

"Edward Glaeser é um dos economistas mais brilhantes do mundo, e *Os Centros Urbanos* é uma obra de arte. Por meio de uma combinação perfeita de Economia e História, o autor explica por que as cidades são a maior invenção da espécie humana. O livro mostra como as cidades não só sobreviveram mas prosperaram, apesar de a tecnologia moderna ter reduzido a importância da localização geográfica das pessoas."

Steven D. Levitt, professor de Economia da Universidade de Chicago e coautor dos livros *Freakonomics* e *Superfreakonomics*, ambos publicados pela Campus/Elsevier

"Um livro magistral escrito pela maior autoridade mundial sobre o funcionamento das cidades. Abrangente, convincente e fortemente recomendado."

Financial Times

"Um lançamento extraordinário!"

David Brooks, *The New York Times*

"Ao mesmo tempo polímático e vibrante. Glaeser adora um debate e é um excelente mediador. *Os Centros Urbanos* transborda insights e propostas a serem discutidas. Você ficará fascinado com a magnitude das cidades e deslumbrado com a mente sagaz deste autor."

The New York Times Book Review

"Glaeser escreve de forma lúcida e poupa o leitor do excesso de tecnicismo. Isto é economia popular da melhor qualidade."

The Economist



CAMPUS



OS CENTROS URBANOS

GLAESER

CAMPUS



Best Seller do
The New York Times

EDWARD L. GLAESER

OS CENTROS URBANOS

A maior invenção da humanidade

Triumph of the City

*Como as cidades nos tornam mais ricos,
inteligentes, saudáveis e felizes*



- Por que as cidades entram em declínio?
- O que as favelas têm de positivo?
- Como as cidades prosperam?

OS CENTROS URBANOS

A maior invenção da humanidade

Triumph of the City

EDWARD L. GLAESER

OS CENTROS URBANOS

A maior invenção da humanidade

Triumph of the City

*Como as cidades nos tornam mais ricos,
inteligentes, saudáveis e felizes*

Tradução
Leonardo Abramowicz



Preencha a **ficha de cadastro** no final deste livro
e receba gratuitamente informações
sobre os lançamentos e as promoções da Elsevier.

Consulte também nosso catálogo
completo, últimos lançamentos
e serviços exclusivos no site
www.elsevier.com.br

Do original: Triumph of City
Tradução autorizada do idioma inglês da edição publicada por The Penguin Press
Copyright © 2011, by Edward Glaeser

© 2011, Elsevier Editora Ltda.

Todos os direitos reservados e protegidos pela Lei nº 9.610, de 19/02/1998.
Nenhuma parte deste livro, sem autorização prévia por escrito da editora, poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados: eletrônicos, mecânicos, fotográficos, gravação ou quaisquer outros.

Copidesque: Ivone Teixeira
Revisão: Jayme Teotônio Borges Luiz e Roberta Borges
Editoração Eletrônica: Estúdio Castellani

Elsevier Editora Ltda.
Conhecimento sem Fronteiras
Rua Sete de Setembro, 111 – 16º andar
20050-006 – Centro – Rio de Janeiro – RJ – Brasil

Rua Quintana, 753 – 8º andar
04569-011 – Brooklin – São Paulo – SP – Brasil

Serviço de Atendimento ao Cliente
0800-0265340
sac@elsevier.com.br

ISBN 978-85-352-2936-3
Edição original: ISBN 978-1-59420-277-3

Nota: Muito zelo e técnica foram empregados na edição desta obra. No entanto, podem ocorrer erros de digitação, impressão ou dúvida conceitual. Em qualquer das hipóteses, solicitamos a comunicação ao nosso Serviço de Atendimento ao Cliente, para que possamos esclarecer ou encaminhar a questão.

Nem a editora nem o autor assumem qualquer responsabilidade por eventuais danos ou perdas a pessoas ou bens, originados do uso desta publicação.

CIP-Brasil. Catalogação-na-fonte
Sindicato Nacional dos Editores de Livros, RJ

G452c Glaeser, Edward L. (Edward Ludwig), 1967-
Os centros urbanos : a maior invenção da humanidade :
como as cidades nos tornam mais ricos, inteligentes, saudáveis
e felizes / Edward L. Glaeser ; tradutor Leonardo Abramowicz. –
Rio de Janeiro : Elsevier, 2011.
23 cm

Tradução de: Triumph of the city
Inclui bibliografia
Índice
ISBN 978-85-352-2936-3

1. Urbanização. 2. Crescimento urbano. 3. Economia urbana.
4. Sociologia urbana. I. Título.

11-1250.

CDD: 307.7609
CDU: 316.334.56

Para Nancy,

por todos os dias

Agradecimentos

Este livro foi resultado de um esforço de colaboração e estou imensamente grato às muitas pessoas que ajudaram em sua confecção. Meus agentes, Suzanne Gluck e Eric Lupfer, da William Morris Endeavor, não apenas me incentivaram a escrever um livro popular, como também contribuíram constante e construtivamente do início ao fim. Muitas de minhas frases favoritas no livro são criações deles.

Eamon Dolan, da Penguin Press, foi um fantástico editor, que não apenas poliu minha prosa, como ajudou a esculpir todo o livro. Ele é paciente, ponderado e sábio. Se meus pensamentos ficaram de alguma forma coesos dentro de um único volume, boa parte do crédito é devida a ele.

Recebi também um tremendo apoio institucional do Manhattan Institute, de seu presidente, Lawrence Mone, e de seu diretor de pesquisa, Howard Husock. Com o generoso e paciente apoio da Fundação Smith Richardson, eles forneceram ajuda financeira e intelectual ao longo de todo o projeto. Várias das ideias que constam deste livro foram primeiro exploradas em artigos publicados no *City Journal*, e sou grato pela orientação fornecida por seu editor, Brian Anderson, e seu diretor administrativo, Ben Plotinsky.

Também recebi importante reforço institucional e financeiro do Taubman Center e do Rappaport Institute, da Harvard Kennedy School, sendo que tive a grande felicidade de ser diretor de ambos enquanto escrevia este livro. Erin Dea e Heather Marie Vitale prestaram auxílio bastante útil durante o projeto. David Luberoff e Sandra Garron têm sido bons amigos e me deram bastante apoio. Meu reitor, David Ellwood, tem sido um líder encorajador e inspirador.

No Taubman Center, sou particularmente grato a Kristina Tobio, a diretora-assistente que foi muito além do esperado, passando centenas de horas prestando apoio à pesquisa do livro. Ela merece o crédito pela montagem das notas do texto da obra e por podar muitos de meus excessos incorretos. Ela também liderou a equipe de assistentes de pesquisa que trabalhou em vários estágios do livro, da qual fazem parte Elizabeth Cook-Stuntz, Nathan Hipsman e Sarah Moshary.

Também estou em débito com as muitas pessoas que me ajudaram a viajar pela Índia, Hong Kong, Cingapura e outros lugares para entender melhor suas cidades. Acima de tudo, sou grato a M.K. Singh, de Mumbai, que foi bastante generoso,

dispondo de seu tempo e sabedoria. Sou grato também à inteligente orientação de Jyotish Saha, em Kolkata; Mahika Shishodia e Guninder Kaṛ Gill, em Delhi; Sabroto Bagchi, K. Kuman, Ruban Phukan, Eric Savage, G. Srinivasan, Murali Vullaganti e, especialmente, K.R. Srikrishna, em Bangalore, e Tripty Arya e Sunil Handa, em Mumbai. Minha experiência em Cingapura foi muito bem assessorada por Peter Ho, Donald Low e Koh Tsin Yen; sou grato a todos eles também. Tim Welbes me levou para Woodlands, no Texas, e compartilhou suas ideias. Emily Beam acompanhou-me em um magnífico passeio a pé pelo centro da cidade de Detroit. Muitos outros foram imensamente pacientes enquanto eu tentava captar o espírito de várias cidades do mundo caminhando por suas ruas, e peço desculpas àqueles que deixei de agradecer nominalmente.

