a começar pelo salário (de 1940), eram superiores aos atuais. Provavelmente o acesso à saúde era menor, especialmente aos médicos, vacinas e remédios, mas essa deficiência era sobejamente compensada pela superioridade dos demais indicadores.

Quanto aos mais ricos, continua Bolaffi, muito mais do que hoje possuíam a cidade, pois a desfrutavam! “São Paulo era deles, era vivida, fruída e apropriada por eles numa escala hoje inimaginável” (p.6). Algumas das mansões de Higienópolis ou da Avenida Paulista eram muradas e indevassáveis, mas estas constituíam minoria. “A grande maioria era apenas protegida por grades transparentes que não logravam, e nem pretendiam, interromper a integração da vida senhorial à rua e à cidade, igualmente senhorial” (p.6). Por que teriam começado a abandonar a sua cidade, permitindo que se transformasse, restando apenas as ilhas de Higienópolis e Morumbi, imersas num lamaçal de cortiços, favelas e loteamentos clandestinos que é hoje? indaga Bolaffi, com veemência.

Kujawshi (1990), ao analisar a personalidade regional paulista à luz da história de São Paulo, chega a conclusões surpreendentes, mas que explicam muito bem o passado e o presente através da relação entre o paulista com sua cidade e seu estado. Para ele o paulista é um desconhecido não só para seus patrícios de outros

estados, como para si mesmo. A auto-identidade paulista não atingiu maturidade e vigor, principalmente pela falta de memória urbana e topográfica, típica das cidades paulistas, a começar pela Capital. Centros como Salvador, Recife, as cidades históricas de Minas e o Rio de Janeiro refletem na preservação do seu passado urbano (ainda que relativo) a continuidade e a consistência tipológica dos seus habitantes. A imagem da colônia e do Império, ainda presente na paisagem urbana daquelas velhas cidades, funciona como reforço da identidade regional de sua gente, porquanto a arquitetura e o traçado das ruas, o aspecto do centro e dos bairros traduzem o estilo de vida dos seus antepassados, sugerindo algo do estilo de sua personalidade, herança que se impregna ao vivo no espírito de quem hoje habita aquele meio.

São Paulo, a capital (diga-se o mesmo do interior), não tem memória urbana nem arquitetônica, e o paulista, à sombra dos seus arranha-céus vive, penosamente, em meio a um deserto histórico. “Não suspeitando de onde veio, não pode saber quem é. Desde os tempos da Colônia, passando pelo Império e pela primeira República, São Paulo vem se construindo e reconstruindo, de modo a apagar todo e qualquer vestígio significativo do passado” (p.5).

Essa descontinuidade histórica da cidade de São Paulo, ao mesmo tempo que descaracteriza o paulista, revela-nos algo muito importante em sua personalidade: seu impulso rumo ao futuro, seu descompromisso com o passado; o conhecido “progressismo” da gente paulista (entre aspas porque o progresso que rompe com o passado é um equívoco), esse dinamismo exagerado impede o paulista de cristalizar sua imagem. Mais ainda: dificulta a consolidação da coletividade paulista como verdadeira sociedade (p.5).

Para o autor, São Paulo seria mais uma associação do que uma sociedade, pois a forma de relação do paulistano ou paulista com sua cidade e seu Estado não é a inserção ou pertinência e sim a adesão. “Em uma sociedade o indivíduo entra desde logo sem optar nem ser consultado: a família, a pátria; o “ista” é um filiado, adido ou partidário, quer dizer, alguém que decide voluntariamente aderir a uma ideologia, a um estilo, doutrina, partido, alguém que ingressa num agrupamento que depende da vontade dos membros, preexistentes a ela” (p.5), esclarece Kujawshi.

Ao interpretar a personalidade regional paulista à luz da história de São Paulo, este autor salienta os seguintes pontos:

1. O que impeliu o habitante do litoral a seguir os passos dos jesuítas, vencendo a Serra do Mar para se estabelecer no Planalto, foi basicamente o traço essencial do bandeirante paulista: “a visceral insubmissão ao mando da autoridade local, o que explica o seu nomadismo compulsivo pelo Continente inteiro” (p.6).

Essa peculiaridade anárquica e rebelde do integrante das Bandeiras proporcionava o reconhecimento da única autoridade legítima, a seus olhos, constituída no próprio seio da Bandeira, o mando do chefe bandeirante “ao mesmo tempo o patriarca, o legislador, o juiz e o chefe militar” (p.6).

