

agorà

IDEE PER LA MOBILITÀ DEL FUTURO

N° 06

LUGLIO
2014

BRASILE.
UNA CRESCITA
MONDIALE



**DIRETTORE
RESPONSABILE**

Francesco Delzio

DIRETTORE EDITORIALE

Vittorio Bo

**COORDINAMENTO
EDITORIALE**

Silvia Gambadoro
Stefano Milano
Leonie Smushkovich
Isabella Spinella

MANAGING EDITOR

Cecilia Toso

REDAZIONE

Cristina Gallotti

COLLABORATORI

Silvia Ceriani
Andrea De Benedetti
Emanuela Donetti
Enrico Remmert
Alessandra Viola

TRADUZIONI

Laura Culver
Olivia Jung

**ART DIRECTION
E PROGETTO GRAFICO**

Undesign

**RICERCA ICONOGRAFICA
E PHOTOEDITING**

White

IMMAGINE DI COPERTINA

Tratto autostradale
della concessionaria
Triângulo do Sol,
Brasile.
Archivio di Autostrade
per l'Italia.

agorà

IDEE PER LA MOBILITÀ DEL FUTURO

N° 06 - LUGLIO 2014



una rivista di

autostrade // per l'italia

via A. Bergamini 50
00159 Roma
www.autostrade.it

edita da
Codice Edizioni



via G. Pomba 17
10123 Torino
t +39 011 19700579
www.codiceedizioni.it
agora@codiceedizioni.it

distribuzione esclusiva
per l'Italia
Messaggerie Libri spa
t 800 804 900

BRASILE.
UNA CRESCITA MONDIALE



SAN PAOLO È MONDIALE
di Stefano Milano

intervista a Carlos Leite
GESTIRE LE MEGACITTÀ
di Alessandra Viola

infografica
NUOVI INTERVENTI PER MONDIALI
E OLIMPIADI IN KM

UN SECOLO VERDEORO
di Andrea De Benedetti



english version

06

INTRODUZIONE

08

rubrica
STRADE VISIONI
AUTOSTRADE PER L'ITALIA IN BRASILE

20

ORGOGGIO E SFIDE DEL NUOVO BRASILE
di Antonio Calabrò

26

PER LE STRADE DI UNO DEI
PAESI PIÙ GRANDI DEL MONDO
di Roberto Mengucci

32



38

46

48

54

rubrica
MOBILITECH
di Emanuela Donetti

56

IL BRASILE STA CAMBIANDO PELLE
di Kevin Raub

62

Brasile del gusto
IL SAPORE DELLA FORESTA
di Silvia Ceriani

66

muoversi con le parole
BELO HORIZONTE-BRASILIA FERMO IMMAGINE
TRENT'ANNI DOPO
di Enrico Remmert

70

«LE MEGACITTÀ RAPPRESENTANO I
NUOVI POTERI EMERGENTI: SONO
I LUOGHI IN CUI STA ACCADENDO
TUTTO. CON LE DOVUTE DIFFERENZE,
SI POTREBBE DIRE CHE SIAMO
TORNATI ALLE CITTÀ-STATO
DELL'ANTICA GRECIA»

Carlos Leite



ANTONIO CALABRÒ - Giornalista e scrittore, è senior advisor cultura della Pirelli e consigliere delegato di Fondazione Pirelli e HangarBicocca, membro della presidenza di Assolombarda e dei board di diverse società e fondazioni. Docente alla Bocconi e alla Cattolica di Milano, è stato direttore editoriale del Sole 24 Ore, dell'agenzia di stampa Apcom e di Lettera Finanziaria, e ha lavorato per diversi giornali. Tra i suoi libri: *Orgoglio industriale*, *Bandeirantes - Il Brasile alla conquista dell'economia mondiale* e *Il riscatto - L'Italia e l'industria internazionale*.



ANDREA DE BENEDETTI - Giornalista, linguista e traduttore, scrive da anni di sport per GQ, il Manifesto, Guerin Sportivo e ha lavorato come corrispondente dalla Spagna per Tuttosport. Ha raccontato i Giochi olimpici di Torino 2006 e i campionati europei di calcio Euro 2008 in Austria e Svizzera. È anche autore del volume *Val più la pratica. Piccola grammatica immorale della lingua italiana* (Laterza) e per la stessa casa editrice ha scritto, con Mimmo Genga, la grammatica per le scuole superiori *E ora, l'italiano*.



CARLOS LEITE - Laureatosi in architettura a San Paolo, si è dottorato in sviluppo urbano sostenibile in California. Cofondatore dello studio Stuchi & Leite, con sede a San Paolo, è anche professore di architettura presso l'università presbiteriana Mackenzie e ha collaborato con diversi atenei, tra cui Berkeley, Stanford, la Columbia e la Parsons di New York. Consulente per lo sviluppo urbano del settore pubblico e privato, lavora anche a livello internazionale, ed è autore del libro *Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes* (2012).



ROBERTO MENGUCCI - Direttore Estero di Autostrade per l'Italia, si è laureato in ingegneria meccanica all'Università La Sapienza di Roma. Dal 2012 è membro del consiglio di amministrazione di AB Concessões, ruolo che ricopre anche in tutte le società concessionarie estere del Gruppo. Prima di entrare in Autostrade per l'Italia nel 2008, ha lavorato in Finmeccanica S.p.A., gruppo Telecom Italia ed Enel S.p.A.



KEVIN RAUB - Giornalista originario di Atlanta, dopo aver lavorato a New York e a Los Angeles ha iniziato a viaggiare per professione. Attualmente vive a San Paolo, da dove collabora con riviste internazionali come Travel+Leisure, Condé Nast Traveller, Robb Report, New York Times T Magazine, Town & Country, American Way (American Airlines) e Rhapsody (United Airlines). Coautore di oltre 30 guide turistiche Lonely Planet sulle Americhe e sull'India, ha seguito i Mondiali di calcio per il sito delle celebri guide.



Ci sono alcuni paesi e villaggi del Brasile che non hanno una chiesa, ma non ne esiste neanche uno senza un campo di calcio», scriveva nel 1997 Eduardo Galeano. Da allora la passione endemica per il calcio è rimasta intatta, ma il Brasile ha vissuto una crescita prodigiosa che ha fatto da volano per lo sviluppo e per la costruzione di infrastrutture che hanno portato anche molti dei villaggi di cui parla Galeano a essere collegati con il resto del Paese. Il Brasile non è quindi solo la patria di grandi calciatori, ma è una delle nazioni che sono state assolute protagoniste dell'ultimo decennio. Complici anche i Mondiali 2014, tornati in terra brasiliana cinquant'anni dopo quelli del '64, e le prossime Olimpiadi che si svolgeranno a Rio de Janeiro nel 2016, ma soprattutto il rapido sviluppo economico (il 4,2% medio di crescita annua tra il 2006 e il 2011) in controtendenza con la crisi globale. Negli ultimi mesi, tuttavia, anche il Brasile ha rallentato la sua corsa: il Paese ha un'economia vivace, è in grande trasformazione, ma è ancora appesantito da vecchie pratiche poco virtuose. Nonostante questa momentanea crisi delle aspettative, il futuro dà fiducia. Il settore delle infrastrutture, per esempio, si sta sviluppando velocemente cercando di adeguarsi alle crescenti necessità di mobilità della nuova classe media. In particolare, il settore autostradale tra la fine degli anni Novanta e la prima decade del 2000 si è aperto al capitale privato sia brasiliano sia straniero, per finanziare importanti investimenti con la privatizzazione di circa 15.000 chilometri di strade. E poi ci sono le città che provano a cambiare volto. Prima fra tutte San Paolo, che ha modificato la sua struttura urbana per offrire ai cittadini e ai turisti nuove comodità. Ma anche le altre grandi città del Paese affrontano la crescita, cercando di rispettare l'ambiente e le risorse naturali che fanno del Brasile una potenza mondiale. Grazie alle strategie governative per attirare investimenti esteri, l'economia brasiliana ha trovato un grande supporto nelle forze provenienti da altri Paesi. L'Italia, per esempio, partecipa all'avventura autostradale brasiliana grazie alla joint venture tra Atlantia e il Gruppo Bertin. La partnership del 2012 ha consolidato la presenza del gruppo Atlantia nel Paese, creando uno dei principali operatori sul mercato. Questo numero di Agorà va alla scoperta di un Paese che con i suoi 7491 chilometri di coste baciato dal sole esprime sensualità, divertimento e *joie de vivre*. Ma che grazie alle politiche di Lula e di Dilma Rousseff, ha saputo cambiare il suo destino e oggi si presenta al mondo in una veste nuova, oltre ogni stereotipo o generalizzazione. Un Brasile, dunque, che gioca quotidianamente la sua partita più importante non solo sui campi di calcio.

AUTOSTRADE PER L'ITALIA IN BRASILE

IN BRASILE AB CONCESSÕES, NATA DALLA PARTNERSHIP DEL 2012 TRA ATLANTIA E IL GRUPPO BERTIN DI CUI ATLANTIA DETIENE IL 50% + 1 DELLE AZIONI, GESTISCE UNA RETE AUTOSTRADALE A PEDAGGIO DI OLTRE 1500 KM, ED È IL QUARTO OPERATORE AUTOSTRADALE DEL PAESE.

fotografie

archivio Autostrade per l'Italia

CON 442 KM DI AUTOSTRADE CHE
ATTRAVERSANO L'AREA A NORDOVEST DELLO
STATO DI SAN PAOLO, TRIÂNGULO DO
SOL - DETENUTA DA AB CONCESSÕES - HA
OTTENUTO NEL 2013 IL PRIMO PREMIO
COME MIGLIORE AZIENDA IN BRASILE
NEI SETTORI TRASPORTI E LOGISTICA
IN TERMINI DI REDDITIVITÀ, RICAVI,
CRESCITA SOSTENIBILE E ATTENZIONE AL
FATTORE UMANO.

fotografie

archivio Autostrade per l'Italia



TRIÂNGULO DO SOL



RODOVIAS DAS COLINAS



CONCESSIONARIA DETENUTA DA AB
CONCESSÕES CHE GESTISCE 307 KM
DI AUTOSTRADE NELLO STATO DI SAN
PAULO, TRA CAMPINAS, SOROCABA E
RIO CLARO.

fotografie
archivio Autostrade per l'Italia

NASCENTES DAS GERAIS



L'AUTOSTRADA, DETENUTA DA AB CONCESSÕES, CON I SUOI 372 KM ATTRAVERSA LO STATO DI MINAS GERAIS COLLEGANDO SÃO SEBASTIÃO DO PARAÍSO ALLA CAPITALE, BELO HORIZONTE.