Sou especialmente grato às pessoas que leram o livro e forneceram comentários bastante úteis: Joshua Gottlieb, Jesse Shapiro, Andrei Shleifer, Lawrence Summers e Mitchell Weiss. Neil Levine me ajudou no livro com a história da arquitetura. Stephen Greenblatt leu a seção sobre Shakespeare; sua sabedoria foi bastante proveitosa.

As dívidas intelectuais mais amplas deste livro são enormes. Tenho sido profundamente influenciado pelos meus professores, colegas, coautores, alunos e muitos grandes urbanistas cujo trabalho admiro há muito tempo. Aprendi a tese central deste livro (que as ideias se espalham mais facilmente em ambientes de maior adensamento populacional) na Universidade de Chicago e pude ver muito esse processo em ação da forma como me foi ensinado nas aulas de Gary Becker, Edward Lazear, Sherwin Rosen e George Tolley. As ideias neste livro estão especialmente em débito com a influência, desde o princípio, de Jose Scheinkman e Robert Lucas.

Fui abençoado por maravilhosos colegas em Harvard que me ensinaram muito sobre cidades, incluindo Alan Altshuler, John Campbell, David Cutler, Benjamin Friedman, Roland Fryer, Claudia Goldin, Tony Gomez-Ibanez, Lawrence Katz e Andrei Shleifer. Estou particularmente em dívida com John Kain e John Meyer, duas grandes figuras sobre economia das cidades que, infelizmente, já se foram.

Muitas das teses deste livro foram expressas primeiramente em artigos acadêmicos que receberam coautoria de David Cutler, Denise DiPasquale, Glenn Ellison, Jess Gaspar, Joseph Gyourko, Matthew Kahn, Hedi Kallal, William Kerr, Janet Kohlhase, Jose Scheinkman e Andrei Shleifer. Muitos dos artigos também foram escritos com alunos e ex-alunos, incluindo Alberto Ades, Guy Dumais, Joshua Gottlieb, Jed Kolko, David Mare, Matthew Resseger, Bruce Sacerdote, Albert Saiz, Jesse Shapiro e Jacob Vigdor.

Eu precisaria fazer um longo e tedioso ensaio bibliográfico para mencionar todos os ilustres urbanistas que influenciaram meu pensamento, mas deve ser óbvio

que boa parte do livro carrega a marca de Jane Jacobs, que domina o mundo das cidades como um colosso.

Seguindo a prática comum, a Wikipedia não é listada na bibliografia ou nas citações porque todo fato da Wikipedia foi verificado em uma fonte mais tradicional. Mas ainda guardo uma grande dívida com os trabalhadores anônimos da Wikipedia que facilitaram em muito minha pesquisa em vários momentos do processo. Peço desculpas se alguma frase dessa ou de qualquer outra fonte penetrou em minha prosa – uma assistente de pesquisa foi designada com a tarefa explícita de expurgar esses empréstimos involuntários –, mas às vezes passam alguns erros.

Finalmente, gostaria de expressar especial gratidão à minha família por seu apoio a esses 40 anos de reflexão sobre as cidades. Meu falecido pai, Ludwig Glaeser, iniciou-me na reflexão sobre planejamento urbano quando eu ainda era criança. Minha mãe, Elizabeth Glaeser, foi a primeira a me ensinar sobre economia e tem sido uma fortaleza ao longo de toda esta jornada. Meu padrasto, Edmund Chaitman, também moldou consideravelmente minha compreensão sobre as pessoas e o mundo. Meus filhos Theodore, Elizabeth e Nicholas foram incrivelmente pacientes enquanto eu os arrastava de Houston para Ravenna. Eles têm sido fontes constantes de inspiração e de alegria.

Acima de tudo, porém, sou grato à minha esposa, Nancy Schwartz Glaeser, a quem este livro é dedicado. Ela foi uma parceira maravilhosa neste projeto, como é na vida. Ela ajudou a editar a obra e forneceu constante feedback. Além disso, liderou a seleção das imagens e sua montagem. Seu amor e apoio significam tudo para mim.

Sumário

INTRODUÇÃO	Nossa Espécie Urbana	1
CAPÍTULO 1	O que eles fazem em Bangalore?	17
	Porta de entrada intelectual: Atenas	18
	A Casa do Saber de Bagdá	20
	Aprendendo em Nagasaki	22
	Como Bangalore se tornou uma cidade com grande crescimento	23
	Educação e sucesso urbano	27
	A ascensão do Vale do Silício	29
	As cidades de amanhã	34
CAPÍTULO 2	Por que as cidades entram em decadência?	41
	Como surgiu o Cinturão Industrial	43
	Detroit antes dos automóveis	46
	Henry Ford e a Detroit industrial	49
	Por que os distúrbios?	52
	A reinvenção urbana: Nova York desde 1970	56
	A ira justa de Coleman Young	59
	O efeito Curley	61
	O complexo de edifícios	62
	Permanecendo no Cinturão Industrial	64
	Encolhendo para a grandeza	65
CAPÍTULO 3	O que há de bom sobre as favelas?	69
	As favelas do Rio	72
	Ascendendo socialmente	76
	O êxodo urbano de Richard Wright	79
	Ascensão e queda do gueto americano	81

O centro da cidade	85	Por que a moradia é tão barata no Cinturão do Sol?	186
Como a política aumenta a pobreza	86	O que há de errado com a expansão?	191
CAPÍTULO 4 Como os cortiços foram domados?	92	CAPÍTULO 8 Não há nada mais ecológico do que asfalto?	196
O problema de Kinshasa	94	O sonho de viver em um jardim	199
Curando cidades doentes	96	Pegadas sujas: comparando emissões de carbono	203
Ruas limpas e corrupção	100	As consequências não intencionais do ambientalismo	207
Mais vias de transporte, menos tráfego?	103	Dois visões ecológicas: o príncipe e o prefeito	210
Tornando as cidades mais seguras	105	A maior batalha: o meio ambiente na Índia e na China	215
Benefícios para a saúde	113	Buscando um ambientalismo mais inteligente	218
CAPÍTULO 5 Seria Londres um resort de luxo?	116	CAPÍTULO 9 Como as cidades tiveram êxito?	220
Economias de escala e o Globe Theatre	118	A cidade imperial: Tóquio	221
A divisão de trabalho e o carneiro <i>vindaloo</i>	121	A cidade bem administrada: Cingapura e Gaborone	224
Sapatos e a cidade	125	A cidade inteligente: Boston, Minneapolis e Milão	228
Londres como mercado matrimonial	126	A cidade do consumidor: Vancouver	235
Quando os altos salários são ruins?	128	A cidade em crescimento: Chicago e Atlanta	238
CAPÍTULO 6 O que há de tão bom sobre os arranha-céus?	133	Excesso de coisas boas em Dubai	241
Inventando o arranha-céu	134	CONCLUSÃO Mundo plano, cidade alta	244
A elevada ambição de A.E. Lefcourt	138	Dar às cidades uma igualdade de condições	246
Regulamentando Nova York	140	Urbanização através da globalização	248
Medo das alturas	142	Ajudar o capital humano	250
Os perigos da preservação	146	Ajudar as pessoas pobres, não os lugares pobres	252
Repensando Paris	150	O desafio da pobreza urbana	254
Má gestão em Mumbai	155	A ascensão da cidade do consumidor	256
Três regras simples	159	A maldição do NIMBY	257
CAPÍTULO 7 Por que a expansão se espalhou?	162	A tendência para a expansão	261
A expansão antes dos carros	164	Cidades verdes	265
Arthur Levitt e a produção em massa de habitações	171	Dádivas da cidade	266
Reconstruindo os Estados Unidos em torno do carro	174	Notas	268
Bem-vindo ao Woodlands	177	Referências	303
Contabilizando a preferência: por que 1 milhão de pessoas se mudaram para Houston	181	Índice	322