Seja como for, o impulso que trouxe os primeiros homens planalto acima foi um só e o mesmo: a busca da liberdade; impulso destinado a se prolongar nas Bandeiras e que seria transmitido ao paulista do futuro. Esse individualismo anárquico, próprio do paulista, prossegue o autor, demonstra que São Paulo, mais que uma cidade ou um Estado, mais que uma sociedade cristalizada no tempo, “é o nome de um cometimento, de uma empresa coletiva, de uma profissão de fé, de uma bandeira: São Paulo não pode parar” (p.6). Significa que a substância paulista é ação pura, dinamismo puro, sem nada de estático e permanente. “Daí a ausência de contornos definidos na cidade, sua falta de aconchego, sua instabilidade constitucional, impedindo-a de se petrificar na forma de um “recipiente” da vida social, como deve ser toda cidade que tenha forma e figura. São Paulo não é um recipiente, é um torvelinho humano, um redemoinho de vontades, sempre em movimento embora não saiba para onde” (p.6).

2. A metrópole cafeeira - só durante pouco mais de 50 anos, ao final do século XIX e início do século XX, a cidade de São Paulo repensou em si mesma, descobrindo seu próprio perfil, infelizmente fugaz, lamenta Kujawshi: foi no auge da cultura do café. A concentração da riqueza multiplica os empregos, a população urbana se avoluma, o território construído se alastra. Surgem novos bairros operários, com o surto da industrialização, e erigem-se bairros aristocráticos dos barões do café. Os sobrados antiquados tendem a desaparecer, a fa-

vor dos palacetes cercados de muitas histórias. A imigração italiana cresce ano a ano, imprimindo novo colorido no linguajar, nos usos e preferências, principalmente nas artes e na alimentação. Os fazendeiros transferem domicílio para a capital. Adotam-se os lampiões de gás e abrem-se os primeiros salões literários. A vida noturna se anima e se refina, esfuziante na atmosfera dos salões, teatros, clubes, restaurantes, cafés.

A cidade ganhava perspectiva e profundidade de metrópole, com sua expansão horizontal e seu crescimento vertical, em meio a amplas avenidas e alamedas sombreadas, nas quais o passante ouvia ao longe, uma ou outra vez, as notas de um piano solitário. Pela primeira e única vez em sua história, São Paulo assume as formas e as funções de um recipiente social adequado, absorvendo seus habitantes no alvéolo urbano, naquele “chez-soi” aconchegante da cidade que tem um “dentro”. São Paulo ganha corpo e alma. “E pela primeira e única vez consolida-se, bem definida, a personalidade regional paulista, na figura daquele paulista de quatrocentos anos... naquele instante privilegiado o homem de São Paulo tomou consciência de toda sua espessura histórica, identificando-se, por fim, consigo mesmo. Finalmente, o paulista pôs-se em forma” (p.6).

3. A megalópole industrial - depois de trinta anos, mais precisamente depois de 1945, cessada a Segunda Guerra Mundial, a cidade explodiu, perdendo, talvez para sempre, sua condição de recipiente, lamenta o autor. A urbe incha desmesuradamente em todas as direções, a população cresce em ritmo galopante, atingindo rapidamente a cifra dos cinco, dez milhões e mais, sem que a infra-estrutura urbana se desenvolva na mesma proporção. Perdem-se as formas antigas, sem que outras as substituam; multiplicam-se os arranha-céus e a cidade adquire um perfil de cimento armado. O centro tradicional entra em rígida deterioração, criando-se na periferia tantos outros centros caóticos. O automóvel exige cada vez mais espaço, as indústrias se alastram sem critério de zoneamento, o verde sepulta-se sob o asfalto; a poluição atmosférica deteriora o ambiente, enquanto a poluição sonora lesa o aparelho auditivo e a poluição existencial avilta a qualidade de vida. Shopping centers devoradores aceleram o processo de estandarização.

Só falta dizer que nesse cenário

conflagrado o homem paulista também explode em pedaços, fragmenta-se junto com a cidade, naufrago na megalópole industrial, e se perde no torvelinho anônimo do cotidiano. “O ethos paulista, penosamente elaborado no curso de quatro séculos e afinal cristalizado ao tempo da metrópole cafeeira, desintegra-se de vez para dar lugar ao homem das multidões, sem nenhuma consistência típica, sem padrões regulares de conduta e sem destino. O paulista da megalópole submerge na anomia e na falta de identidade. Em 1929, Mário de Andrade antecipa bem essa divisão nos versos seguintes: eu sou trezentos, sou trezentos e cinquenta; Mas um dia afinal eu toparei comigo...” (p.6).