fotografie

archivio Autostrade per l'Italia





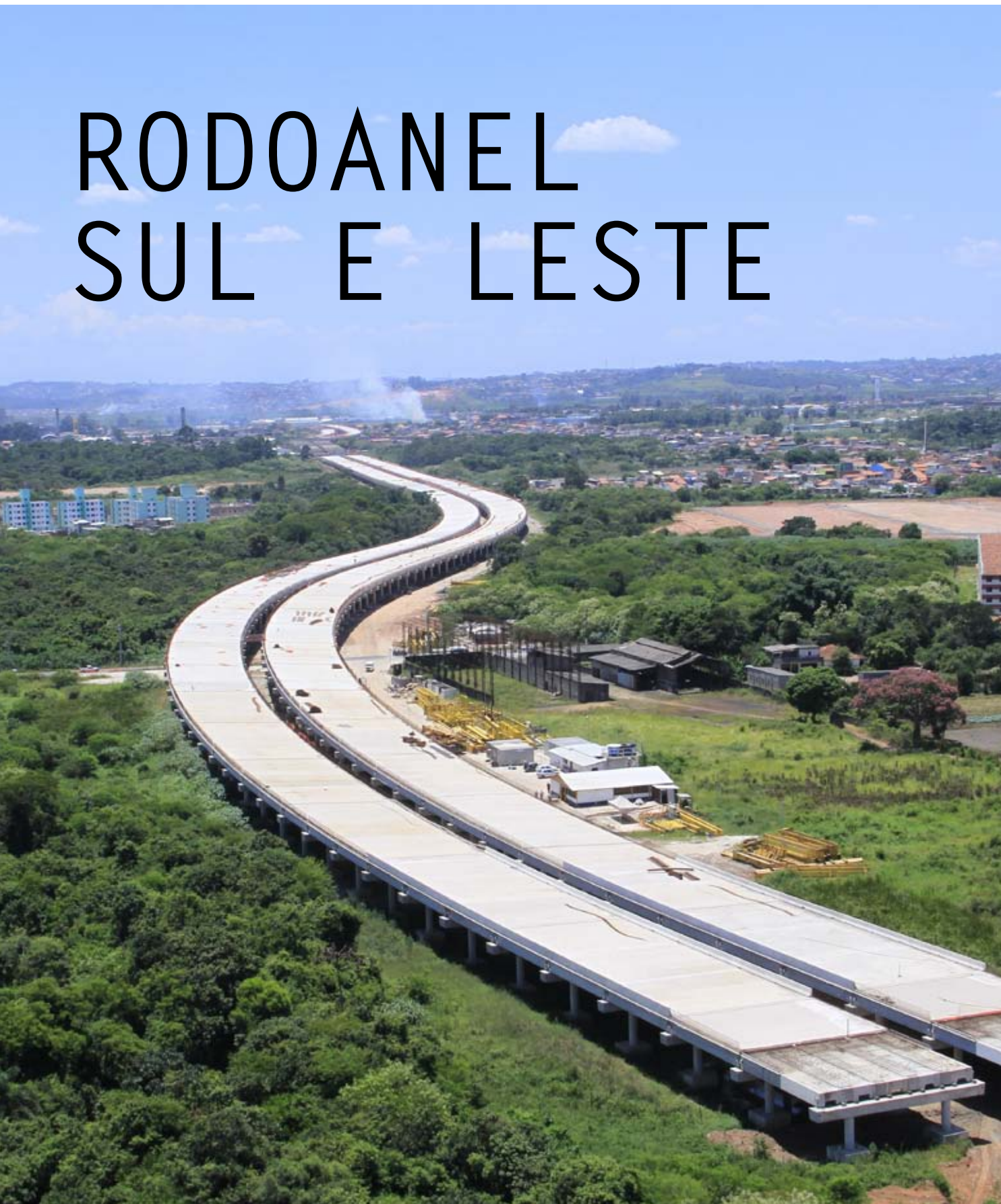
417 KM DI AUTOSTRADE TRA LE CITTÀ
DI BAURU E CAMPINAS NELLO STATO
DI SAN PAOLO, DI CUI AB CONCESSÕES
DETIENE IL 50% DELLE AZIONI.

fotografie
archivio Autostrade per l'Italia

RODOVIAS DO TIETÊ



RODOANEL SUL E LESTE



105 KM ASSEGNATI IN CONCESSIONE AL GRUPPO BERTIN (CONCESSIONARIA SPMAR), CORRISPONDENTI A CIRCA DUE TERZI DEL RACCORDO ANULARE DI SAN PAOLO. È UNA DELLE PRINCIPALI INFRASTRUTTURE AUTOSTRADALI IN CORSO DI REALIZZAZIONE IN BRASILE, SU CUI AB CONCESSÕES HA UN'OPZIONE DI ACQUISTO ESERCITABILE AL TERMINE DEI LAVORI DI COSTRUZIONE A CURA DEL PARTNER BERTIN.

fotografie

archivio Autostrade per l'Italia



ORGOGGIO E SFIDE DEL NUOVO BRASILE

di Antonio Calabrò

ALLA VIGILIA DELLE ELEZIONI
PRESIDENZIALI IL BRASILE FA I CONTI
CON ANNI DI STABILITÀ POLITICA CHE
HANNO PERMESSO IL FORMARSI DI UNA
CLASSE MEDIA, GRAZIE ALLE POLITICHE
DIRETTE AL MERCATO INTERNO E AGLI
INVESTIMENTI INTERNAZIONALI. QUELLO
CHE SERVE ORA È PREPARARSI AI BISOGNI
DI QUESTO NUOVO TESSUTO SOCIALE,
CREANDO LE INFRASTRUTTURE E IL
MERCATO DEL LAVORO MANCANTI CHE SONO
CAUSA DI ALCUNI MALCONTENTI.

fotografie

Radius/M. Buchholz/G. Cozzi/F. Lanting/M. Mawson



U

Un gigante mondiale, dell'economia e adesso anche dello sport. O un Paese dalle speranze frustrate, da *voo de galinha*, (volo di gallina), come dicono gli osservatori più critici. L'appuntamento con i Campionati del Mondo di calcio, è stato per il Brasile una difficile prova. E tutti, dai governanti ai politici, dagli imprenditori agli intellettuali, dagli studenti inquieti ai milioni di appassionati di calcio per la squadra con la maglia verdeoro, sanno bene che si gioca una partita ben più importante e complessa di una *Copa*. Orgoglio nazionale e prestigio internazionale, tenuta d'un sistema politico e sociale e prospettive di sviluppo (tra due anni, inoltre, sono attese le Olimpiadi). Ma anche sfida elettorale. Perché a ottobre i brasiliani vanno al voto per la presidenza della Repubblica. E l'eredità dei Mondiali inciderà sul giudizio sulla Presidente uscente, Dilma Rousseff, acclamata come successore del popolarissimo Lula quattro anni fa, ma da tempo in calo di prestigio e consensi. Le proteste sociali, esplose un anno fa e ancora vive, hanno, infatti, messo in evidenza tutti i nodi di una lunga stagione di sviluppo economico e sociale che non hanno ancora trovato un'adeguata risposta politica. E adesso tra politica, economia e sport s'intrecciano tensioni dagli esiti incerti. Guardiamo i dati dell'economia, dunque. Negli otto anni della presidenza Lula e nei quattro di Dilma le scelte di politica economica e sociale hanno fatto uscire dalla povertà circa 40 milioni di persone, allargato

«Il Brasile è prossimo alla piena occupazione, il reddito pro capite sale. Ma questa condizione scatena nuove domande»



i consumi della classe media (metà della popolazione, con reddito medio mensile familiare tra 1800 e 7500 real e cioè tra 540 e 2300 euro), creato milioni di posti di lavoro (il tasso di disoccupazione è appena del 5,4%). La strategia – ereditata dalla presidenza di Fernando Henrique Cardoso e perfezionata da Lula – di coniugare la crescita del mercato interno (salari in aumento e assistenzialismo mirato, grazie ai sussidi alle famiglie più povere del programma *Bolsa Família*) con lo stimolo agli investimenti, sia interni sia internazionali, ha dato il via ad anni di intensissimo sviluppo economico. Il circuito virtuoso, a un certo punto, si è interrotto. Effetto della grande crisi globale scoppiata nel 2008, della “guerra delle valute” che ha coinvolto il real almeno sino allo scorso anno (adesso con un livello di cambio più equilibrato, sotto i 2 real per dollaro). Ma anche dell'emergere di questioni politi-

che e sociali brasiliane di segno opposto rispetto al boom e alla percezione sociale diffusa dei “tempi nuovi”, che hanno rallentato o interrotto la crescita.

L'elenco parte dai servizi pubblici inadeguati, dall'istruzione alla sanità e ai trasporti. Continua con la crescita di una bolla immobiliare che mette in difficoltà ampie componenti di una classe media uscita dalle favelas ma che non trova abitazioni a un costo decente (i prezzi delle case, dal 2008, sono aumentati a Rio del 243% e a San Paolo del 197%). Si aggrava con un'inflazione che, pur tenuta sotto stretta osservazione dal governo di Dilma (6% contro il 4,5% previsto, nulla a che vedere comunque con il 30% reale della vicina Argentina), erode salari e potere d'acquisto. La crescita economica è molto rallentata, con un aumento del PIL del 2% nel 2013, dopo un deludente 0,9% nel 2012 e una previsione di un altro 2,3% nel 2014, dati posi-

LE SCELTE POLITICHE DI LULA E DI DILMA HANNO RAFFORZATO L'ORGOGGIO BRASILIANO. UN ORGOGLIO CHE SI È RITROVATO PERÒ IN CONTRASTO CON LA MANCATA SOLUZIONE DI ALCUNI PROBLEMI SOCIALI



tivi, certo, ma ben lontani da quel 7,6% del 2010 e dal 5% medio del primo decennio degli anni Duemila. E i giornali internazionali adesso scrivono «Il miracolo si è fermato» e «Il Brasile perde il *Mundial* dell'economia». Le questioni della crisi non si fermano qui. Il Brasile soffre di scarsa produttività (mentre i salari sono in impetuosa crescita), di un sistema industriale che ha sì punte d'ecceellenza (l'aeronautica, la gomma, l'automotive) ma anche un diffuso livello d'arretratezza, di esportazioni troppo dipendenti da materie prime e semi-lavorati, e poco da produzioni di qualità. Pesano anche vincoli burocratici e fiscali. E le valutazioni internazionali lo posizionano 116° nella classifica “Easy of Doing Business” della Banca Mondiale (su 189 Paesi) e 114° nella classifica di competitività del World Economic Forum. Per dirla in sintesi: economia vivace, Paese in grande trasformazione ma ancora appesantito da scarsi investimenti, carenti infrastrutture (materiali e immateriali), insicurezza personale e sociale diffusa (un alto livello di criminalità e di violenza), riforme non fatte. E peggioramento del costo e della qualità della vita quotidiana. Crisi delle aspettative, si potrebbe dire. La speranza che lo sviluppo economico fosse inarrestabile e che le condizioni di vita sarebbero rapidamente migliorate per un numero sempre crescente di brasiliani è stata ridimensionata dalla debole crescita del 2012 e del 2013. L'aumento dell'inflazione (da costi e da domanda) ha aggravato il quadro. E la scelta governativa di aumentare per sette volte consecutive dall'inizio del 2013 il tasso di sconto (e dunque il costo del denaro) per cercare di frenare le spinte inflattive ha peggiorato il bilancio di milioni di famiglie, cariche di debiti per gli acquisti fatti a rate di beni e servizi di consumo di ogni tipo. Ecco perché lo scorso anno le proteste sono esplose, soprattutto nelle grandi città, a San Paolo, a Rio de Janeiro e nella capitale federale Brasilia. «Alla nuova classe media non bastano i frigoriferi. Chiede una migliore qualità della vita», sostiene Luis Carlos Prado, economista all'Università federale di Rio. E spiega: «Il Brasile è prossimo alla piena occupazione, il reddito pro capite sale. Ma questa condizione scatena nuove domande. Come può godersi una vita migliore chi è costretto a re-

In queste pagine: la natura brasiliana, con le cascate di Iguazú e il parco nazionale Lençóis, e lo sviluppo urbano di San Paolo e Rio de Janeiro.