INTRODUÇÃO

Nossa Espécie Urbana

Uma multidão de 243 milhões de americanos se aglomera naqueles 3% do país que correspondem à zona urbana. Uma população de 36 milhões de pessoas vive na cidade e no entorno de Tóquio, a área metropolitana mais produtiva do mundo. No centro de Mumbai residem 12 milhões de habitantes, e Xangai é quase do mesmo tamanho. Em um planeta com grandes espaços disponíveis (toda a humanidade poderia caber no Texas – cada um de nós com sua própria casa), nós acabamos escolhendo morar em cidades. Embora tenha se tornado mais barato viajar a grandes distâncias ou fazer uma conexão eletrônica entre seu computador em Ozarks, no centro dos Estados Unidos, e o escritório no Azerbaijão, cada vez mais pessoas estão se aglomerando em grandes áreas metropolitanas. Nos países em desenvolvimento, a cada mês, mais cinco milhões de pessoas passam a viver nas cidades; em 2011, mais da metade da população do mundo será urbana.

As cidades, densas aglomerações que pontilham o globo, têm sido os motores da inovação desde a época de Platão e Sócrates discutindo em um mercado ateniense. As ruas de Florença nos deram o Renascimento, e as ruas de Birmingham nos deram a Revolução Industrial. A grande prosperidade de Londres, Bangalore e Tóquio contemporâneas surge de sua capacidade de produzir novos pensamentos. Vagar por essas cidades – seguindo por calçadas de paralelepípedos ou cortando por ruas transversais, andando em torno de rotatórias ou em autoestradas – significa nada menos do que estudar o progresso humano.

Nos países ricos do Ocidente, as cidades sobreviveram ao fim tumultuado da era industrial e agora estão mais ricas, mais saudáveis e mais sedutoras do que nunca. Nos lugares mais pobres do mundo, as cidades estão se expandindo enormemente porque a densidade urbana fornece o caminho mais claro para se sair da pobreza rumo à prosperidade. Apesar de as inovações tecnológicas terem proporcionado a morte da distância, observa-se que o mundo não é plano; ele é pavimentado.

A cidade triunfou. Mas, algumas vezes, como muitos conhecem por experiência própria, os caminhos da cidade parecem pavimentados até o inferno. A cidade pode ter vencido, mas com muita frequência os cidadãos é que parecem ter perdido. Toda infância urbana é moldada por um fluxo intenso de pessoas e de experiências extraordinárias – algumas deliciosas, como a sensação de poder advinda da primeira viagem de um pré-adolescente pegando sozinho o metrô; algumas nem tanto, como a primeira exposição a um tiroteio urbano (algo inesquecível de minha educação infantil na cidade de Nova York há 35 anos). Para cada Quinta Avenida existe uma favela de Mumbai; para cada Sorbonne, existe um colégio público protegido por detectores de metais.

De fato, para muitos americanos, a última metade do século XX – o final da era industrial – foi um aprendizado sobre a miséria urbana e não de seu esplendor. Nossa espécie urbana florescerá naquilo que poderá ser considerado uma nova era de ouro, dependendo do quanto aprendermos das lições que nossas cidades nos ensinam.

Minha paixão pelo mundo urbano começou com a Nova York de Ed Koch, Thurman Munson e Leonard Bernstein. Inspirado pela infância vivida em metrópoles, dediquei minha vida tentando entender as cidades. Essa busca foi ancorada em teoria e dados econômicos, mas ela também vagueou pelas ruas de Moscou, São Paulo e Mumbai, e pelas histórias cotidianas daqueles que vivem e trabalham nelas.

Acho cativante estudar as cidades porque elas colocam questões fascinantes, importantes e muitas vezes perturbadoras. Por que as pessoas mais ricas e as mais pobres vivem lado a lado? Como as cidades outrora poderosas caem em ruína? Por que algumas são cenário de retornos espetaculares? Por que em determinados momentos surgem rapidamente tantos movimentos artísticos em determinadas cidades? Por que tantas pessoas inteligentes colocam em prática tantas políticas urbanas insensatas?

Não há lugar melhor para refletir sobre essas questões do que naquela que muitos consideram a cidade arquetipo: Nova York. Os nascidos em Nova York, como eu próprio, podem ocasionalmente ter uma visão ligeiramente exagerada sobre a importância de sua cidade, mas ela ainda é um paradigma de urbanidade e, portanto, um lugar apropriado para iniciar nossa jornada por cidades ao redor do mundo. Sua história resume o passado, o presente e o futuro de nossos centros urbanos, e fornece um trampolim para muitos dos temas que emergirão de páginas e locais adiante.

Se você ficar parado no cruzamento da Rua 47 com a Quinta Avenida em uma tarde de quarta-feira, estará cercado por uma multidão de pessoas. Algumas correm em direção aos bairros para um encontro ou seguem para o centro da cidade para tomar uma bebida com amigos. Outras caminham para o leste, para entrar nas grandes cavernas subterrâneas do Terminal Grand Central, que possui mais plataformas do que qualquer outra estação ferroviária do mundo. Algumas pessoas podem estar tentando comprar uma aliança de noivado – afinal, a Rua 47 possui o principal mercado de joias do país. Haverá visitantes olhando para cima – algo que os nova-iorquinos nunca fazem – em seu caminho de um ponto turístico para outro. Se imitar um turista e olhar para cima, você verá duas grandes cadeias de arranha-céus compondo o vale cintilante representado pela Quinta Avenida.

Há 30 anos, o futuro da cidade de Nova York parecia bem menos brilhante. Parecido com quase toda cidade mais antiga e mais fria, Gotham* aparentava ser um dinossauro. Os metrôs e ônibus da cidade se sentiam arcaicos dentro de um mundo que estava sendo reconstruído em torno do automóvel. O porto da cidade, outrora a glória da costa leste, afundava em sua irrelevância. Sob a liderança de John Lindsay e Abe Beame, a administração da cidade chegou perto da falência, apesar de recolher o maior volume de impostos do país. Não apenas Jerry Ford mas a história em si parecia estar dizendo para a cidade de Nova York cair morta.

Nova York ou, mais apropriadamente, Nova Amsterdã, foi fundada durante uma época anterior da globalização, como um entreposto avançado da Companhia Holandesa das Índias Ocidentais. Era uma vila comercial onde uma miscelânea de aventureiros vinha fazer fortuna trocando peles por miçangas. Esses colonos, comerciantes holandeses, ficavam perto uns dos outros porque a proximidade tornava mais fácil a troca de mercadorias e de ideias. E por haver segurança por trás do muro (“wall”) de proteção da cidade (atualmente a Wall Street).