Após descrever com veemência os momentos históricos e analisar a personalidade regional do paulista frente a todos eles, Kujawshi ainda realiza outras ponderações, afirmando que São Paulo encarna a instabilidade, a descontinuidade, a intermitência, e a tipicidade regional paulista é a ruptura: “Em São Paulo, o momento de maior e mais prolongada continuidade foi a fase da metrópole cafeeira, que não passou de um momento isolado, logo seguido de rupturas violentas em pelo menos três ou quatro setores: a ruptura estética na Semana de 22; a ruptura política na Revolução de 32; a ruptura econômica provocada pelo industrialismo; e consequente ruptura social e antropológica para a qual colaborou a imigração estrangeira” (p.6)

A ruptura não assimilada num contexto estável, esclarece o autor, fez com que muita inovação deflagrada em São Paulo não tenha prosseguimento no âmbito paulista, mas fora dele. São Paulo explode em magnífica força de arranque, para cair, em seguida no vácuo. “Para salvar e preservar a eficácia de sua capacidade de inovação, São Paulo precisa descobrir internamente sua estabilidade, para construir política, social e culturalmente na firmeza da rocha e não mais na inconsistência da areia” (p.6).

Mas é Mancuso (1989) quem apresenta uma análise candente de humanismo do cotidiano na cidade de São Paulo, salientando que trabalhar, sobreviver, sofrer, sonhar, ter medo, ser só, são questões humanas universais, mas na metrópole elas explodem, pois “aqui estas centenas de milhares de pessoas, de todas as classes e de todos os tipos se entrecruzam e se comprimem, ultrapassam-se uns aos outros, apressadamente,

como se nada tivessem em comum, nada a fazer entre si. A indiferença brutal, a clausura insaciável de cada um dos próprios interesses privados torna-se tanto mais repugnante e ofensivo quanto maior é o número de indivíduos que se aglomeram em um espaço reduzido” (p.5).

Em São Paulo, à fadiga do trabalho se acrescenta a fadiga das longas distâncias entre o trabalho e a residência, que representam várias horas perdidas no percurso, desconforto, longo tempo de espera, superlotação, atrasos de trens e, ademais, elevadas tarifas frente ao salário. De manhã, nos ônibus e trens de subúrbio, “rostos cansados, olhares inexpressivos que encobrem a ansiedade de se chegar a tempo no serviço, corpos curvados que o sono da noite não conseguiu retemperar” (p.5).

Contudo, prossegue Mancuso, nos últimos quinze anos, no plano da vida cotidiana, o inferno se ampliou e o cenário de desespero e deterioração é visível a quem quer que ainda ouse flunar pelas ruas e avenidas de São Paulo. Neste período explodem também movimentos sociais que integram pessoas desejosas de mudanças, buscando melhores condições de vida ou mesmo a sua identidade social. Movimentos sindicais, de base, de bairro, feministas, negros são manifestações que auxiliam na compreensão mais adequada da vida na cidade, cuja taxa média anual de crescimento na última década foi de 4,46%, o que representa, aproximadamente, 450 mil pessoas a mais por ano.

Como é ser só numa cidade como essa? E ser criança, ser velho, ser adolescente? Mancuso discute a solidão objetiva de homens e mulheres que moram sós, o que em 1980 representava 5,34% do total de famílias, 1% a mais do que em 1970. A proporção de pessoas que moram sós cresce com a idade porque cresce a proporção de mulheres sós. Entre as de 60 anos e mais, metade mora sozinha, o que é um indicador importante na orientação de políticas sociais destinadas à população idosa.

À tarde, continua Mancuso, o cansaço do ônibus de volta dificulta a realização de outras atividades que poderiam estimular a imaginação e a fantasia, a recriação da realidade ou a distração dela, o encontro com o outro e a diminuição da solidão. Nos ônibus e nos trens pouco se fala com o outro, a não ser que se o conheça. “As relações

entre os seres humanos nas grandes cidades caracterizam-se por uma expressiva preponderância da atividade da vista sobre a do ouvido e as principais causas disso são os meios de transporte público” (p.5).