stare quattro ore al giorno su un autobus? O imbottigliato senza speranze nel traffico con la sua auto nuova di zecca?». Proteste da classe media delusa, insomma. Secondo le statistiche di DataFolha, il 77% dei manifestanti sono giovani laureati: la molla della piazza non è la povertà, ma la crisi di prospettive. Negli anni del boom il Brasile ha investito meno in infrastrutture, a cominciare da quelle per rendere fluidi i trasporti. C'è stato un clamoroso incremento della motorizzazione privata, simbolo di crescita del benessere e dell'espansione del diritto individuale alla mobilità, ma strade urbane, autostrade, ferrovie, aeroporti e porti sono cresciuti molto meno di quanto lo stesso sviluppo economico richiedesse. I PAC (piani di accelerazione dello sviluppo), lanciati nel 2007 e nel 2010 con investimenti di 2000 miliardi di real (oltre 600 miliardi di euro), sono stati realizzati solo in parte. E le infrastrutture restano un collo di bottiglia in cui si frena la crescita. Dai trasporti agli altri servizi pubblici, il passo è stato breve. Sono scesi in piazza gli insegnanti, malpagati. E gli slogan sono stati brucianti: “Un insegnante vale più di Neymar”, il giocatore di punta della nazionale brasiliana, “Dilma, investi su di me, non sul calcio”, e soprattutto “Mais pão e menos circo”, più pane e meno spettacolo. Le manifestazioni degli insegnanti, con un'ampia solidarietà popolare, erano appunto esplose lo scorso anno in coincidenza con un evento sportivo di gran rilievo internazionale come la Confederation Cup, anticipo dei Campionati Mondiali e avevano ampliato l'orizzonte delle critiche, puntando contro i 14 miliardi di spese per costruire opere sportive in vista del *Mundial* (sei volte la spesa fatta in Sud Africa per i campionati precedenti). Vacilla il mito del calcio, “la religione nazionale del pallone”. Il Brasile, conosciuto nel mondo per gli stereotipi delle “cinque S” (*sun, samba, sands, soccer, sex*), ha provato ad affermare una nuova identità, un orgoglio di qualità della vita e dello sviluppo. E sono state le stesse scelte politiche di Lula e poi di Dilma a rafforzare l'orgoglio brasiliano: il primato all'interno dell'America Latina e lo stimolo alle relazioni commerciali nel Mercosur, il ruolo di punta nelle pur controverse ricerche di poli-

tiche comuni dei BRICS (con Russia, India e Cina) verso Stati Uniti, Unione Europea e le potenti istituzioni internazionali, l'attivismo nei rapporti con i paesi dell'Africa (insistendo sulle comuni radici), ma anche con la Turchia e l'Iran e, all'interno, la crescita di consapevolezza della cittadinanza nel contesto di una oramai solida democrazia d'impronta liberale e democratica. Nazionalismo. Sviluppo economico e sociale. Politiche democratiche. Un orgoglio identitario che si è ritrovato però in contrasto con la mancata soluzione di drammatici problemi sociali. E le risposte politiche? La posizione della presidente Dilma è stata dialogante, in linea d'altronde con la natura di sinistra del PT (Partido dos Trabalhadores) e con le abituali strategie di costruzione e rafforzamento di ampi consensi proprio tra la classe media: nessun aumento del prezzo dei servizi di trasporto, impegno a destinare tutte le risorse dello sfruttamento dei nuovi grandi giacimenti petroliferi sottomarini a investimenti sull'istruzione, rafforzamento delle spese per la sanità pubblica, anche attraverso il reclutamento di migliaia di medici all'este-

ro, visto che le università brasiliane non ne laureano abbastanza. E la questione urbana, la sicurezza, la tutela della capacità d'acquisto delle famiglie tenendo a bada l'inflazione, le prospettive del lavoro e del miglioramento della vita delle nuove generazioni sono al centro dell'agenda sia dei partiti di governo sia di quelli che, dall'opposizione, si preparano alla battaglia d'autunno per la presidenza della Repubblica. Politica in allarme, screditata anche da una corruzione diffusa, che lambisce i vertici dei principali partiti e degli stessi ambienti di governo. Tutti i partiti si sono impegnati a cercare di recuperare credibilità, ma la caduta di fiducia resta. Risanamento politico e sviluppo equilibrato in primo piano, dunque. Economia da fare crescere, dando spazio agli investimenti e alle imprese. E contemporanea attenzione agli equilibri sociali. È la nuova sfida del Brasile, che si ritrova, oggi più che mai, davanti agli occhi e al giudizio del resto del mondo. C'è la responsabilità del futuro, ma anche la necessità di difendere un patrimonio di conquiste passate. Continuare a volare. E certo non come una *galinha*.



PER LE STRADE DI UNO DEI PAESI PIÙ GRANDI DEL MONDO

di Roberto Mengucci

UNA NAZIONE SCONFINATA, CON DISTANZE IMMENSE DA PERCORRERE PER SPOSTARSI DA UNA CITTÀ ALL'ALTRA. EPPURE IN BRASILE, NONOSTANTE LA RECENTE CRESCITA ECONOMICA, LA RETE AUTOSTRADALE È ANCORA LIMITATA, LE ENORMI POTENZIALITÀ E IL DEFICIT INFRASTRUTTURALE DA COLMARE CREANO GRANDI OPPORTUNITÀ DI INVESTIMENTO E FAVORISCONO LA COLLABORAZIONE TRA AZIENDE LOCALI E STRANIERE, GETTANDO LE BASI PER IMPORTANTI PARTNERSHIP COME QUELLA TRA ATLANTIA E IL GRUPPO BERTIN.

fotografie

archivio di Autostrade per l'Italia



N

Negli ultimi anni la crescita dell'economia brasiliana è stata molto vigorosa, con il Prodotto Interno Lordo nazionale che ha registrato incrementi medi prossimi al 4%. Nonostante negli ultimi mesi si sia assistito a un leggero rallentamento della crescita, (+2,5% nel 2013 e +1,9% nel primo trimestre del 2014) molti importanti elementi macroeconomici associati a un quadro regolatorio stabile evidenziano ancora un importante potenziale di sviluppo. Il Brasile è un Paese giovane, con un quadro demografico in rapida crescita e con un terzo della popolazione sotto i 19 anni, in cui porzioni crescenti della società stanno emergendo dalla soglia della povertà affacciandosi alla fascia dei consumi. Tale dinamica evolutiva si traduce, tra l'altro, in un maggiore tasso di motorizzazione che influenza positivamente anche il settore dei trasporti. In particolar modo sono cresciute le aree metropolitane e la regione Sudest del Paese tra cui gli stati di San Paolo e di Minas Gerais, in cui il Gruppo Atlantia è presente, dove il parco circolante è quasi raddoppiato dal 2001 al 2012, passando da 14,4 a 26,6 milioni di veicoli e arrivando a registrare un tasso di motorizzazione di circa 34 veicoli su 100 abitanti. Tali valori sono più alti della media brasiliana pari a circa 26 veicoli su 100 abitanti, ma sono ancora lontani da quelli dei Paesi più maturi dell'Europa (la media UE15 è di circa 59 veicoli su 100 abitanti).



e in Italia sono circa 68 su 100 abitanti) e del Nord America (la media negli Stati Uniti è di circa 78 veicoli su 100 abitanti), mostrando ancora ampi margini di crescita nei prossimi anni e rendendo potenzialmente il Brasile uno dei principali mercati automobilistici del mondo. Lo sviluppo economico del Paese è stato accompagnato da quello delle infrastrutture e in particolare da quello del settore autostradale, che si è aperto al capitale privato sia brasiliano sia straniero per finanziare gli investimenti, con la privatizzazione di circa 15.000 km di strade tra la fine degli anni Novanta e la prima decade del 2000. Tuttavia, nonostante lo sforzo profuso e un sistema concessorio sviluppato, il Brasile è ancora un Paese in costruzione con un evidente deficit infrastrutturale evidenziato da una rete stradale di oltre 1,7 milioni di km, di cui soltanto poco più di 200.000 sono asfaltati e per la maggior parte con standard qualitativi molto bassi. Colmare questo deficit è uno degli obiettivi principali del Paese.

NEL GIUGNO 2012, DALLA PARTNERSHIP FRA ATLANTIA E IL GRUPPO BERTIN È NATA AB CONCESSÕES, QUARTO OPERATORE AUTOSTRADALE DEL PAESE CHE GESTISCE OLTRE 1500 KM DI AUTOSTRADE A PEDAGGIO ATTRAVERSO LE CONCESSIONARIE: TRIÂNGULO DO SOL, RODOVIAS DAS COLINAS, IL 50% DI RODOVIAS DO TIETÊ E LA CONCESSIONARIA NASCENTES DAS GERAIS

Necessità infrastrutturali

Secondo uno studio della EPL (Empresa de Planejamento e Logística, creata dal governo brasiliano per strutturare e qualificare il processo di pianificazione e logistica del Paese), il Brasile avrebbe bisogno di investimenti pubblici e privati pari a circa 100 miliardi di real (circa 33 miliardi di euro) all'anno per poter colmare nei prossimi cinque anni il deficit infrastrutturale nel settore dei trasporti.

Anche le scelte politiche a livello federale evidenziano la centralità delle infrastrutture nel processo di sviluppo del Paese: nel 2012 la presidente Dilma Rousseff ha lanciato il Programma di Investimenti in Logistica (PIL) che prevede un investimento complessivo di 205,9 miliardi di real e nel quale l'iniziativa privata avrà un ruolo predominante, mentre il governo agirà solo in veste di regolatore e, indirettamente, di finanziatore. Grazie al nuovo piano di investimenti verranno dati in concessione oltre 7000 km di strade da costruire, ammodernare e ampliare, per un investimento totale di 46 miliardi di real.

Anche il Campionato del Mondo di calcio, così come, in maniera geograficamente più circoscritta, i Giochi olimpici che si svolgeranno a Rio de Janeiro nel 2016, hanno influito e influiranno ancora sullo sviluppo del settore infrastrutturale, grazie alla spinta che hanno dato a numerosi progetti che erano fermi da decenni e che sono stati finalmente finanziati, come il progetto BRT TransCarioca, corridoio di trasporto veloce via bus che collega l'aeroporto internazionale di Galeão con il centro di Rio de Janeiro. Negli ultimi anni anche gli investimenti esteri e le partnership tra aziende locali e straniere sono stati sempre più frequenti. Così Atlantia ha incontrato nel suo percorso il Gruppo Bertin, uno dei principali gruppi familiari brasiliani. Fondato nel 1977, negli anni si è sviluppato nel settore agroindustriale, in particolare nella produzione ed esportazione di prodotti animali su scala mondiale e successivamente ha diversificato la propria attività in altri settori, quali le infrastrutture e l'energia.

Nel giugno 2012, dalla partnership fra Atlantia e il Gruppo Bertin è nata AB Con-

cessões, quarto operatore autostradale del Paese che gestisce oltre 1500 km di autostrade a pedaggio attraverso le concessionarie Triângulo do Sol, Rodovias das Colinas, il 50% di Rodovias do Tietê nello stato di San Paolo, e la concessionaria Nascetes das Gerais nello stato di Minas Gerais. AB Concessões ha inoltre un'opzione di acquisto sul 95% di SPMar, concessionaria di circa i due terzi di Rodoanel, raccordo anulare della città di San Paolo e una delle principali infrastrutture autostradali in corso di realizzazione in Brasile.

Unire aziende e culture

La joint venture tra questi due grandi gruppi permette di guardare con fiducia ad altri investimenti futuri per consolidare ulteriormente il posizionamento nel mercato brasiliano; soprattutto perché AB Concessões sintetizza know-how industriale, capacità, tradizioni e visioni imprenditoriali dei due azionisti, maturate in decenni di esperienza in Europa e America Latina.

L'ingresso del Gruppo Atlantia nel mercato brasiliano è avvenuto nel 2009 con l'acquisto del 50% della concessionaria Triângulo

Nelle pagine precedenti: una tratta di Triângulo do Sol. In queste pagine: due tratte delle concessionarie Nascetes das Gerais e Rodovias das Colinas.



do Sol, nello stato di San Paolo, successivamente acquisita integralmente.

La partnership del 2012 con il Gruppo Bertin ha consentito poi di consolidare la presenza del gruppo nel Paese, creando uno dei principali operatori del mercato brasiliano. Le autostrade gestite da AB Concessões sono localizzate in regioni economicamente privilegiate negli stati di San Paolo e Minas Gerais, che rappresentano circa il 42% del PIL brasiliano e compongono un importante corridoio per il flusso delle merci dal centro-ovest brasiliano, regione che ha conosciuto lo sviluppo maggiore negli ultimi anni. Tali corridoi sono le vie di accesso alle capitali San Paolo e Belo Horizonte, collegando tra loro regioni tradizionalmente a vocazione agricola ma con crescente livello di industrializzazione e un alto potere di consumo delle popolazioni, che garantiscono un buon dinamismo del traffico e un'elevata resilienza ai cicli economici. Dalla sua costituzione, AB Concessões si è sviluppato e rafforzato come un gruppo coeso, dinamico e impegnato nell'organizzazione delle strutture operative e nella gestione dei processi e dei sistemi. È stata sviluppata una strategia corporativa basata sull'etica di impresa e sono state create sinergie tra le unità operative e la holding, per trasmettere a tutti i lavoratori del gruppo una visione di business unitaria, chiara e trasparente. Il tutto è stato facilitato dalla vicinanza culturale tra Italia e Brasile e da un team perfettamente integrato in cui operano, accanto al personale locale, anche alcuni colleghi italiani trasferiti in Brasile. L'affiatamento è stato quasi immediato, ed è stato naturale mettere a disposizione le diverse competenze ed esperienze professionali, garantendo standard di massimo livello. Nel nostro settore il fattore umano è un importante elemento differenziante e la sintesi delle due culture, italiana e brasiliana, e dell'esperienza dei partner è uno dei punti di forza della nostra partnership brasiliana.