No século XVIII, Nova York ultrapassou Boston, tornando-se o porto mais importante das colônias inglesas; ele se especializou em embarcar para o sul o trigo e a farinha, para alimentar as colônias produtoras de açúcar e tabaco. Durante a primeira metade do século XIX, com os negócios em expansão, a população de Nova York cresceu de 60.000 para 800.000 habitantes, e a cidade se tornou o primeiro colosso urbano dos Estados Unidos.

Essa explosão populacional foi parcialmente devida às mudanças na tecnologia dos transportes. No início do século XIX, os navios eram geralmente pequenos – o

*Nota do Tradutor: Gotham (das histórias em quadrinhos) é um dos apelidos de Nova York, cunhado pelo escritor Washington Irving, em 1807, no conto *The Wise Men of Gotham*.

tamanho normal era de 300 toneladas – e, da mesma forma que os aviões menores de hoje, ideais para viagens ponto a ponto (como de Liverpool para Charlestown ou de Boston para Glasgow). Entre 1800 e 1850, melhorias na tecnologia e nas finanças produziram navios ainda maiores, que conseguiam carregar cargas mais pesadas com velocidades maiores e custos menores.

Não havia acréscimo de custo para esses rápidos navios gigantes viajarem até qualquer ponto ao longo da costa dos Estados Unidos. Da mesma forma que os Boeing 747 de hoje, que aterrissam em grandes centros de operações e transferem seus passageiros para aviões menores que os levam a seus destinos, esses grandes navios vinham para um porto central e depois transferiam as mercadorias para barcos menores que as distribuíam por toda a costa leste. Nova York era o superporto dos Estados Unidos em função de sua localização central, sua calha profunda e protegida, e pelo acesso hidroviário aos pontos mais distantes no interior. Quando os Estados Unidos mudaram seu sistema de transporte para rede em estrela (“*hub-and-spoke*”),* Nova York se tornou o centro natural. A posição da cidade se fortaleceu ainda mais quando os canais fizeram de Manhattan a extremidade oriental de um grande arco hidroviário que cortava do Meio-Oeste até New Orleans.

O transporte foi a âncora econômica da cidade, mas os nova-iorquinos preferiam trabalhar nas indústrias – refinação de açúcar, vestuário e setor de publicação – que cresceram ao redor do porto. Os produtores de açúcar (como a família Roosevelt, por exemplo) operavam em grandes cidades portuárias porque a escala urbana permitia cobrir os custos fixos das grandes e onerosas refinarias e permitia ficar bastante perto dos consumidores, de modo que os cristais de açúcar refinado não se aglutinassem durante as longas e quentes viagens por rios e mares. De forma semelhante, a indústria de vestuário se concentrou em Nova York devido aos grandes carregamentos de algodão e de têxteis que vinham da cidade, e à necessidade dos marinheiros de adquirirem roupas prontas. Mesmo a proeminência de Nova York no setor de publicações refletia, em última instância, a posição central da cidade nas rotas comerciais transatlânticas, na medida em que o grande lucro com livros no século XIX vinha de ela ser a primeira impressora com cópias piratas de romances ingleses. Os irmãos Harper realmente tornaram-se editores quando venceram seus concorrentes da Filadélfia ao imprimir o terceiro volume de *Pevevil of the Peak* de Walter Scott, 21 horas antes de ele chegar a Nova York pelo navio-correio.

*Nota do Tradutor: Modelo de distribuição em forma de rede em que as mercadorias ou passageiros chegam a um centro (*hub*) e depois são distribuídos para seus destinos organizados em um formato parecido ao de uma roda de carroça (*spoke*).

No século XX, porém, a morte da distância destruiu as vantagens em termos de custo que tornaram Nova York um gigante da indústria. Por que costurar saias na Rua Hester quando a mão de obra é bem mais barata na China? A globalização trouxe uma feroz concorrência para as empresas e cidades que fabricassem qualquer produto que pudesse ser facilmente transportado pelo Pacífico. O declínio econômico de Nova York em meados do século XX refletiu a crescente irrelevância das vantagens do século XIX.

Certamente a história não acabou por ali, como poderia notar qualquer pessoa caminhando atualmente pela Quinta Avenida. Nova York não morreu. Hoje, a região ocupada pelos cinco códigos postais dos 2km de Manhattan entre as Ruas 41 e 59 emprega 600 mil trabalhadores (mais do que New Hampshire ou o Maine), que ganham uma média de mais de \$100 mil cada um, gerando para aquela pequena área de imóveis uma folha de pagamento anual superior à do Oregon ou de Nevada.

Da mesma maneira que a globalização eliminou as vantagens de Nova York como centro industrial, ela aumentou a vanguarda da cidade na produção de ideias. Embora não tenha ficado muita costura em Nova York, há ainda bastante de Calvin Klein e Donna Karan desenhando modelos que muitas vezes serão produzidos do outro lado do planeta. A Honda pode ter trazido dor de cabeça para as Três Grandes de Detroit, mas a gestão do fluxo financeiro internacional proporcionou vastas somas para os banqueiros de Nova York. Um mundo mais conectado trouxe enormes retornos para os empreendedores produtores de ideias que podem agora vasculhar o globo em busca de lucros.

Nova York se reinventou durante os anos negros da década de 1970, quando um grupo de inovadores financeiros aprendeu uns com os outros e produziu uma cadeia de ideias interligadas. O conhecimento acadêmico sobre negociação envolvendo risco e retorno tornou mais fácil avaliar e vender ativos de maior risco, como os bônus de elevado rendimento (*junk*) de Michael Milken, que permitiram o uso por Henry Kravis para obter valor com empresas de baixo desempenho através de aquisições fortemente alavancadas. Muitos dos maiores inovadores não adquiriram seu conhecimento através de aprendizado formal mas por estarem perto da ação, como o famoso personagem magnata dos títulos hipotecários Lewis Ranieri, do livro *Liar's Poker*, que começou como office-boy na Salomon Brothers. Atualmente, 40% da folha de pagamento de Manhattan são representados pelo setor de serviços financeiros, o baluarte de uma cidade densa e ainda próspera. E, muito embora alguns desses magos financeiros tenham nos ajudado a gerar a Grande Recessão, a cidade que os abrigou também tem resistido a essa tempestade. Entre 2009 e 2010, enquanto grande parte da economia americana

estagnava, os salários em Manhattan subiam 11,9%, mais do que em qualquer outra grande cidade. Em 2010, o salário médio semanal em Manhattan era de \$2.404, correspondendo a um valor 170% superior à média dos Estados Unidos e 45% maior do que no Condado de Santa Clara (onde fica o Vale do Silício), que paga os maiores salários fora da Grande Nova York.

A ascensão, a queda e novamente a ascensão de Nova York nos introduzem no paradoxo central da metrópole moderna: a proximidade tem se tornado ainda mais valiosa à medida que tem caído o custo de se interligar a longas distâncias. A história de Nova York é única em sua grandiosidade dramática, mas os principais elementos que conduziram a cidade à sua ascensão espetacular, triste declínio e extraordinário renascimento também podem ser encontrados em cidades como Chicago, Londres e Milão.

Neste livro analisaremos de perto o que faz das cidades a maior invenção de nossa espécie. Vamos também revelar suas histórias com altos e baixos, que agora se tornam relevantes pelo fato de tantas cidades do mundo em desenvolvimento estarem se deparando com os vastos desafios que outrora atormentaram as atuais estrelas urbanas como San Francisco, Paris e Cingapura. Examinaremos também os fatores muitas vezes surpreendentes que moldaram o sucesso das cidades de hoje – das temperaturas do inverno à internet e ao ambientalismo equivocado.

