

política



Repórter Brasília Edgar Lisboa

edgarlisboa@jornaldocomercio.com.br

Liberdade de imprensa

O ministro Celso de Mello (foto), do Supremo Tribunal Federal (STF), deve ser homenageado, todos os dias, por aqueles que querem preservar a democracia e a liberdade de imprensa. Ao receber o Prêmio da Associação Nacional de Jornais (ANJ) de Liberdade de Imprensa, o decano do STF lembrou que “se há interesse em manter a democracia viva, é preciso prestigiar a imprensa livre, a única capaz de jogar luz naquilo que as autoridades pretendem manter nas sombras”. Com a expectativa de que as relações entre governo e veículos de comunicação mudem para melhor, no segundo ano de governo, é que todos devem fazer sua parte para que o cidadão seja melhor informado.



NELSON JR./SCO/SFT/JC

Censura prévia

A ANJ foi criada em 1979 como resposta à necessidade de reafirmar a importância da liberdade de imprensa em um momento em que o regime militar ensaiava a abertura política, simbolizada pelo fim do Ato Institucional nº 5 (AI-5), medida que havia estabelecido diversas medidas de força, entre as quais a censura prévia, mostra, em editorial, o jornal o Estado de S. Paulo, que coloca a ANJ como um dos ícones da defesa da liberdade de imprensa no país, e em “sustentar a liberdade de expressão do pensamento e da propaganda, e o funcionamento sem restrições da imprensa, observados os princípios de responsabilidade”, como se lê no primeiro objetivo exposto no estatuto da entidade.

Jornais sufocados

Celso de Mello, ao fazer a declaração, fazia referência ao modo nada pacífico com que o presidente Jair Bolsonaro (PSL) tem lidado com a imprensa desde que subiu a rampa do Palácio do Planalto, como presidente democraticamente eleito. Os jornais brasileiros, principalmente os menores, estão sendo economicamente sufocados pela medida provisória (MP) que extinguiu a exigência legal da divulgação de editais públicos em jornais diários, por exemplo. A esse propósito, o ministro Celso de Mello afirmou que a liberdade jornalística “não pode ser comprometida por interdições censórias ou por outros artifícios estatais utilizados para coibi-la”.

Crítica ilegítima

Para o presidente da ANJ, Marcelo Rech, há método nesse comportamento autoritário: primeiro, torna-se ilegítima a crítica; depois, mudam-se leis para criar obstáculos ao trabalho da imprensa; e, por fim, procura-se asfixiar economicamente as empresas de comunicação.

Independência jornalística

Tal ofensiva ocorre justamente no momento em que a imprensa passa pelo desafio de encontrar meios de se sustentar para continuar seu trabalho de forma independente e questionadora, em meio à transformação acelerada do ambiente midiático, que vem alterando dramaticamente o modelo de negócios da comunicação. “O principal perigo que a imprensa mundial está correndo é a viabilidade econômica, sem a qual não há independência jornalística”, declarou o presidente da Associação Mundial de Jornais e Editores de Notícias (WAN-IFRA), Fernando de Yarza López-Madrado.

Realidades alternativas

Se há interesse em manter a democracia viva e íntegra, é preciso prestigiar a imprensa livre, em meio à epidemia de notícias falsas e de “realidades alternativas”, instrumentos para formar opinião acerca dos fatos - e apenas dos fatos, checados e comprovados por jornalistas profissionais”, assinala o texto. Para que a imprensa seja efetivamente livre, “é preciso que haja juízes comprometidos umbilicalmente com a liberdade de expressão”, enfatizou o presidente da ANJ.

Plano Diretor deve ter

Entrevista Especial

Guilherme Kolling

guilhermekolling@jornaldocomercio.com.br

A prefeitura de Porto Alegre está elaborando a revisão do Plano Diretor. Discussões internas no Executivo e audiências públicas devem ser concluídas em 2020, quando o projeto de lei será enviado à Câmara Municipal. Nesse processo, o Executivo conta com a consultoria do Programa das Nações Unidas para os Assentamentos Humanos (ONU-Habitat).

Chefe de Capacitação e Formação Profissional da ONU-Habitat, Claudio Acioly Jr. esteve na capital gaúcha no mês passado, quando participou do Congresso Brasileiro de Arquitetos e palestrou a técnicos da prefeitura que estão atuando na revisão do Plano Diretor.