Un futuro di efficienza e sviluppo

I programmi di efficientamento che abbiamo implementato in Triângulo do Sol fin dall'acquisizione hanno dato ottimi risul-



tati. Nel 2013, ha ottenuto il premio come miglior azienda brasiliana nel settore dei trasporti e logistica in termini di redditività, ricavi, crescita sostenibile e attenzione al fattore umano. Negli ultimi due anni, Triângulo do Sol è stata stabilmente ai vertici della classifica risultando, nel 2011, seconda migliore azienda del settore trasporti e logistica in Brasile e prima della regione del sudest, e nel 2012 terza a livello nazionale. Pur a fronte di un momento di rallentamento dell'economia del Paese, AB Concessões è cresciuta nel 2013 di circa il 20% in termini di EBITDA (margine operativo lordo) arrivando a contribuire per il 9% circa all'E-BITDA del Gruppo Autostrade del 2013. I risultati ottenuti in termini di performance operativa hanno fatto sì che Standard and Poor's innalzasse il rating locale di Triângulo do Sol e di Rodovias das Colinas ad AAA. Analogo rating è stato ottenuto quest'anno da AB Concessões.

La volontà dei partner è quella di rafforzare ulteriormente la presenza del gruppo nel Paese, e AB Concessões rappresenta la piattaforma naturale per il futuro. Tra le opportunità di crescita vi è ad esempio l'opzione di acquisto di Rodoanel, la principale opera autostradale in corso di sviluppo in Brasile, al termine dei lavori di costruzione a cura del partner Bertin.

Si tratta del raccordo anulare della città di San Paolo, uno dei più grandi al mondo, con un'estensione complessiva di circa 177 km; è il primo sistema integrato per la mobilità urbana ed extra-urbana della regione metropolitana di San Paolo, un bypass

del centro della città per il traffico pesante con il Porto di Santos (a 70 km dalla città di San Paolo e principale scalo marittimo dell'America Latina). I tratti *Sul* (Sud) e *Leste* (Ovest) fanno parte di un'unica concessione assegnata al Gruppo Bertin (concessionaria SPMar), nel marzo 2011, di cui il tratto Sul, di circa 60 km, è già operativo e il tratto Leste, di circa 45 km, in costruzione. Altre opportunità di investimento possono derivare dal "mercato secondario" tramite l'acquisto di concessioni già assegnate in passato a soggetti privati, o da progetti di privatizzazione di nuove autostrade sia federali sia statali.

A tale scopo c'è un continuo monitoraggio del mercato per identificare nuove opportunità di investimento con l'obiettivo di partecipare in modo selettivo laddove le condizioni siano interessanti per il Gruppo.

In queste pagine:
tratte delle
concessionarie
Triângulo do Sol,
Rodovias do Tietê e
il Rodoanel Leste.



LA CRESCITA ECONOMICA È STATA
ACCOMPAGNATA DALLO SVILUPPO
DELLE INFRASTRUTTURE E IN
PARTICOLARE DA QUELLO DEL SETTORE
AUTOSTRADALE, CHE SI È APERTO AL
CAPITALE PRIVATO SIA BRASILIANO
SIA STRANIERO PER FINANZIARE GLI
INVESTIMENTI

SAN PAOLO È MONDIALE

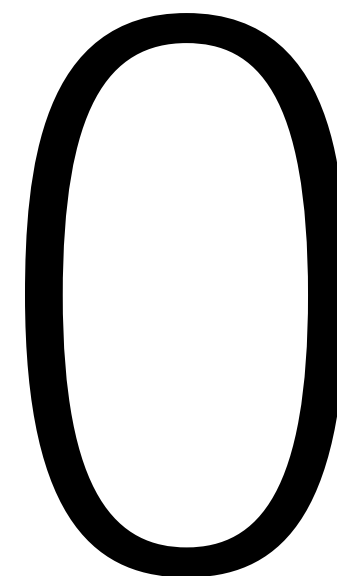
di Stefano Milano

UNA METROPOLI RICCA DI NECESSITÀ CONTRASTANTI, ABITATA DA UNA MOLTITUDINE DI PERSONE CHE QUOTIDIANAMENTE SI SPOSTA PER RAGGIUNGERE IL LUOGO DI LAVORO. UNA DELLE SEDI DEI MONDIALI, CHE HA COLTO L'OPPORTUNITÀ DELL'EVENTO PER METTERE MANO ALLA SUA STRUTTURA URBANA. SAN PAOLO PROVA A CAMBIARE VOLTO, MA SOPRATTUTTO A OFFRIRE AI SUOI CITTADINI NUOVE COMODITÀ.

fotografie

M. Mawson/A. Hester/M. Borchì/Archivio Autostrade/
I. Bujedo Aguirre





Oltre undici milioni di abitanti, una superficie di 1500 chilometri quadrati, palazzi e grattacieli a perdita d'occhio. È San Paolo, il cuore finanziario ed economico del Brasile. Città caotica, metropoli che riunisce mille popoli, lingue e tradizioni.

Chiunque vi capiti non potrà che rimanere sorpreso dall'impatto dei palazzi, dalla quantità di persone che attraversa le sue strade, che entra ed esce da metropolitane e autobus.

San Paolo è sede anche di enormi contrasti: è detta "la città cenere", per il grigio dei palazzi, ma è anche città di colori, che esplodono nell'arte, sui muri, nella cucina locale. È fulcro economico della nazione, eppure chi ci lavora deve affrontare lunghe ore di viaggio per spostarsi al suo interno; genera il 12% del PIL nazionale ma le sue strade sono abitate da numerosissimi senz'atetto.

Una città in evoluzione e, oggi, una delle sedi dei Mondiali 2014, che hanno portato cambiamenti, opportunità – sia pratiche, sia di riflessione – e all'idea di un progetto urbano che, secondo il suo sindaco Fernando Haddad, ne muterà completamente il volto.

È da molti anni che la città è al centro di dispute strutturali. Ogni singolo governo che si è succeduto ha presentato un suo studio, per rendere il centro della metropoli di tutti – degli abitanti paulisti e non solo dell'economia –, perché ci fosse offerta culturale ampia, musei, abitazioni. Ma ogni volta le difficoltà sono state tante.

Nelle pagine precedenti: l'Avenida Paulista. In queste pagine San Paolo e il Centro Velho.

Anche oggi le idee che potrebbero rendere San Paolo una città migliore sono molte, ma la momentanea crisi economica – o meglio, il rallentamento dello sviluppo – insidia, secondo Haddad, la possibilità di mettere in atto cambiamenti profondi. Questa volta qualcosa sembra essere cambiato: cominciando dai trasporti, per i quali in occasione dei Mondiali il governo ha stanziato grandi fondi.

Otto miliardi di real, circa due miliardi e mezzo di euro. Questa la cifra destinata ai cambiamenti più importanti ripartiti per settori: 3 miliardi di real alle corsie per gli autobus, per un totale di 99 chilometri; 2,2 miliardi, invece, per i lavori agli acquedotti, affinché siano in grado di garantire il rifornimento di acqua; 1,4 miliardi sono stati assegnati alla prevenzione degli allagamenti e per i drenaggi; un miliardo e mezzo è stata invece la cifra per il progetto abitativo "Minha casa minha vida", ventimila case in cui collocare quelle famiglie che proprio a causa dei lavori si sono dovute spostare.

La cifra più importante, come abbiamo visto, è stata riservata ai trasporti. Perché iniziare da lì? Perché secondo Dilma Rousseff «garantire trasporti pubblici rapidi, sicuri e di qualità è un modo per combattere le disuguaglianze nelle città del Brasile». E le disuguaglianze a San Paolo non mancano.



«CON L'INSTALLAZIONE DI 300 CHILOMETRI DI CORSIE VELOCI RISERVATE AGLI AUTOBUS DEL TRASPORTO PUBBLICO ABBIAMO FATTO RISPARMIARE AI LAVORATORI CIRCA 30 MINUTI AL GIORNO DI TEMPO. È UN PO' COME SE AVESSIMO RIDOTTO LA SETTIMANA LAVORATIVA DI 4 ORE»

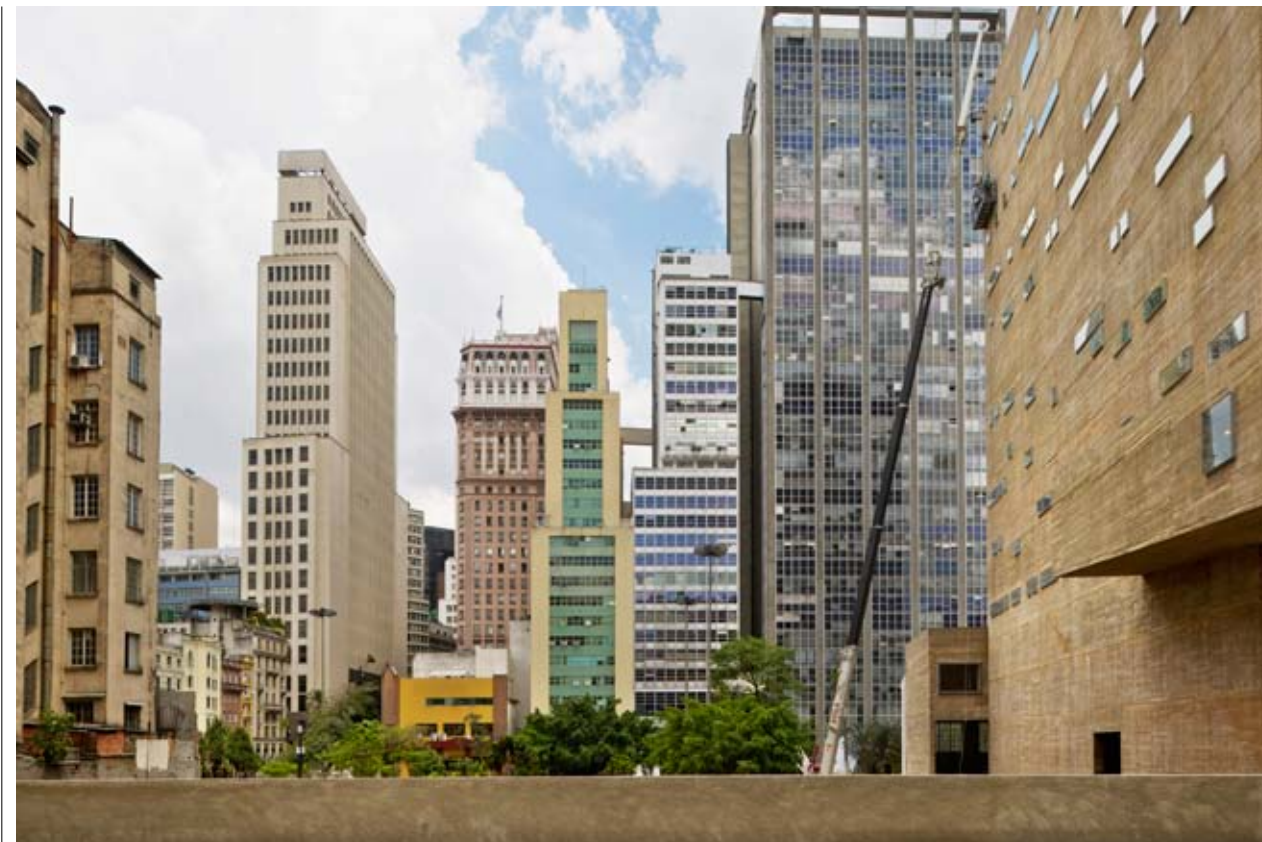
Fernando Haddad



Avvocato, professore e deputato del Partido dos Trabalhadores (PT), il sindaco di San Paolo Fernando Haddad è stato ministro dell'educazione per Lula e Dilma Rousseff e da primo cittadino, ancora prima che venissero stanziati i fondi del governo, si è occupato a lungo di mobilità all'interno della sua città. Per esempio «con l'installazione di 300 chilometri di corsie veloci riservate agli autobus del trasporto pubblico abbiamo fatto risparmiare ai lavoratori circa 30 minuti al giorno di tempo», sostiene Fernando Haddad. «È un po' come se avessimo ridotto la settimana lavorativa di 4 ore». Se prima gli autobus in città raggiungevano una velocità media di 14 chilometri all'ora, oggi sono saliti a 21.