Cidades significam falta de espaço físico entre pessoas e empresas. Elas representam proximidade, densidade, intimidade. Elas nos permitem trabalhar e jogar juntos, e seu sucesso depende da demanda por conexão física. Nos anos intermediários do século XX, muitas cidades (como Nova York) apresentaram um declínio à medida que as melhorias nos transportes reduziram as vantagens de se localizarem as fábricas em densas áreas urbanas. Porém, durante os últimos 30 anos daquele século, algumas dessas cidades tiveram uma retomada, ao mesmo tempo que outras cidades mais novas cresceram porque mudanças tecnológicas aumentaram os retornos sobre o conhecimento, que é mais facilmente gerado quando as pessoas estão bem próximas de outras.

Nos Estados Unidos, os trabalhadores em áreas metropolitanas de grandes cidades ganham 30% mais do que os trabalhadores que não estão em áreas metropolitanas. Esses salários elevados são consumidos por custos de vida maiores, mas isso não muda o fato de que altos salários refletem alta produtividade. O único motivo para as empresas aceitarem o alto custo da mão de obra e os custos dos imóveis por se localizarem em uma cidade é que a cidade gera vantagens em

termos de produtividade que compensa esses custos. Os americanos que vivem em áreas metropolitanas com mais de um milhão de habitantes têm, em média, produtividade 50% superior à dos americanos que vivem em áreas metropolitanas menores. Essas comparações se mantêm, mesmo quando levamos em conta a educação, a experiência e a dedicação dos trabalhadores. Elas também são as mesmas se levarmos em conta o QI dos trabalhadores individuais. A diferença de renda entre áreas urbanas e rurais tem a mesma dimensão em outros países ricos e é ainda maior em nações mais pobres.

Nos Estados Unidos e na Europa, as cidades aceleram as inovações interligando seus habitantes inteligentes, mas as cidades desempenham um papel ainda mais importante no mundo desenvolvido: elas são portas de comunicação entre mercados e culturas. No século XIX, Mumbai (na época chamada de Bombaim) foi uma porta de entrada para o algodão. No século XXI, Bangalore é uma porta de entrada para ideias.

Se você mencionasse a Índia para um americano ou europeu típico em 1990, a probabilidade era de que essa pessoa respondesse de forma desconfortável falando sobre a tragédia da pobreza do Terceiro Mundo. Atualmente é mais provável que essa pessoa responda de forma desconfortável sobre a possibilidade de seu trabalho ser terceirizado em Bangalore. A Índia ainda é pobre, mas está crescendo a um ritmo febril, e Bangalore, a quinta maior cidade indiana, está entre os maiores sucessos do subcontinente. A riqueza de Bangalore não vem de sua força industrial (embora ainda produza muitos têxteis), mas de sua força como cidade de ideias. Ao concentrar tantos talentos em um único lugar, Bangalore faz com que seja mais fácil para esse talento aprender sozinho e com que seja mais fácil para os estrangeiros, seja de Cingapura ou do Vale do Silício, estabelecerem uma conexão com o capital humano indiano.

Ecoando aqueles que sempre foram contra as cidades ao longo dos tempos, Mahatma Gandhi disse que “a verdadeira Índia não estaria em suas poucas cidades e sim em seus 700.000 vilarejos” e que “o crescimento da nação não depende das cidades e sim de suas vilas”. O grande homem estava errado. O crescimento da Índia depende quase integralmente de suas cidades. Existe uma correlação quase perfeita entre a urbanização e a prosperidade por todas as nações. Em média, quando a participação da população urbana de um país cresce em 10%, o rendimento *per capita* desse mesmo país cresce em 30%. A renda *per capita* é quase quatro vezes maior nos países onde a maioria do povo vive nas cidades do que naqueles onde a maior parte da população vive em zonas rurais.

Existe um mito de que, mesmo quando as cidades aumentam a prosperidade, elas ainda fazem as pessoas infelizes. Mas as pessoas relatam que são mais felizes

naqueles países mais urbanos. Nos países onde mais da metade da população é urbana, 30% das pessoas dizem ser muito felizes e 17% dizem que não são muito felizes ou não são felizes. Nas nações onde mais da metade da população é rural, 25% das pessoas relatam ser muito felizes e 22% relatam infelicidade. Por todos os países, a satisfação com a vida aumenta com a participação da população que vive nas cidades, mesmo considerando a renda e a educação dessas nações.

Assim, cidades como Mumbai, Kolkata e Bangalore impulsionam não apenas a economia da Índia, como também seu humor. E certamente elas não podem ser consideradas não indianas, mais do que Nova York seria não americana. De muitas maneiras, essas cidades são os lugares em que a genialidade de sua nação é expressa com maior plenitude.

A capacidade urbana de criar um esplendor colaborativo não é nova. Por séculos as inovações se espalharam de pessoa para pessoa através das ruas lotadas das cidades. Uma explosão de gênio artístico durante a Renascença na Florença começou quando Brunelleschi concebeu a geometria da perspectiva linear. Ele passou esse conhecimento para seu amigo Donatello, que aplicou a perspectiva linear nas esculturas em baixo-relevo. Seu amigo Masaccio trouxe então a inovação para a pintura. As inovações artísticas de Florença foram os efeitos colaterais gloriosos da concentração urbana; a riqueza dessa cidade veio de atividades mais prosaicas: sistema bancário e confecções. Hoje, porém, Bangalore, Nova York e Londres *dependem* de sua capacidade de inovar. A propagação do conhecimento de engenheiro para engenheiro, de designer para designer, de comerciante para comerciante é a mesma que o voo de ideias de pintor para pintor, e a densidade urbana tem sido o cerne desse processo.

A vitalidade de Nova York e de Bangalore não quer dizer que todas as cidades terão êxito. Em 1950, Detroit era a quinta maior cidade dos Estados Unidos e possuía 1,85 milhão de habitantes. Em 2008, ela estava com 777 mil habitantes, correspondendo a menos da metade de seu tamanho anterior e continuava a perder população. Desde então, 8 das 10 maiores cidades americanas em 1950 perderam pelo menos 20% de sua população. O fracasso de Detroit e de tantos outros municípios industriais não reflete qualquer fraqueza das cidades como um todo, mas a esterilidade dessas cidades, que perderam o contato com os ingredientes essenciais da reinvenção urbana.

As cidades prosperam quando possuem muitas empresas pequenas e cidadãos qualificados. Detroit foi outrora uma colmeia agitada interligando inventores de pequena escala – Henry Ford era apenas um dentre muitos empreendedores talentosos. Mas o sucesso extravagante da grande ideia de Ford destruiu aquela cidade mais antiga e mais inovadora. O crescimento de Detroit no século XX

trouxe centenas de milhares de trabalhadores menos especializados para imensas fábricas que se tornaram fortalezas isoladas da cidade e do mundo. Enquanto a diversidade industrial, o empreendedorismo e a educação levavam à inovação, o modelo de Detroit levou ao declínio urbano. A era da cidade industrial está terminada, pelo menos no Ocidente.

Muitos funcionários públicos de cidades problemáticas imaginam equivocadamente que podem trazer novamente as antigas glórias de sua cidade com projetos de construção em larga escala – um novo estádio ou um sistema de metrô de superfície, um centro de convenções ou um projeto imobiliário. Com muito poucas exceções, nenhuma política pública consegue deter a força das marés de mudança urbana. Não podemos ignorar as necessidades das pessoas pobres que vivem no Cinturão Industrial,* mas a política pública deve ajudar as *pessoas* pobres e não os lugares.