De fato, no século XIX, antes do desenvolvimento dos ônibus, dos trens, dos bondes, as pessoas não conseguiam ficar diversos minutos ou até horas tendo de se olharem uma às outras sem se dirigirem a palavra. “E o que dizer dos elevadores onde os olhares, que mal se cruzam em um cumprimento mudo, se dirigem e se fixam na luz que corre, acima da porta, indicando os andares?” (p.5). Mancuso constata com tristeza que “estes trabalhadores devem ter sacrificado a melhor parte de sua humanidade para realizar os milagres da civilização, dos quais a cidade está fervilhante. Crescimento e pobreza, faces da mesma moeda” (p.5).

Ser criança e adolescente também não é fácil, lembra Mancuso, em especial quando a criança e o adolescente se transfiguram em “menor”, para o qual restam, principalmente, o trabalho precoce ou a marginalidade violenta das ruas. Em 1986, do total de empregados, 15,2% tinham de 10 a 19 anos de idade e provinham de uma população que apresentava renda mensal de até três salários mínimos. Mas a autora salienta uma outra dimensão que pode ser atribuída socialmente à infância: o “menor” é também uma fonte de medo! “Para os velhos, nega-se a realização dos sonhos de viver, tranquila e comunitariamente; para algumas crianças, os sonhos de brincar a infância. A cidade é feita (malfeita?) para aqueles em idade considerada produtiva do ponto de vista econômico” (p.5).

Mancuso encerra suas sensíveis, porém importantes considerações, substituindo a questão “São Paulo é governável?”, formulada durante muito tempo, por outra “Como e quem enfrentará o desafio de tornar São Paulo mais humana?”, um verdadeiro e estarrecedor pedido de socorro.

BIBLIOGRAFIA

ÁVILA, Cristina. “Viajantes e Artistas Estrangeiros, Registro Iconográfico de São Paulo”, *Cultura, O Estado de São Paulo*, Ano VIII, no 570, pp.4-5, de 13/7/91.

BANCO MUNDIAL. Relatório Sobre o Desenvolvimento Mundial 1992, Fundação Getúlio Vargas, 1992.

BOLAFFI, Gabriel. “A Curta história da Cidade Agradável”, *Cultura, O Estado de São Paulo*, ano VII, no 523, p.7, de 11/08/90.

BOLAFFI, Gabriel. “São Paulo, da Vila à Metrópole”, *Cultura, O Estado de São Paulo*, Ano VIII, no 546, pp. 6-7, de 26/1/91.

CEPAL - Comissão de Desenvolvimento e Meio Ambiente da América Latina e do Caribe. Nossa Própria Agenda, Relatório, (BID) Banco Interamericano de Desenvolvimento, (PNUD) Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento, Brasília: Linha Gráfica Editora, 1990.

DAVIS, Kingsley. “A Urbanização da Humanidade”, Kingsley, Davis et alii. *Cidades - A Urbanização da Humanidade*, Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1977, pp. 13-35.

DUBOS, René. “Man and his Environment: Scape, Impact and Nature”, Detwyler, Thomas (ed.) *Man's Impact on Environment*, New York: Mac Graw-Hill, 1971, pp. 684-694.

GUIDUGLI, Odeibler Santo. “Problemas Urbanos”, *Jornal Diário do Rio Claro*, 23-5- 1982, p. 12.

KUJAWSHI, Gilberto de Mello. “O Homem paulista”, *Leitura, Diário Oficial*, no 100, 9-9-1990, pp.5-6.

LYNCH, Kevin. “A Cidade Como Meio Ambiente”, Davis, Kingsley et alii. *Cidades - A Urbanização da Humanidade*, Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1977, pp 207-216.

MANCUSO, Maria Inês Ranter. “Viver em São Paulo”, *Cultura, O Estado de São Paulo*, no 487, Ano VII, p. 5, de 25/11/1989.

TOLEDO, Benedito Lima de. *São Paulo: Três Cidades em Um Século*, São Paulo: Duas Cidades, 1981.

TUAN, Yi-Fu. “Environment and the Quality of Life”, *Sourcebook on the Environment*, Hammond, Kenneth et alii (editores), London: The University of Chicago Press, 1978, pp. 21-40.

_____. Topofilia - Um Estudo da Percepção, Atitudes e Valores do Meio Ambiente, São Paulo: Difel, 1980.

WEIS, Luiz e Macca, Marcelo. "Inflação Humana", *Super Interessante*, ano 3, no 6, 1989, pp. 18-25.