Ma non solo di trasporto pubblico vivono gli abitanti di San Paolo. Anzi, il 50% di loro si sposta in macchina. La mobilità attorno alla città sta per cambiare grazie al raccordo anulare Rodoanel, mentre quella interna vive la difficoltà quotidiana di un numero consistente di veicoli in transito. Inoltre la routine metropolitana mal si sa-

«Il progetto del sindaco Haddad per San Paolo va al di là delle necessità legate agli eventi. Vogliamo creare un equilibrio tra verticalizzazione e mobilità, decentralizzare le attività economiche»



rebbe conciliata con quella eccezionale di un evento internazionale come i Mondiali. Per questa e altre ragioni, molte delle opere avviate dall'assegnazione del campionato del mondo (alcune concluse e altre ancora in lavorazione) riguardano la gestione della mobilità privata. La Nova Radial, tra la Avenida Itaquera e la Avenida José Pinheiro Borges, il collegamento tra la Nova Radial e la Avenida Miguel Inácio Curi, il tunnel nella radiale di fronte alla stazione Itaquera, l'allargamento dell'Avenida Miguel Inácio Curi, la passerella vicino alla stazione Artur Alvim. È la zona ovest della città, quella attorno allo stadio Arena Corinthians, la stessa area che «dopo i Mondiali, non sarà più la stessa», secondo Haddad. A breve prenderà il via la riconversione: «Ospiterà un centro culturale, un museo per bambini, un'università federale che si aggiungeranno a ciò che già esiste». Un'eredità che potrebbe riservare molte sorprese. Ma perché il futuro sia davvero roseo, l'impegno deve essere molteplice: la città di San Paolo darà «degli incentivi affinché le aziende si trasferiscano nella

zona ovest dopo i Mondiali per alimentare lo sviluppo locale, puntando alla creazione di circa 100.000 posti di lavoro».

Il progetto che sembra esserci in serbo per San Paolo va al di là delle necessità legate agli eventi. «Vogliamo creare un equilibrio tra verticalizzazione e mobilità, decentralizzare le attività economiche. Oggi dove ci sono case non c'è lavoro e dove c'è lavoro non ci sono case. Vogliamo mischiare gli ambienti». Un'idea non nuova in Brasile, patria della prima smart city della storia: Curitiba, stato di Paraná, una città ripensata dall'architetto e urbanista Jaime Lerner che da sindaco ne ha rivista la struttura, pensando allo spazio urbano come a una tartaruga, che vive, si muove e lavora all'interno dello stesso guscio. E così San Paolo prova a trasformarsi, ad accogliere nel suo centro 20.000 abitazioni – 6000 destinate a famiglie meno abbienti – a generare lavoro anche in periferia, dove vive la maggior parte della popolazione, estromessa dal centro proprio dal mercato immobiliare. Ma per riuscire in tutto, secondo Fernando Haddad, le grandi metropoli hanno bisogno di poter equilibrare l'esercizio del potere federale e di quello centrale: «Abbiamo un serio problema istituzionale, dobbiamo recuperare la capacità di investimento e l'autonomia fiscale».

E superare le proteste interne. Perché proprio per rivedere il sistema di trasporto pubblico è stato istituito un anno fa il biglietto unico, che ha portato a un aumento dei prezzi e a notevoli proteste. I venti centesimi di real della differenza di prezzo si portano dietro scontenti più ampi, legati alle scelte delle istituzioni, che hanno dato molto spazio ai Mondiali dando l'impressione a volte di dimenticare i bisogni sociali.

San Paolo deve quindi riuscire a conciliare le esigenze della moltitudine di interessi finanziari, economici, sociali e privati che possono confluire in una metropoli di questa portata e, secondo Haddad, per riuscire nell'impresa è imprescindibile lo sforzo di tutti, perché in gioco c'è molto: «San Paolo ha ancora molti problemi ma non ci possiamo dimenticare quello che significa per il Paese intero. È una forza della natura».

In queste pagine: il Rodoanel Sul e la Praça das Artes a San Paolo.



GESTIRE LE MEGACITTÀ

intervista a
CARLOS LEITE

di Alessandra Viola

SONO LE CITTÀ ABITATE DA PIÙ DI DIECI MILIONI DI ABITANTI, I VERI CENTRI DI POTERE DEL PRESENTE: IMMENSE, SOVRAPPOLATE, SPESSO SOFFRONO PER LA CARENZA DI INFRASTRUTTURE CHE RENDE DIFFICILE LA MOBILITÀ, PENALIZZANDO ANCHE LE RELAZIONI UMANE. LE MEGACITTÀ SI TROVANO IN MOLTI PAESI, TRA CUI IL BRASILE. LA PAROLA A CARLOS LEITE, URBANISTA, DOCENTE UNIVERSITARIO E SCRITTORE.

fotografie

T. Tadder/J. Sweeney/A. Robinson/J. Mann/Marcaux Corbis



C

Città estese per centinaia, a volte persino migliaia, di chilometri quadrati. Spazi brulicanti e dalla mobilità paralizzata, abitati da milioni di persone le cui relazioni sociali fanno le spese delle distanze e dell'insicurezza, e in cui il potere si concentra nelle mani di pochi.

Le grandi concentrazioni urbane, le cosiddette "megacittà", tra cui spiccano Shanghai (che conta ormai oltre venti milioni di

abitanti), Mumbai, Istanbul e moltissime capitali dei Paesi in via di sviluppo, sono responsabili di una larga fetta delle emissioni di gas serra e rappresentano uno dei maggiori problemi per il pianeta. Eppure – opportunamente gestite – possono contenere al loro interno anche la soluzione dei problemi che sollevano. Ne è convinto Carlos Leite, docente universitario e scrittore (il suo *Cidades Sustentáveis, Cidades Inteligentes – Città sostenibili, città intelligenti* verrà pubblicato in inglese da Springer quest'anno), urbanista, e cofondatore dello studio di architettura Stuchi & Leite con sede a San Paolo.

Come si definisce una megacittà? E in che senso lei crede che questi giganteschi agglomerati urbani rappresentino un tratto distintivo dei nostri anni?

Per definizione le megacittà sono città con più di dieci milioni di abitanti. Oggi il potere gestito in questi grandi centri conta più di quello esercitato da intere nazioni. San Paolo, per esempio, è molto più connessa al resto del mondo dell'intero Brasile, ed è lo stesso per Mumbai, Rio de Ja-

neiro, Bogotá. Le megacittà rappresentano i nuovi poteri emergenti: sono i luoghi in cui sta accadendo tutto. Con le dovute differenze, si potrebbe dire che siamo tornati alle città-stato dell'antica Grecia.

Concentrano tutti i centri decisionali, la politica, i grandi interessi, i cittadini più attivi e partecipi, la ricchezza. E parlano tra loro, interagiscono, concludono affari anche quando le rispettive nazioni non lo fanno per motivi politici.

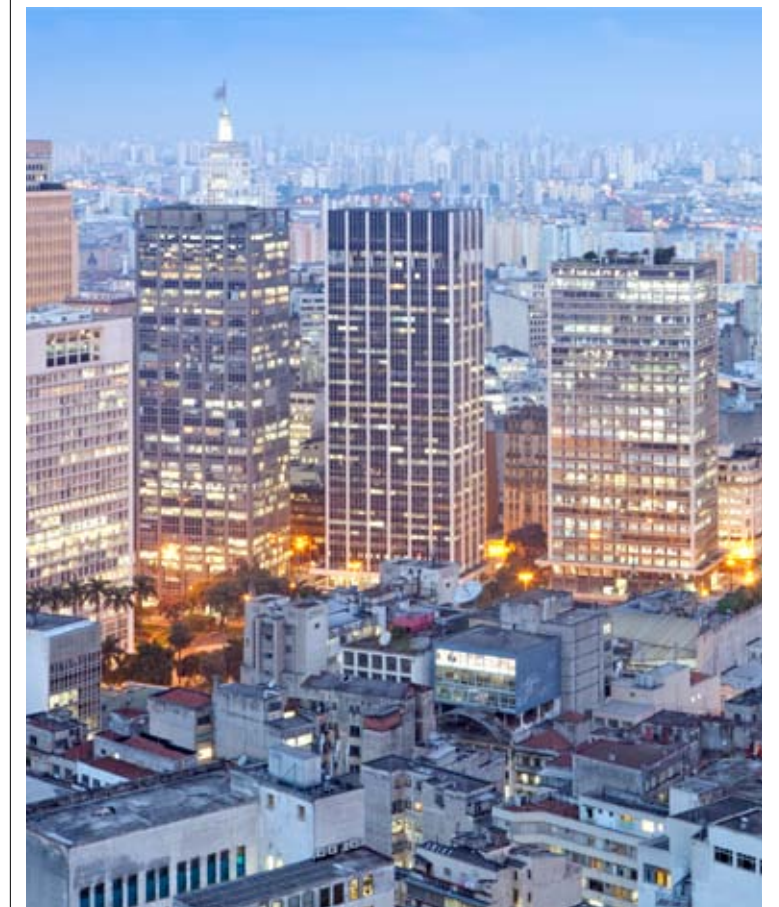
Sempre più persone si spostano a vivere nei centri urbani, rendendoli ogni giorno più grandi e affollati. Cosa comporta questo? È un modello di sviluppo sostenibile o va ripensato?

Gli urbanisti concordano sul fatto che è impensabile adottare ancora il modello urbanistico dominante nel ventesimo secolo. Stiamo continuando a perdere aree verdi rimpiazzandole con abitazioni e persone: è un tipo di sviluppo chiaramente insostenibile. L'urbanizzazione di massa del secolo scorso ha rappresentato un problema ancora maggiore nei Paesi in via di sviluppo, dove i governi non hanno avuto la possibilità di costruire infrastrutture e far arrivare servizi nelle zone di moderna costruzione. Non si può pensare di portare ancora avanti una suburbanizzazione a bassa concentrazione: dato che dobbiamo crescere, è meglio concentrarsi e scoprire modi e vantaggi dell'alta densità.

Vuol dire che sarebbe meglio concentrare più persone in meno spazio? Dà un'idea di sovraffollamento un po' claustrofobico...

Dobbiamo evitare le generalizzazioni, ma l'idea è indubbiamente quella della concentrazione. Non sono il solo a pensarla così: da Edward Glazer a Richard Rogers un certo numero di urbanisti stanno lavorando su questa idea di fondo. Io sono convinto che dal punto di vista urbanistico sia più interessante concentrare le persone che sparpagiarle a centinaia di chilometri di distanza. Naturalmente, non è semplice. Qui a San Paolo è in corso un grande dibattito proprio su questo argomento: il sindaco sta studiando il piano

LE MEGACITTÀ RAPPRESENTANO I NUOVI POTERI EMERGENTI: SONO I LUOGHI IN CUI STA ACCADENDO TUTTO. CON LE DOVUTE DIFFERENZE, SI POTREBBE DIRE CHE SIAMO TORNATI ALLE CITTÀ-STATO DELL'ANTICA GRECIA



L'URBANIZZAZIONE DI MASSA DEL SECOLO SCORSO HA RAPPRESENTATO UN GRANDE PROBLEMA NEI PAESI IN VIA DI SVILUPPO, DOVE I GOVERNI NON HANNO AVUTO LA POSSIBILITÀ DI COSTRUIRE INFRASTRUTTURE E FAR ARRIVARE SERVIZI NELLE ZONE DI MODERNA COSTRUZIONE



regolatore cittadino per decidere dove situare le nuove zone di espansione. La sua idea è che dobbiamo concentrare tutto il nuovo sviluppo urbano lungo le linee di trasporto. Molte associazioni di cittadini sono contrarie, perché sono spaventate dall'alta densità. Io credo invece che l'idea di base sia corretta: le città ad alta densità e buona mobilità sono più efficienti di quelle con giganteschi sobborghi, magari meno abitati ma tagliati fuori dall'assenza di servizi.