Os resplandecentes imóveis novos podem enfeitar uma cidade decadente, mas não resolvem seus problemas subjacentes. A marca das cidades em decadência é que elas possuem casas e infraestrutura em demasia, comparadas com a força de suas economias. Com toda essa oferta em estrutura e uma demanda tão pequena, não faz sentido utilizar o dinheiro público para aumentar essa oferta. A loucura da renovação urbana centrada em construções nos lembra que as cidades não são estruturas; as cidades são pessoas.

Após o furacão Katrina, os defensores das construções queriam gastar centenas de bilhões reconstruindo New Orleans, mas se os \$200 bilhões tivessem sido entregues às pessoas que viviam lá cada uma delas teria recebido \$400 mil para pagar pela mudança, educação ou moradias melhores em outro lugar. Mesmo antes da enchente, New Orleans havia feito um trabalho medíocre no sentido de cuidar de seus pobres. Tinha algum sentido gastar bilhões na infraestrutura da cidade quando o dinheiro era tão necessário para ajudar a educar as crianças de New Orleans? A grandeza de New Orleans sempre veio de seu povo e não de seus edifícios. Não teria feito mais sentido perguntar como os gastos federais poderiam ter gerado o máximo pelas vítimas do Katrina, mesmo se elas tivessem que mudar para outro lugar?

No final das contas, o trabalho de administração urbana não é financiar obras ou linhas de metrô que provavelmente não conseguem cobrir seus custos, mas cuidar dos cidadãos da cidade. Um prefeito que consiga educar melhor as crianças

*Nota do Tradutor: O Cinturão Industrial dos Estados Unidos (*Rust Belt*) compreende a região nordeste do país, aproximadamente entre as cidades de Chicago e Nova York, com economia baseada principalmente na indústria.

da cidade para que elas possam encontrar oportunidades do outro lado do globo está obtendo êxito, mesmo que sua cidade esteja ficando menor.

Embora a persistente pobreza de Detroit, e de outras cidades como ela, reflita claramente a angústia urbana, nem toda pobreza urbana é ruim. Podemos facilmente compreender por que um visitante de uma favela de Kolkata possa querer se juntar a Gandhi no questionamento da inteligência de se fazer uma maquiagem urbana, mas há vários aspectos que podem ser destacados em termos da pobreza urbana. As cidades não tornam as pessoas pobres; elas atraem pessoas pobres. O fluxo de pessoas menos favorecidas para as cidades (do Rio a Roterdã) demonstra a força urbana e não sua fraqueza.

As estruturas urbanas podem permanecer por séculos, mas as populações urbanas são fluidas. Mais de 25% dos moradores de Manhattan não vivia lá há cinco anos. As pessoas pobres chegam constantemente a Nova York, São Paulo e Mumbai na busca de algo melhor, um fato da vida urbana que deve ser comemorado.

A pobreza urbana deve ser julgada em relação à pobreza rural e não à riqueza urbana. As favelas do Rio de Janeiro podem parecer terríveis quando comparadas com o próspero subúrbio de Chicago, mas as taxas de pobreza do Rio são bem menores do que no nordeste rural do Brasil. Os pobres não têm como ficar ricos rapidamente, mas podem escolher entre as cidades e o campo, e muitos deles escolhem sensatamente as cidades.

O fluxo de ricos e pobres para as cidades torna as áreas urbanas dinâmicas, mas é difícil esquecer os custos da concentração de pobreza. A proximidade torna mais fácil trocar ideias ou mercadorias, mas também facilita a troca de bactérias e o furto de uma bolsa. Todas as cidades mais antigas do mundo sofreram os grandes flagelos da vida urbana: doenças, crimes, congestionamentos. A luta contra esses males nunca foi vencida aceitando passivamente as coisas como elas se apresentavam ou confiando negligentemente no livre mercado. As cidades americanas se tornaram muito mais saudáveis no início do século XX porque gastaram em saneamento o mesmo que o governo federal gastou em tudo o mais, exceto dispêndios militares e serviço postal. Os saltos dados pelas cidades europeias e americanas serão provavelmente repetidos nas cidades em desenvolvimento no século XXI, e isso tornará o mundo mais urbano. A cidade de Nova York (onde os meninos nascidos em 1901 tinham expectativa de vida sete anos menor do que seus contemporâneos americanos) é agora consideravelmente mais saudável do que os Estados Unidos como um todo.

As vitórias urbanas sobre o crime e as doenças permitiram que as cidades prosperassem como locais de prazer, assim como de produtividade. A escala urbana possibilita absorver os custos fixos de teatros, museus e restaurantes. Os museus

precisam de grandes e caras exposições, e de estruturas atraentes, geralmente onerosas; os teatros precisam de palcos, iluminação, equipamento de som e muitas apresentações. Nas cidades, esses custos fixos tornam-se acessíveis por serem compartilhados por milhares de visitantes de museus e frequentadores de teatros.

Historicamente, a maioria das pessoas sempre foi muito pobre para deixar que seus gostos em entretenimento fossem os condutores de onde escolhem para viver, e as cidades dificilmente eram regiões de prazeres. No entanto, à medida que as pessoas ficam mais ricas, cada vez mais elas escolhem as cidades com base no estilo de vida – e assim nasceu a cidade do consumidor.

Durante boa parte do século XX, o surgimento de cidades do consumidor como Los Angeles parecia ser uma nova força ameaçando as Londres e as Nova Yorks do mundo. No entanto, à medida que as cidades mais antigas se tornaram mais seguras e mais saudáveis, elas também se revigoraram como lugares de consumo, através de restaurantes, teatros, clubes de comediantes, bares e os prazeres da proximidade. Ao longo dos últimos 30 anos, Londres, San Francisco e Paris cresceram, em parte, porque cada vez mais as pessoas consideravam esses lugares divertidos para morar. Essas metrópoles possuem seus prazeres caros, como os restaurantes três estrelas do Guia Michelin, mas também oferecem diversões mais acessíveis, como beber um cafezinho admirando a ponte Golden Gate ou o Arco do Triunfo, ou tomar uma cerveja em um *pub* com seus painéis de madeira. As cidades permitem encontrarmos amigos com interesses em comum, e as populações com maior proporção de solteiros em cidades densas são mercados matrimoniais que facilitam o encontro de um companheiro. Atualmente, as cidades bem-sucedidas, antigas ou jovens, atraem pessoas empreendedoras inteligentes por serem, em parte, parques temáticos urbanos.

O surgimento do deslocamento inverso entre casa e trabalho pode ser a consequência mais marcante das mais bem-sucedidas cidades do consumidor. Nos dias sombrios dos anos 1970, poucos estavam dispostos a morar em Manhattan se não trabalhassem naquela região. Atualmente, milhares de pessoas optam por morar na cidade e se deslocar para seus empregos fora dela. Os milionários do Oriente Médio não são as únicas pessoas comprando uma segunda moradia em Londres e Nova York, e Miami se expandiu vendendo residências para os ricos da América Latina.

Uma demanda robusta, criada pela vitalidade econômica e pelos prazeres urbanos, ajuda a explicar por que os preços em cidades atrativas têm subido de forma constante, mas a oferta de espaço também é importante. Nova York, Londres e Paris têm crescentemente restringido novas atividades imobiliárias, o que tornou essas cidades mais difíceis de bancar.