O executivo da ONU-Habitat também conversou com o **Jornal do Comércio** sobre planejamento urbano e suas impressões da cidade - ele veio outras vezes para participar de discussões sobre Orçamento Participativo e seminários sobre habitação e espaços públicos. Nesta entrevista, Acioly defende um monitoramento constante do Plano Diretor, ainda que a lei estabeleça revisões a cada 10 anos.

Jornal do Comércio - Quais suas impressões sobre o planejamento urbano de Porto Alegre?

Claudio Acioly Jr. - Olha, do pouco que conheci, primeiro é o esforço do governo municipal em fazer a revitalização da área portuária, a cidade estava de costas para esse recurso aquático, o Guaíba. Acompanhei um pouco debates e controvérsias de como fazer, principalmente porque tem o imbróglio da propriedade do solo, federal, estadual e municipal, há dificuldades de fazer transferência ou intervir em áreas que tenham valor histórico e estão abandonadas pelo fato de as tecnologias terem levado atividades portuárias a outros locais. Fica, ao mesmo tempo, um passivo e um ativo, que não é usado pela cidade.

JC - Há algum modelo ideal para a revitalização de áreas portuárias ou cada caso é um caso?

Acioly - Há projetos emblemáticos nesse tipo de intervenção. Aqui bem perto tem Puerto Madero, em Buenos Aires (Argentina),

com muitos usos e transformações, Roterdã (Holanda), outro exemplo é Baltimore (Estados Unidos), trazendo habitação social para áreas liberadas da atividade portuária, criando o uso misto e uma vitalidade interessante. E Barcelona também é emblemática. Tudo isso tem a ver com a mudança das economias das cidades, Barcelona era uma cidade industrial e passou a ser de serviços. Aí tem a questão de visão da liderança, dos planejadores... Não há um modelo que se aplique a todas as cidades, talvez os princípios das intervenções possam ser, mais ou menos, semelhantes, na medida em que você tem o problema do porto (abandonado) e a oportunidade de aproveitar a margem de um rio, mar, enfim, um espelho d'água. O Rio de Janeiro, recentemente, fez a recuperação da área portuária, demolindo 13 quilômetros de perimetral, devolvendo aquele espaço da cidade, onde hoje as pessoas caminham.

JC - O desafio de Porto Alegre é ficar de frente para o Guaíba?

Acioly - Exato. É fascinante essa área.

JC - Para além da questão portuária, Porto Alegre está avaliando o Plano Diretor, já no prazo limite, pois o Estatuto da Cidade determina uma revisão a cada 10 anos. É adequado fazer uma revisão a cada 10 anos?

Acioly - Olha, a revisão deveria ser feita de forma mais sistemática, um monitoramento da urbanização e do desenvolvimento da cidade, porque o período em que estamos vivendo é de mudanças muito rápidas. Isso requer do gestor urbano um mecanismo de monitoramento mais intenso. Eu diria até permanente, com indicadores. Com a Agenda 2030 e os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável, a ONU está promovendo esse meca-

nismo de monitoramento para que se defina até 2030, quais são as nossas metas como cidade. Como vamos chegar lá se fizermos essa revisão só a cada 10 anos? Então, essa revisão mais conceitual e profunda do Plano realmente requer um trabalho intenso e mais especializado. Mas o monitoramento pode ocorrer de forma mais frequente, de repente, a cada cinco anos, e, depois de 10 anos, faz uma revisão com profundidade. Ao acompanhar com indicadores, é possível adaptar a cidade.

JC - Algum exemplo?

Acioly - O Plano de Curitiba era regularmente monitorado e revisado pelo Ippuc (Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba). Isso permitiu à cidade ir se adaptando e mudando, é uma cidade que se tornou referência em vários temas. Aqui em Porto Alegre, nós da ONU-Habitat estamos participando, e tem temas importantes que a prefeitura está articulando, por exemplo, a densidade da cidade, qual é a forma de se aproveitar a infraestrutura instalada, qual é o limite que podemos colocar em termos de ocupação, de usos, sem gerar sobrecarregamento de redes ou da mobilidade.