Come si può aumentare la concentrazione a città già densamente popolate?

In tutte le città ci sono enormi spazi non utilizzati, siti industriali, zone abbandonate. Invece di continuare a crescere verso l'esterno bisogna riempire, reinventare questi spazi in disuso. È una soluzione molto più intelligente ed economicamente redditizia. Il principale problema è convincere il mercato a tornare in queste aree.

In che modo si possono migliorare i centri in cui viviamo?

Le città sono come delle persone: dobbiamo averne cura. Se non lo facciamo, entrano in declino. Una buona città è quella dove i cittadini e le istituzioni si prendono cura ogni giorno delle piazze, delle strade. Solo quelle sono città che vivono, belle, sostenibili, con un'alta qualità della vita. Le riconosci dalle persone che abitano le strade, che passeggiano e sostano nei caffè. Oggi per le strade delle megacittà brasiliane non vedi più nessuno. Le persone si spostano a piedi solo per brevissimi tragitti e sostanzialmente vivono rinchiusi: in condomini murati e fortificati, nelle automobili, negli uffici o nei centri commerciali. I motivi sono essenzialmente due: l'assenza o l'inadeguatezza del trasporto pubblico, che costringe a prendere l'automobile per ogni spostamento generando ingorghi giganteschi, e l'insicurezza, la violenza urbana. Per queste ragioni le persone non si mescolano più. Si vive sempre nella stessa ristretta cerchia e si perde tutto il valore della città, che è quello della mescolanza

degli opposti, della concentrazione delle differenze. Le città servono a far interagire le persone, e se manca questa interazione sono destinate a morire.

Che ruolo hanno le nuove tecnologie in tutto questo?

Oggi siamo molto più connessi rispetto anche solo a pochi anni fa. Creiamo organizzazioni, nuove strutture di pressione e comando al di fuori dei normali sistemi di potere e di governo. Le tecnologie sono strumenti potenti, ma il nostro innamoramento per loro non deve farci perdere di vista che in molti luoghi del mondo semplicemente non sono abbastanza. Sempre più persone stanno scoprendo come usare app che chiamano taxi, organizzano meeting, ci informano su quando arriverà il prossimo autobus o ci aiutano a coltivare inte-

ressi. Ma nelle megacittà del mondo in via di sviluppo, dove spesso non riesci a soddisfare neanche i bisogni più basilari, questo non è abbastanza. È vero, oggi si possono trovare lo stesso iPhone o le stesse app a New York e in una favela, ma c'è un'enorme fetta della popolazione che ha l'iPhone ma non gli autobus o i libri di scuola, e che soffre ogni giorno per la violenza dell'ambiente in cui vive. E tutto questo succede anche se usano il nostro stesso telefono: le app non sostituiscono i bisogni reali.

Ospitare i Mondiali di calcio ha richiesto al Brasile un imponente sforzo organizzativo e urbanistico. Cosa è stato fatto per attrezzarsi per questa sfida e in che modo è stato possibile venire a patti tra queste istanze e la sostenibilità ambientale? In poche parole? È stato fatto molto

IN OCCASIONE DELLA WORLD CUP ABBIAMO AVUTO IMMENSI INVESTIMENTI SUGLI STADI E SUL MARKETING, MA POCHI INTERVENTI PER LE CITTÀ. NELLE CITTÀ BRASILIANE C'È UN GIGANTESCO PROBLEMA DI MOBILITÀ



poco. Sono critico sulla gestione dei finanziamenti per la World Cup, e con me anche molti altri urbanisti e architetti. Abbiamo avuto immensi investimenti sugli stadi e sul marketing, ma pochi interventi per le città. Nelle città brasiliane c'è un gigantesco problema di mobilità. Creiamo ingorghi ingestibili, di dimensioni enormi, e non riusciamo più a spostarci. Il governo ha fatto grandi promesse, ma sfortunatamente si è limitato a inaugurare enormi stadi in dodici città, senza fare molto per la mobilità. Era un'opportunità unica, ed è stata parzialmente sprecata.

Che tipo di interventi avrebbe richiesto la mobilità nelle città brasiliane?

Ci voleva un'estensione maggiore delle linee di BRT (Bus Rapid Transit, il sistema di autobus veloci che si spostano su corsie dedicate e funzionano come una metropolitana di superficie. Inaugurato negli anni Settanta nella città brasiliana di Curitiba, da allora è stato adottato da decine di amministrazioni in tutto il mondo, ndr), di treni, metropolitane...

I politici l'avevano promesso, ma alla fine le attenzioni maggiori sono state dedicate agli stadi.

NUOVI INTERVENTI PER MONDIALI E OLIMPIADI IN KM

PORTO ALEGRE

AEROPORTO E METROPOLITANA:
monorotaia di collegamento di 1 km

BUS RAPID TRANSIT:
3 tunnel integrativi di 17,2 km

FORTALEZA

BUS RAPID TRANSIT:
estensione di 20 km

BELO HORIZONTE

BUS RAPID TRANSIT:
collegamento tra aeroporto
e centro di 23 km

TUNNEL METROPOLITANA:
estensione di 16,7 km

CURITIBA

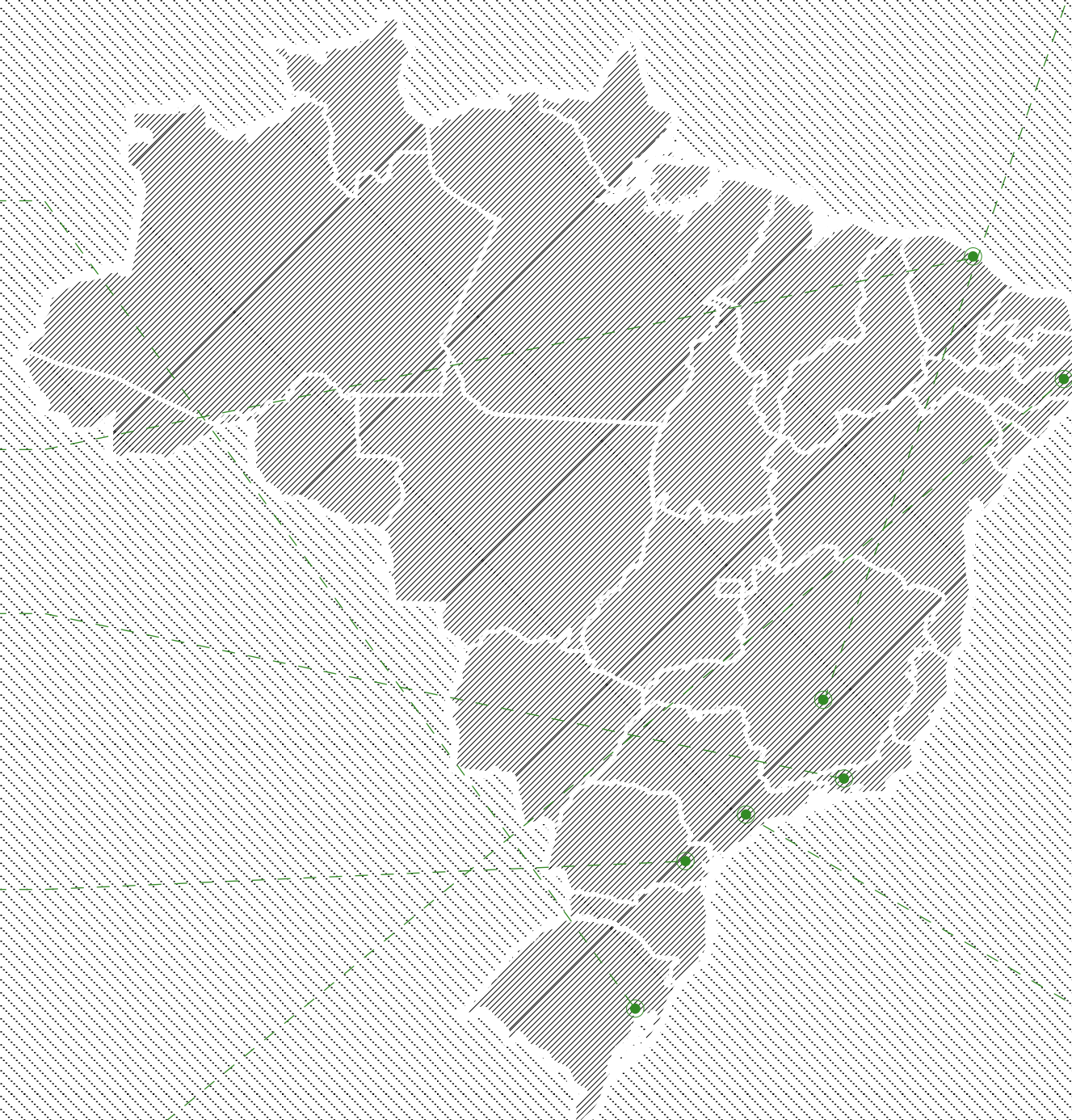
BUS RAPID TRANSIT:
estensione della Linha verde di 3 km

AEROPORTO-RODOVIÁRIA:
tunnel di collegamento di 15 km

AVENIDA CÂNDIDO DE ABREU:
rinnovamento di 1,1 km

RECIFE

AUTOBUS:
corsie riservate per un totale di 50 km



RIO DE JANEIRO

BUS RAPID TRANSIT:

- Linea TransOeste (da Barra da Tijuca a Santa Cruz e Campo Grande) lunga 56 km

- Linea TransOímpica (da Deodoro a Barra da Tijuca) lunga 26 km

- Linea TransCarioca (da Barra da Tijuca all'aeroporto Tom Jobim, a Ilha do Governador) lunga 39 km

estensione totale di 152 km

VLT (VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS):
collegamento tra Rodoviária Novo Rio, Central do Brasil, estação das barcas da Praça XV e aeroporto Santos Dumont di 30 km

BAÍA DE GUANABARA:
ponte strallato di 400 m

LINEA 1 METROPOLITANA:
estensione di 14 km (apertura dicembre 2015)

CAMPO DA GOLF OLIMPIADI 2016:
superficie di 4000 m²

RIO OLYMPIC PARK:
superficie di 1.000.000 m²

SAN PAOLO

MONOROTAIA:
collegamento tra aeroporto di San Paolo-Congonhas con tre dellecinque linee della metropolitana di lunghezza 18 km (ancora in fase di costruzione)

PASSERELLA:
collegamento pedonale tra la stazione della metropolitana Artur Alvim e lo stadio 185 m



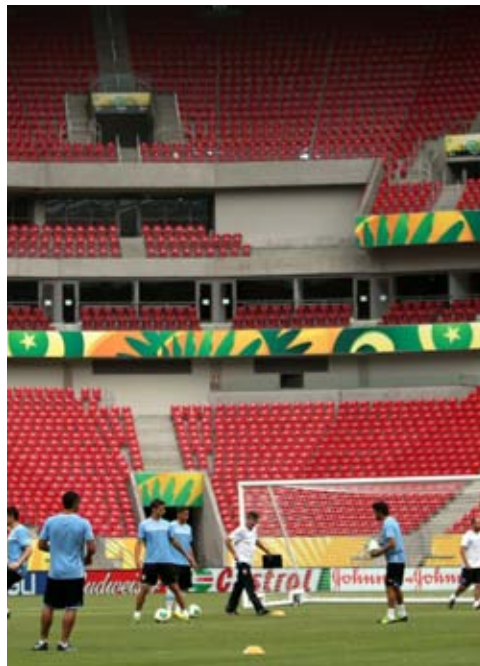
UN SECOLO VERDEORO

di Andrea De Benedetti

UNO SPORT IMPORTATO DALLA VECCHIA EUROPA E DIVENTATO BEN PRESTO SEGNO DISTINTIVO DEL TALENTO E DELLA FANTASIA DI UN POPOLO. IL CALCIO PER IL BRASILE È UNA STORIA FATTA, PRIMA CHE DI MEDAGLIE E VITTORIE MEMORABILI, DI PERSONE: CALCIATORI CHE CON IL LORO TOCCO E SPESSO ANCHE CON IL LORO MODO DI VIVERE, HANNO LASCIATO IL SEGNO ANCHE IN QUESTO MONDIALE.