Muitas das ideias neste livro baseiam-se na inteligência da grande urbanista Jane Jacobs, que sabia ser necessário andar pelas ruas de uma cidade para ver sua alma. Ela compreendia que as pessoas que tornavam uma cidade criativa precisavam de imóveis com preço acessível. Mas ela também cometeu erros pelo fato de confiar demais em sua visão em nível do solo e não utilizar ferramentas conceituais que ajudam a pensar no sistema como um todo.

Pelo fato de ter visto que os edifícios menores e antigos eram mais baratos, ela equivocadamente acreditou que restringindo a altura e preservando as vizinhanças antigas garantiria os preços acessíveis. A oferta e a procura não funcionam dessa forma. Quando aumenta a demanda por uma cidade, os preços sobem, a menos que mais casas sejam construídas. Quando as cidades restringem novas construções, elas se tornam mais caras.

A preservação não é sempre errada – há muita coisa que vale a pena manter em nossas cidades –, mas ela sempre traz um custo. Pense na beleza ordenada de Paris. Seus bulevares encantadores e limpos são retos e largos, alinhados com os elegantes edifícios do século XIX. Podemos apreciar a vista dos grandes monumentos de Paris porque eles não estão escondidos por edifícios das proximidades. Um grande motivo para aquelas linhas de visão é que qualquer tentativa de construir em Paris precisa passar por um processo bizantino que coloca a preservação em primeiro lugar. As restrições às novas construções asseguram que Paris – outrora famosa pela sua hospitalidade a artistas famintos – seja agora acessível somente aos ricos.

Da mesma forma que Paris, Londres tem um forte apego aos seus edifícios do século XIX. O próprio Príncipe de Gales assumiu forte posição contra edifícios altos e modernistas que pudessem comprometer uma única linha de visão da Catedral de St. Paul. Os britânicos parecem ter exportado sua antipatia à altura para a Índia, onde os limites para as construções são menos justificados e mais prejudiciais.

Mumbai tem tido algumas das mais rigorosas restrições ao uso da terra do mundo em desenvolvimento; em grande parte da história recente de Mumbai, os novos edifícios no centro da cidade tinham que ter altura abaixo da média de 1,3 andar. Que insanidade! Esse agitado centro da Índia impõe níveis de densidade suburbanos dentro de seu núcleo urbano. Esse comportamento autodestrutivo praticamente assegura que os preços sejam muito caros, que os apartamentos sejam muito pequenos, que haja congestionamentos, que a cidade se espalhe para a periferia, que se desenvolvam favelas e que haja corrupção. Apesar de possuir uma economia ainda mais aquecida do que a de Mumbai, Xangai permanece bem mais acessível porque a oferta manteve o ritmo da procura. Como outros autocratas

favoráveis ao crescimento, de Nabucodonosor a Napoleão III, os líderes chineses gostam de construir.

No início do século XX, visionários como Fritz Lang imaginaram um mundo com cidades cada vez mais verticais e ruas escurecidas pelas sombras das imensas torres. Arquitetos brilhantes como William Van Alen projetaram arranha-céus como o Edifício Chrysler, e outros arquitetos, como Le Corbusier, planejaram um mundo construído em alturas incríveis. Mas os Estados Unidos urbanos do século XX não pertenceram ao arranha-céu; pertenceram ao automóvel.

As tecnologias de transporte sempre foram determinantes para a forma urbana. Em cidades onde se costuma caminhar, como o centro de Florença ou a cidade velha de Jerusalém, as ruas são estreitas, sinuosas e cheias de lojas. Quando as pessoas precisavam usar as pernas para se locomover, elas tentavam ficar o mais próximo possível entre si e as vias navegáveis que forneciam o caminho mais rápido para dentro e fora da cidade. As áreas construídas em torno de trens ou elevadores, como o centro da cidade de Manhattan e o Chicago Loop,* possuem ruas mais amplas geralmente organizadas em uma grade de vias urbanas. Ainda existem lojas nas ruas, mas a maior parte do espaço para os escritórios é bem mais longe do chão. As cidades construídas em torno do automóvel, como boa parte de Los Angeles, Phoenix e Houston, possuem estradas enormes com curvas suaves e, muitas vezes, não apresentam calçadas. Nesses lugares, as lojas e os pedestres saem das ruas e vão para os shopping centers. Enquanto as cidades mais velhas normalmente possuem um centro óbvio, ditado por um porto antigo ou uma estação de trem, as cidades do automóvel não o possuem. Elas se espalham no horizonte em uma expansão urbana sem diferenciação.

Cidades como Atlanta e Houston nos lembram que existem lugares que ficam entre a hiperdensa Hong Kong e a rural Saskatchewan. Viver e trabalhar no Vale do Silício estruturado em torno do automóvel oferece bastante proximidade, pelo menos para as pessoas do setor de informática. A ameaça que esses locais representam para as cidades tradicionais reflete o fato de elas oferecerem algumas das antigas vantagens de acesso urbano com a abundância de terras e a possibilidade de se deslocar de carro para qualquer lugar.

Embora o surgimento do modo de vida baseado no automóvel tenha sido ruim para muitas cidades mais antigas, ele não foi ruim para todos. Criticar os que afastaram suas moradias do centro da cidade é um passatempo intelectual bastante popular, mas as pessoas que mudaram para os subúrbios não eram tolas. Os

*Nota do Tradutor: Loop ou Chicago Loop corresponde ao centro comercial histórico de Chicago.

amigos das cidades seriam mais sábios em aprender com a expansão do Cinturão do Sol* do que estupidamente denegrir seus habitantes.

Espaço e velocidade são as duas grandes vantagens do modo de vida baseado no automóvel. O tempo médio para se deslocar até o trabalho por transporte público nos Estados Unidos é de 48 minutos; o tempo médio para ir ao trabalho de carro é de 24 minutos. Os automóveis permitem a produção em massa de casas com densidades de ocupação moderadas que oferecem aos americanos um estilo de vida extraordinariamente opulento pelos padrões mundiais.

Mas reconhecer o lado positivo da expansão para os subúrbios não significa que ela seja boa ou que as políticas americanas que a encorajam sejam sábias. Os custos ambientais da expansão deveriam fazer os governos frearem o modo de vida baseado nos automóveis, mas as políticas americanas empurram as pessoas para a periferia dos grandes centros urbanos. O espírito de Thomas Jefferson (que não gostava mais das cidades do que Gandhi) vive em políticas que subsidiam a casa própria e as rodovias, implicitamente incentivando os americanos a abandonarem as cidades.

Um problema com a política que subsidia a dispersão das pessoas é que o modo de vida baseado no automóvel impõe custos ambientais para todo o planeta. O patrono do movimento ambiental dos Estados Unidos, Henry David Thoreau, foi outro indivíduo que se colocou contra as cidades. No Lago Walden, ele ficou tão “repentinamente sensível aos doces benefícios da sociedade na Natureza” que “as imaginárias vantagens da vizinhança humana” se tornaram “insignificantes”. Lewis Mumford, o ilustre crítico de arquitetura e historiador do urbanismo, elogiou a ocupação dos subúrbios “como se fossem parques” e denegriu a “deterioração urbana do meio ambiente”.