JC - Na formulação do Plano Diretor, de 2000, houve debates sobre a tese da infraestrutura ociosa na região central da cidade, que deveria ser mais densificada. Só que, após os estímulos à construção, houve protestos, especialmente em bairros consolidados e que passaram por transformações. O tema foi uma das principais pautas da revisão do Plano, implementada em 2010. Como fazer esse aproveitamento da infraestrutura sem descaracterizar regiões da cidade?

Acioly - Esse é um tema presente em todos os nossos trabalhos,



“O Plano não é só urbanístico, ele congrega atividades econômicas e interesses sociais”

monitoramento constante, diz Acioly

Perfil



Claudio Acioly Jr., 62 anos, nasceu no Rio de Janeiro. É arquiteto e urbanista com mais de 35 anos de experiência em mais de 30 países, atuando como consultor e especialista em políticas e programas habitacionais, gestão e planejamento urbano e urbanização de assentamentos informais, assim como em formulação e execução de projetos urbanos, e formação e capacitação profissional de quadros técnicos de governos universidades e ONGs. Atualmente reside em Nairóbi, no Quênia, onde fica a sede do Programa das Nações Unidas

para os Assentamentos Humanos (ONU-Habitat). Foi chefe de Política Habitacional da ONU-Habitat e coordenador do Programa das Nações Unidas para o Direito a Habitação assim como supervisor do Grupo de Assessoria ao Diretor Executivo de ONU-Habitat para Assuntos sobre Despejos Forçados. Hoje é chefe de Capacitação e Formação Profissional da ONU-Habitat e diretor interino do Departamento de Pesquisa e Capacitação. No Brasil, publicou o livro Densidade Urbana, adotado em programas de pós-graduação em planejamento urbano.

em todo o mundo. Como filosofia, a ONU-Habitat promove as chamadas cidades compactas, conectadas, que possam oferecer acessibilidade ao espaço público e ter uma mobilidade eficiente. Voltando a Porto Alegre, de fato, tem uma infraestrutura instalada. O que precisamos fazer é o seguinte: primeiro, se aumentarmos o uso dessa infraestrutura, qual vai ser o impacto? Vamos gerar mais tráfego, mais consumo de energia? É preciso fazer uma série de perguntas para saber se esse aumento de usos vai gerar vitalidade. Diria que a otimização de recursos públicos já instalados, em princípio, é uma boa política, otimizar a infraestrutura instalada. Por quê? Porque se pode ganhar com isso sem, necessariamente, ter que expandir a cidade, o que requer mais investimentos e problemas de mobilidade.

JC - Cidade espalhada gera demanda por mais infraestrutura...

Acioly - É um tema contempo-

râneo, que cada vez mais vai ganhar importância: vamos expandir a cidade, como na Austrália e Estados Unidos, ou vamos compactar, como nas cidades europeias e de outros países, que estão tentando limitar a área urbana, o que significa não ter que investir mais em transporte público. Por exemplo, na Holanda, para construir um núcleo habitacional, uma das primeiras coisas para ter aprovação é se há ou não conexão de transporte público com o resto da cidade.

JC - Quando se fala em densificação, o debate fica centrado no uso do solo, o que é permitido ou não construir: qual o limite de altura? O quanto pode ser construído em um determinado terreno? A discussão não fica muito atrelada ao construir ao invés de se pensar o todo da cidade?

Acioly - Olha, essa também é uma questão que está presente em praticamente todos os Planos. No fim das contas, tem os interesses

sociais - qualidade de vida, oportunidade para um determinado tipo de população que, se não tem uma intervenção de política pública não vai poder morar naquela localidade, a competição pela localização - e tem o mercado. O mercado quer otimizar essas oportunidades para os seus empreendimentos imobiliários e maximizar, o que é a sua função, o lucro em função do que é permitido ocupar e construir. O governo municipal, com o Estatuto da Cidade, pode aplicar de forma inteligente alguns instrumentos que estão conectados ao Solo Criado (venda de índice construtivo pelo poder público) e criar capacidade fiscal para a cidade ampliar a sua infraestrutura em outros locais. E aí tem a discussão, se aumentar o índice de aproveitamento, você vai estar ganhando em termos de qualidade de vida junto com a otimização da infraestrutura nessas áreas centrais? Tem um outro fator que a gente tem que levar em

conta. O Centro tem elementos de patrimônio histórico, uma variável adicional a ser considerada, de forma a valorizar a origem da cidade. Algumas cidades criaram essa modernização do estoque construído, mas mantendo uma série de elementos que são a referência histórica da cidade - monumentos, igrejas, edifícios que tenham um certo valor arquitetônico ou histórico.