fotografie

J. Prevost/J. Ruzniewski/I. Franco/S. Bottenill Pool/
T. De Waele/C. Vasconcellos



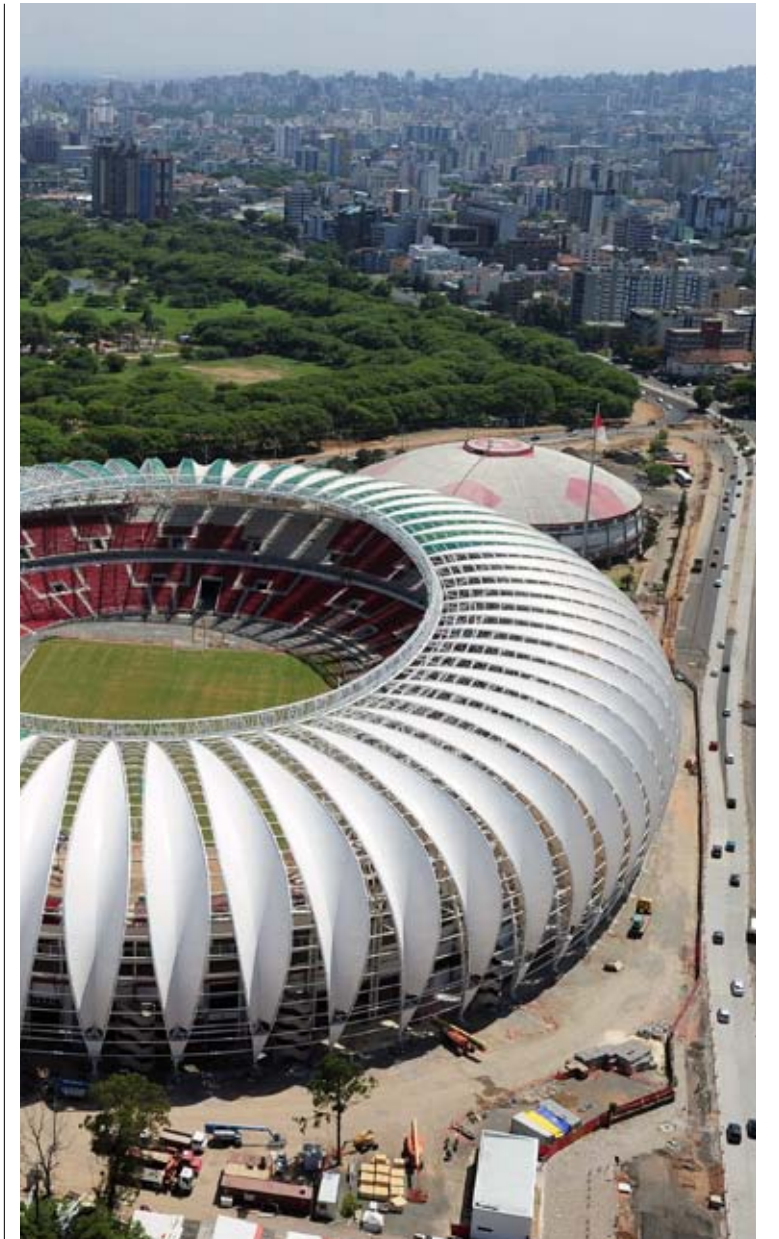
I

In principio fu Charles Miller, una specie di Cristoforo Colombo scozzese che a fine Ottocento esportò il pallone in Brasile senza sospettare che, come il Colombo vero, stava scoprendo l'America. Non quella dell'Eldorado, della colonizzazione forzata imposta dai *conquistadores*, dei nativi sterminati per fare spazio al progresso, ma l'America dei colpi di tacco, delle *bicicletas* e del *jogo bonito*. Presuntuosi e incauti com'erano, i britannici si illudevano che nessuno avrebbe mai potuto privarli del ruolo e delle prerogative di maestri del football. Invece commisero l'imperdonabile errore di fecondare il più portentoso e inesauribile giacimento di talenti dell'universo mondo. Le conseguenze sono note, e non si limitano alla contabilità aritmetica dei titoli e delle medaglie, ma hanno a che fare piuttosto con il prestigio, con l'autorevolezza e in ultima analisi con l'etichetta di patria d'elezione del calcio. Che, da oltre cinquant'anni, non è più la Gran Bretagna, bensì appunto il Brasile.

Basta una carrellata dei grandi campioni che hanno vestito la maglia *verde-amarela* (che fino al 1950, peraltro, era bianchissima) per dare la misura di quanto duratura sia stata l'egemonia del calcio brasiliano nel secolo scorso e di quanto umiliante sia tuttora lo spread tra la dotazione di talento e bellezza del Brasile e quella del resto del mondo. Il primo fuoriclasse propriamente detto fu in realtà un mezzosangue

tedesco, Arthur Friedenreich. Il secondo, invece, era un indigeno di colore: Leônidas da Silva. Nome da condottiero spartano, fisico di gomma, non prese parte alle Termopili brasiliane del 1938 – sconfitta 4-2 contro l'Italia in semifinale – perché il commissario tecnico sudamericano, con presunzione inversamente proporzionale alla lungimiranza, preferì risparmiarlo per l'ipotetico match decisivo. Di lui si narra che sia stato l'inventore della rovesciata (ma secondo altre fonti il merito andrebbe attribuito al cileno Ramón Unzaga) e un virtuoso del dribbling. Di certo è stato il primo stadio di una catena evolutiva che, anello dopo anello, ha reso possibile la comparsa di specimen calcistici sempre più perfetti e avanzati.

Dodici anni dopo, in occasione dei mondiali casalinghi, i fuoriclasse in dotazione al Brasile erano già almeno un paio: il capocannoniere Ademir, nove reti in sei partite, e il raffinato Zizinho, di cui Pelé si pregiava di essere l'erede. Non bastarono, i due, a scongiurare l'incubo del Maracanazo (la celebre sconfitta nello stadio Maracanã), ma fecero capire al mondo, e soprattutto all'Inghilterra – alla sua prima fallimentare partecipazione alla rassegna iridata –, che dai tempi dell'evangelizzatore scozzese le gerarchie si erano ribaltate: adesso comandavano loro. E anche se l'edizione del '50 è passata agli annali soprattutto per la disfatta contro l'Uruguay, a rileggerla col grandangolo della Storia segna l'ingresso definitivo del Bra-



BASTA UNA CARRELLATA DEI GRANDI CAMPIONI CHE HANNO VESTITO LA MAGLIA “VERDE-AMARELA” PER DARE LA MISURA DI QUANTO DURATURA SIA STATA L’EGEMONIA DEL CALCIO BRASILIANO NEL SECOLO SCORSO

sile nell'élite mondiale e il suo passaggio di status da outsider a squadra da battere. Il primo titolo arriva otto anni dopo, in Svezia, e lì si fa davvero fatica a tenere il conto dei campioni che sfilarono con la Coppa del Mondo in mano: Djalma Santos, terzino destro, soprannominato da Eduardo Galeano "a Muralha", la muraglia; Nilton Santos, terzino sinistro, conosciuto anche come "a Enciclopédia do Futebol", e ogni traduzione è superflua; e poi Didi e Vavá, primi versi di una celeberrima terzina di bisillabi tronchi che terminava, come sappiamo, con Pelé; e Garrincha, l'"Alegria do Povo", l'allegria del popolo, il ragazzo strabico, scoliotico e malnutrito, con un piede valgo e un ginocchio varo, che fu padre di un numero imprecisato di figli, avuti da un numero altrettanto imprecisato di donne, e del dribbling più letale della storia del calcio. E infine Pelé: tre Coppe del Mondo, ventisei trofei vinti con la maglia del Santos, più di milleduecento reti realizzate in oltre vent'anni da professionista, e una carriera che, anche a volerla costringere dentro dei numeri, straripa da tutte le parti, fiume di talento costantemente in piena che solo Giovanni Trapattoni – si favoleggia – riuscì una volta ad arginare, peraltro in amichevole.

Una squadra talmente forte, quella del '58, da ripetersi quattro anni dopo in Cile, e senza neanche l'aiuto del "Rey", fermato da un infortunio alla seconda partita del torneo. Nel 1970 prende forma un'utopia ai limiti dell'eretico, la cosiddetta squadra dei cinque numeri 10. E che numeri 10! Pelé, Gérson, Tostão, Rivellino. E Jairzinho, secondo giocatore, dopo Ghiggia, capace di segnare almeno una rete in tutte le partite di un'edizione della Coppa del Mondo. L'ultima la realizzerà contro l'Italia, nella finale più squilibrata di sempre: 4-1 e tanti saluti alla Coppa Rimet, da quel momento definitivamente nelle bacheche della Federcalcio brasiliana (anzi no, perché nel 1983 il trofeo venne trafugato e tuttora circolano diverse ipotesi sul suo destino).

Un salto di dodici anni, ed eccoci in Spagna. Siamo nel 1982, i Mondiali si vedono a colori, e il Brasile è il solito sgargiante arcobaleno di fuoriclasse. Tutti, in pratica, tranne due – il portiere Waldir Peres e il

«Anche se è passata agli annali soprattutto per la disfatta contro l'Uruguay, l'edizione del '50 segna l'ingresso del Brasile nell'élite mondiale e il suo passaggio da outsider a squadra da battere»

In queste pagine: i giocatori del Brasile che hanno fatto storia (la squadra del 1998, Sócrates nel 1986, Roberto Carlos nel 2002) e alcuni dei nuovi stadi (Recife, Porto Alegre e Salvador).

centravanti Serginho – che però basteranno a rovinare la festa. Di quella straordinaria formazione, eliminata dall'Italia nella leggendaria sfida disputata al Sarrià di Barcellona, facevano parte molti campioni che avremmo visto in seguito indossare maglie di squadre italiane: Júnior, Cerezo, Falcão e soprattutto Zico e Sócrates. Zico, un destro felpato come la carezza di un gatto, il primo giocatore del dopo-Pelé per il quale la qualifica di "erede di O Rey" non sembrò una bestemmia. E Sócrates, il "dottore", il sindacalista, l'inventore della *democracia corinthiana* (la formazione la fanno i giocatori, votandola), il virtuoso del colpo di tacco che fece perdutoamente innamorare i tifosi della Fiorentina prima ancora di vederlo all'opera in maglia viola. Perché poi... Anno 1994. Vent'anni dopo il primo tentativo di lanciare il calcio professionistico in terra yankee, gli Stati Uniti diventano il teatro del ritorno alla vittoria iridata del Brasile. Destino vuole che a rimetterci siano ancora una volta gli azzurri, condannati dall'errore dal dischetto del più brasiliano tra i nostri, Roberto Baggio, mentre dall'altra parte mette regolarmente a segno il suo Romário, detto "o Baixinho" (il bassino), che forma insieme a Bebeto una coppia di attaccanti perfida e letale. Non proprio uno stinco di santo, Romário, ma un goleador delizioso non meno che implacabile, capace di superare anche lui la soglia mitica delle 1000 reti in carriera. Non raggiungerà quelle cifre il suo successore con la maglia numero 9 del Brasile, Ronaldo, ma solo perché il destino glielo impedirà. Fenomeno in gioventù, *gordo* (ciccione) in età matura, al netto degli infortuni che ne hanno irrimediabilmente accorciato la carriera, Ronaldo è stato una delle più portentose macchine da calcio mai prodotte da Madre Natura. Potente, rapidissimo e geniale, in carriera vince due Mondiali (da riserva quello del '94, da protagonista assoluto quello del 2002), e altrettanti Palloni d'Oro, ma vengono le lacrime a pensare che cosa sarebbe potuto essere senza gli agguati del Fato.