Agora sabemos que os ambientalistas suburbanos é que eram retrógrados. Manhattan, o centro da cidade de Londres e o de Xangai (e não os subúrbios) é que são verdadeiramente amistosos com o meio ambiente. Os amantes da natureza que vivem cercados por árvores e gramados consomem muito mais energia do que seus correspondentes urbanos, como descobri dolorosamente quando, após 37 anos de vida quase inteiramente urbana, acabei imprudentemente experimentando a vida suburbana.

Se a pegada ambiental média de uma casa suburbana tem o tamanho 15 de uma bota para caminhada, a pegada ambiental de um apartamento em Nova York corresponde ao tamanho 6 de um calçado feminino Jimmy Choo de salto alto. As cidades

*Nota do Tradutor: O Cinturão do Sol dos Estados Unidos (*Sunbelt*) compreende a região sul e sudeste do país, como Arizona, Califórnia, Flórida, Nevada, Texas e outras.

tradicionais geram emissões de carbono menores por não exigirem grande deslocamento por automóvel. Menos de um terço dos nova-iorquinos vai de carro para o trabalho, enquanto 86% dos americanos se deslocam utilizando automóveis. Do total de deslocamentos de americanos para o trabalho através de transporte público, 29% vivem nos cinco distritos de Nova York. Gotham apresenta, por larga margem, o menor uso *per capita* de combustível de todas as áreas metropolitanas dos Estados Unidos. Dados do Departamento de Energia confirmam que o consumo *per capita* de energia do estado de Nova York é o penúltimo do país, o que reflete em grande parte o uso de transporte público na cidade de Nova York.

Poucos slogans são tão insensatos como o mantra dos ambientalistas “Pense globalmente, aja localmente”. Um bom ambientalismo requer uma perspectiva mundial e uma ação global, e não a perspectiva estreita de um único bairro tentando evitar a entrada de construtoras. Precisamos reconhecer que, se tentamos fazer tornar um bairro mais verde impedindo novas construções, podemos facilmente estar tornando o mundo mais marrom ao empurrar um novo desenvolvimento para um lugar bem menos amistoso para o meio ambiente. Os ambientalistas da costa da Califórnia podem ter tornado sua própria região mais agradável, mas estão prejudicando o meio ambiente ao empurrar as novas construções para fora dos subúrbios de Berkeley (que possuem clima temperado e fácil acesso ao transporte público), em direção aos subúrbios de Las Vegas, que dependem de carros e ar condicionado. Os riscos são especialmente elevados no mundo em desenvolvimento, onde os padrões urbanos estão bem menos estabelecidos, e a quantidade de pessoas envolvidas é muito maior. Nos dias de hoje, a maioria dos indianos e dos chineses ainda é muito pobre para viver um estilo de vida dependente do automóvel. As emissões de carbono, por dirigir automóvel e pelo uso de energia doméstica nas áreas metropolitanas mais verdes dos Estados Unidos, ainda são mais de 10 vezes superiores às emissões de uma área metropolitana média da China.

Mas, à medida que a Índia e a China ficam mais ricas, seu povo se depara com uma escolha que poderá afetar profundamente a vida de todos nós. Ele seguirá os americanos e mudará para subúrbios que dependem de automóveis para locomoção ou permanecerá em áreas urbanas mais densas, que são bem mais amistosas com o meio ambiente? Se as emissões de carbono *per capita* da China e da Índia subirem aos níveis dos Estados Unidos, a emissão de carbono global aumentará em 139%. Se suas emissões pararem em níveis franceses, a emissão global aumentará somente 30%. O uso de automóveis e os padrões de urbanização nesses países poderão muito bem ser a questão ambiental mais importante do século XXI.

De fato, o motivo mais importante para a Europa e os Estados Unidos conseguirem fazer suas próprias casas serem “verdes” é que, sem essas mudanças,

será extremamente difícil convencer a Índia e a China a usarem menos carbono. O bom ambientalismo significa colocar as construções em lugares onde elas provoquem o menor prejuízo ecológico. Isso significa que devemos ser mais tolerantes em relação à demolição de edifícios baixos para a construção de outros mais elevados e mais intolerantes com os ativistas que se opõem ao crescimento urbano que reduz as emissões. Os governos devem incentivar as pessoas a viverem em habitações urbanas de tamanho modesto em vez de incentivar os compradores de casa própria a adquirirem enormes McMansions* suburbanas. Se as ideias são as moedas de troca de nossa era, a construção das casas certas para essas ideias determinará nosso destino coletivo.

A força que advém da colaboração humana é a verdade central por trás do sucesso da civilização e o principal motivo da existência de cidades. Para entender as cidades e o que fazer com elas, precisamos nos apegar a essas verdades e nos desfazer dos mitos prejudiciais. Precisamos descartar a visão de que o ambientalismo significa viver ao redor de árvores e que os urbanistas devam sempre lutar para preservar o passado físico da cidade. Precisamos parar de idealizar a casa própria, que favorece loteamentos de casas nos subúrbios, em detrimento dos edifícios de apartamentos, e parar de romantizar as vilas rurais. Devemos evitar a visão simplista de que a melhor comunicação a longa distância reduzirá nosso desejo e nossa necessidade de estarmos perto uns dos outros. Acima de tudo, devemos nos libertar de nossa tendência de ver as cidades como sendo suas edificações e lembrar que a cidade real é constituída de gente e não de concreto.

*Nota do Tradutor: Nome pejorativo aplicado às novas casas enormes pseudoluxuosas e que são consideradas pretensiosas, de mau gosto e com projetos que não respeitam a vizinhança.

CAPÍTULO 1

O que eles fazem em Bangalore?

Uma elevada cerca de árvores e arbustos rodeia o *campus* da MindTree, no parque de escritórios de Bangalore adequadamente denominado Vila Global. Do lado de fora da barreira de folhas, as ruas fervilham com vendedores ambulantes, riquixás motorizados e a energia da agitação da vida urbana. No lado de dentro do muro, edifícios elegantes se projetam de jardins bem cuidados, e a paz reina em meio a palmeiras, vidro e o frio granito. A MindTree é uma das muitas empresas bem-sucedidas de tecnologia da informação em Bangalore, fundada por Subroto Bagchi, que circula pelo *campus* calçando seu imaculado tênis de cor marfim e vestindo uma camisa polo. Bagchi tem a aparência de um magnata do Vale do Silício, fala como um guru da administração e parece ficar igualmente à vontade com investidores de Cingapura, com engenheiros de programação das regiões mais pobres da Índia e mesmo com um desajeitado professor de Harvard.

A franqueza de Bagchi está refletida no projeto livre de obstruções da área de sua empresa, que incentiva os empregados a se misturarem. Toda a equipe se reúne para almoçar no terraço e apreciar a vista de uma das cidades mais produtivas da Ásia. As pequenas empresas iniciantes de Bangalore se localizam em espaços menos luxuosos, estabelecendo-se talvez em um apartamento apertado de um edifício mais velho de um bairro lotado. Nesses escritórios menos formais existe um computador aqui, outro acolá e, às vezes, um colchão no canto para aqueles que trabalham até tarde da noite. Mas, independentemente da diferença de espaço entre seus escritórios, a pequena iniciante e a empresa de TI já estabelecida compartilham da mesma entusiástica energia e do mesmo foco em vender seus produtos para o mundo todo.

As estradas ruins da Índia e a fraca rede elétrica tornam a vida bastante difícil para grandes empresas industriais, o que explica por que o país parece ter saltado direto da agricultura para a tecnologia da informação. Qualquer pessoa que construa uma grande fábrica e que empregue operários não qualificados acaba tendo de enfrentar os poderosos sindicatos de trabalhadores da Índia. A tecnologia da