JC - Qual é o tipo de contribuição que a ONU-Habitat pode dar à prefeitura de Porto Alegre na revisão do Plano Diretor?

Acioly - Tivemos a oportunidade de conversar com a equipe de planejamento urbano (do município), quando mostrei um pouco do trabalho que a gente vem fazendo pelo mundo, utilizando o índice de prosperidade urbana, intervenção na urbanização de favelas, a questão da oferta de espaços públicos na cidade... Voltando à sua pergunta... A ONU-Habitat pode trazer para a cidade algumas referências internacionais, ajudar a prefeitura a construir essa horizontalidade da gestão urbana e do planejamento através do Plano Diretor, porque o Plano não é só urbanístico ou físico-territorial, ele congrega atividades econômicas, interesses sociais, uma multiplicidade. Então, podemos ajudar nesse processo, criar plataformas de participação. A cidade de Porto Alegre sempre teve tradição de participação cidadã, não só por causa do Orçamento Participativo, antes mesmo havia essa atividade comunitária.

JC - Até que ponto deve avançar a participação popular, quando se trata de planejamento urbano, e até que ponto entra a parte técnica? A participação seria a vontade geral e a parte técnica detalharia? Como essa conciliação seria expressa na lei?

Acioly - A tradição do planejamento sempre foi muito tecnocrática: "Você, cidadão, é um recipiente. E eu tenho poder técnico, conhecimento e defino que essa cidade vai ser assim, não tem muita conversa ou oportunidade para você, cidadão, discutir se essa é a melhor solução para o seu bairro"... Aprendi muito no período em que vivi na Holanda que a participação é importante, porque permite ao cidadão manifestar a sua vontade e, até, sua oposição a certas soluções que, segundo critérios técnicos, podem estar muito bem apresentadas, mas que, talvez, não tenham olhado com profundidade outras dimensões que o cidadão vê no

dia-a-dia. Eu sei também que existe uma cultura de participar, participar e participar, acaba que a participação passa a ser um fim e não um meio. Então, a participação do cidadão ou de entidades representativas dentro de etapas do planejamento é importante para calibrar ideias, ver se há apoio a determinadas ações, porque você vai precisar da ajuda de moradores, associações e empresas, enfim, esse mundo de organizações que vive na cidade para que elas possam ajudar na implementação do Plano Diretor, na gestão dos investimentos, que haja uma co-responsabilidade. Senão, cai no equívoco de produzir algo que não é aquilo que as pessoas estavam esperando e ninguém se compromete, porque é "coisa do governo". Então, esse diálogo e participação, que deve ser bem organizada, pode criar vínculos de co-responsabilidade na gestão e planejamento do território.

JC - O debate da mobilidade urbana e o plano viário ficaram de fora dos debates do Plano Diretor de Porto Alegre nos últimos anos. O que fazer para avançar?

Acioly - É preciso espaços públicos de qualidade e segurança para a renascença de alguns modos como a bicicleta, a prática de caminhar na cidade. É um fenômeno que está acontecendo mundialmente, temos que diminuir esse uso abusivo do transporte individual motorizado.

JC - O tema do meio ambiente está em voga. O que Porto Alegre deve pensar para ter uma qualificação ambiental?

Acioly - Sincronizar políticas municipais com a Agenda 2030 e os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável. É preciso ter metas em oferta de espaço público, qualidade do ar, resíduos sólidos, habitação adequada para todos, patrimônio, planejamento regional, mobilidade e transporte. E ver que cidade queremos até 2030, como vamos mudar determinados comportamentos que tem um impacto nocivo à sustentabilidade. Por exemplo, no transporte coletivo: sempre ouvi e li sobre a eficiência do transporte público de Porto Alegre, criaram a canaleta (corredores de ônibus). Então, se já tem esse capital já instalado, como melhorá-lo? Isso é um tema. A União Europeia tem como meta, em 2030, que 70% do lixo seja reciclável. E vai acabar com todos os aterros sanitários. É uma mudança no comportamento de quem produz e consome.