Il periodo a cavallo tra i due millenni è di nuovo particolarmente fecondo di talenti per il Brasile. Prima e dopo Ronaldo, spuntano come funghi dozzine



di fenomeni uno più portentoso dell'altro: Roberto Carlos, un sinistro di quelli che ci vorrebbe il porto d'armi; Cafu, 142 presenze e due Mondiali vinti pure lui; Ronaldinho, ballerino di samba col pallone sempre attaccato al piede. E ancora Rivaldo, Kaká e Adriano, un prodigio di potenza e una carriera buttata via per qualche bicchiere di troppo. E oggi? Oggi il Brasile continua a esportare talento, ma un talento meno "grezzo" e istintivo di una volta, perché da un paio di decenni a questa parte la cultura calcistica brasiliana si è lasciata contaminare dal razionalismo tattico europeo, dando luogo a una tipologia di giocatore forse più evoluto e intelligente ma certamente meno puro e spontaneo di un Garrincha o un Zizinho. In Italia, poi, ne sono rimasti pochi, o meglio sono pochi quelli in grado di fare la differenza, di distinguersi rispetto all'enorme massa di mediocri, brasiliani e non, importati nel nostro Paese da procuratori con scarse conoscenze calcistiche e ancora meno scrupoli. Da salvare restano l'ormai attempato Kaká (Milan), il romanista Castán e gli interisti Juan Jesus e Hernanes, unico "italiano" convocato ai Mondiali. Mondiali che hanno riposto le aspettative su Neymar, ultimo epigono della vecchia tradizione funambolica. Perché divertirsi senza vincere sarà anche frustrante, ma vincere senza divertirsi è impossibile.

OGGI IL BRASILE CONTINUA A ESPORTARE TALENTO, MA MENO ISTINTIVO DI UNA VOLTA, PERCHÉ SI È LASCIATO CONTAMINARE DAL RAZIONALISMO TATTICO EUROPEO

MOBILITECH

a cura di Emanuela Donetti

LA STRADA MIGLIORE

Traffico caotico, trasporti pubblici carenti, infrastrutture aeroportuali datate e mancanza di informazioni in lingue che non siano il portoghese. Per non parlare delle immagini che mostrano file interminabili di automobili sulle sei corsie delle autostrade di San Paolo. Non ci sono casi migliori in cui la tecnologia possa mostrare la sua magia.



Quindi, per muoversi meglio in automobile in tutto il Paese, meglio scaricare sul proprio smartphone l'app **Brasile traffico telecamere**, realizzata da Drowning Zebra (c'è anche la versione canadese e statunitense): centinaia di telecamere puntate sulle strade di San Paolo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador, Fortaleza, Curitiba, Recife e Vitória registrano il traffico in tempo reale.

[play.google.com/
store/apps](https://play.google.com/store/apps)

apple.com/ios/carplay

A OGNI CITTÀ IL SUO MEZZO

Siete a Rio de Janeiro? Le app **MetroRio e RioBus** vi saranno utili per evitare il traffico. La prima illustra tutte le linee della metropolitana cittadina, la seconda segnala la posizione di ogni autobus in tempo reale, sulla cartina della città. I dati vengono raccolti direttamente da DataRio, il portale di OpenData del Comune di Rio.

Con **Trânsito Rio** le condizioni del traffico sulle strade urbane, extraurbane e sulle autostrade carioca, fino a Copacabana, arrivano direttamente dai social network in tempo reale. Servizio simile, ma esteso a tutto il territorio brasiliano, è offerto dall'app **Rodovias Brasil**.

Per chi invece è in viaggio più a sud, c'è **Cadê o Ônibus?**, che elenca gli autobus delle due compagnie di San Paolo, SPTrans e EMTU, disponibili anche su Facebook all'indirizzo www.facebook.com/cadeoonibus, o sul sito www.cadeoonibus.com.br.

Preferite un'applicazione unica per tutte le informazioni? Tutto quello che conta sulla mobilità di San Paolo in tempo reale, metropolitana, autobus, traffico e meteo è nell'app **Mobilidades São Paulo**.



CAR SHARING PAULISTA



Se a Milano e Roma ormai vi siete abituati al car sharing, meglio non perdere la buona abitudine nella più grande metropoli del Sud America. In 45 punti della città di San Paolo infatti è possibile trovare le automobili di ZazCar. Simile ai servizi conosciuti anche in Italia, la differenza sta nel fatto che l'auto va riconsegnata nello stesso luogo dove la si è presa. Aperti 24 ore al giorno, e localizzati principalmente nelle zone meridionale e centrale della città, con una concentrazione sull'avenida Paulista e nel bairro Pinheiros – ma se ne trovano anche nelle zone di Móoca, Anália Franco, Saúde, Butantã e Brooklin –, basta effettuare la prenotazione per telefono o internet. Il computer di bordo, all'accensione, chiede all'utente una verifica delle condizioni d'uso del mezzo: danneggiamenti evidenti alla carrozzeria o al funzionamento del motore, pulizia interna o esterna, e in caso di denunce per danni o sporcizia al conto utente sarà addebitata una multa di circa 50 real.

zazcar.com.br

www.movesamba.com.br
www.buscaonibus.com.br

BICI SAMBA E BUS NOTTE

Mobilità dolce a Rio invece, dove turisti e cittadini possono usare le biciclette del servizio di sharing Bike Rio. Pensato dal Comune carioca e finanziato da Banco Itaú, consiste in una sessantina di postazioni, dislocate principalmente a sud della città, con le caratteristiche biciclette arancioni “bici Samba”. Per utilizzare il servizio occorre accedere al sito www.movesamba.com.br e acquistare online un abbonamento. L'uso è gratuito per un'ora di utilizzo, poi basterà riagganciarla in una stazione e prenderne un'altra dopo un quarto d'ora. La tessera mensile è di 10 real, circa 3 euro, l'utilizzo giornaliero invece costa 5 real.



Vista la cronica assenza di ferrovie e treni in Brasile, un viaggio su lunghe distanze si può fare in modo tradizionale via aerea, oppure in autobus. Di certo non esattamente gli autobus che immaginiamo, piuttosto il classico bus turistico che offre servizi e comfort di ogni genere, in alcuni casi perfino il pasto a bordo come in aereo. Le distanze sono tali per cui è possibile che il viaggio duri svariate ore, o perfino giorni. In questo caso assicuratevi di prenotare il servizio notturno: poltrone più larghe, reclinabili, cuscino, coperta, caffè della mattina servito da una hostess. Per andare da Manaus a San Paolo, o da Belo Horizonte a Salvador de Bahia, il sito www.buscaonibus.com.br è quello giusto per organizzarsi il viaggio. Tutte le linee nazionali, autobus notturni compresi.

IL BRASILE STA CAMBIANDO PELLE

di Kevin Raub

L'IMMAGINARIO COLLETTIVO SUL BRASILE
È QUANTO MAI RICCO, MA MOLTI SONO
I LUOGHI COMUNI CHE LO ALIMENTANO
E CHE SPESSO NON RISPECCHIANO
IL CAMBIAMENTO CHE IL PAESE STA
ATTRAVERSANDO. UN VIAGGIO ATTRAVERSO
IL NUOVO VOLTO DI UN PAESE DI CUI
PENSAVAMO DI SAPERE GIÀ TUTTO, MA CHE
HA IN SERBO MOLTE SORPRESE.



fotografie

A. Cavalli/Morgenthaler/G. Bertrand/K. Simon/S. Westmoriand

I

Il Brasile è il Paese del futuro. Ce lo aveva detto lo scrittore viennese Stefan Zweig nel suo libro del 1941 *Brasile: terra dell'avvenire* e, dato che da quel momento milioni di persone tra cui artisti, giornalisti, economisti, politici l'hanno ripetuto innumerevoli volte, insieme ai brasiliani che hanno continuato ad aggiungervi sarcasticamente: "...e lo sarà sempre", questo è quello che sappiamo del Brasile, vero?

In effetti la frase è quasi priva di significato, come "Domani birra gratis" nel tuo pub di fiducia. Ciò che sappiamo veramente è che il Brasile è una bestia molto complessa, uno scontro di culture, religioni e condizioni economiche che fondendosi hanno dato forma a un'identità nazionale diversa da qualsiasi altro Paese limitrofo di lingua spagnola o posto al mondo. I brasiliani amano dire, "Isso é Brasil" (Questo è il Brasile!) per giustificare qualunque cosa del loro Paese, il che effettivamente risulta particolarmente appropriato qui: "Brazil Is Brazil..." ma perché?

Il Brasile è il quinto Paese più esteso al mondo, tra Stati Uniti (quarto) e Australia (sesto). Gli sono stati donati ben 7491 chilometri di coste, di cui quasi ogni centimetro ospita una spiaggia baciata dal sole e calpestata da una popolazione meravigliosamente abbronzata che sa perfettamente come ci si diverte: samba, *caipirinhas*, *açaí*, bikini *fio dental*, surf, sole, il tutto concentrato in una giornata in spiaggia in questa nazione che venera la sabbia.

«La vita in Brasile non è male se riesci a gestire i prezzi, la burocrazia e la routine di un Paese in via di sviluppo; i paesaggi sono sbalorditivi: è sufficiente fare un giro per rinnovare completamente l'entusiasmo»



Sicuramente è molto facile farsi prendere da quest'onda brasiliana, proprio come era successo a Michael Caine e Joseph Bologna in *Quel giorno a Rio*, un film che ha contribuito a creare in molti ragazzi nati negli anni Settanta l'idea preconcepita del Brasile come di un Paese latte e miele. Sono sicuramente tutti stereotipi e generalizzazioni – il che non significa che non facciano parte di quello che rende il Brasile *brasiliiano* – ma non lasciamoci fuorviare immaginando che il Brasile si limiti a essere sensualità e sabbia, calcio e *favelas*, sole e divertimento: è un arazzo molto più ricco, filato da una colonizzazione complessa, onde di immigrazione e un'incomparabile *joie de vivre*.

Avendo ottenuto gli onori di nazione ospitante dei Mondiali di Calcio 2014 e dei Giochi olimpici del 2016 (prima volta in cui l'evento sportivo più prestigioso del mondo si terrà sul suolo latinoamericano), i riflettori si sono accesi sul Brasile per una buona parte di questo decennio e degli anni precedenti, un momento in cui la maggior parte del mondo stava soffocando sotto il peso di una crisi economica globale che il Brasile ha attraversato come un marinaio esperto una tempesta perfetta. E durante il viaggio, per un breve periodo, il Paese ha superato la Gran Bretagna come sesta potenza economica mondiale, prima di adagiarsi al settimo posto con un PIL di 2200 miliardi di dollari. Il passo indietro non ha avuto importanza: il Brasile era arrivato e il mondo stava prestando attenzione. Dopo essere



OLTRE STEREOTIPI E
GENERALIZZAZIONI, IL
BRASILE È UN ARAZZO MOLTO
PIÙ RICCO, FILATO DA UNA
COLONIZZAZIONE COMPLESSA,
ONDE DI IMMIGRAZIONE E
UN'INCOMPARABILE *JOIE DE VIVRE*



stato un Paese che alcuni dicono aver spesso sofferto di un complesso d'inferiorità, ora si poteva permettere un nuovo livello di rispetto sulla scena globale.

Nonostante una moneta sopravvalutata, tasse e burocrazia opprimenti e prezzi alle stelle per quasi tutto, eccetto mango e sigarette, la fortuna del Brasile negli ultimi anni significa non solo che il Paese sta finalmente assistendo all'emergere di una classe media, ma che questa classe improvvisamente dominante sta mettendo a disagio i ricchi e i privilegiati acquisendo un potere finora riservato a pochissimi. Le fondamenta di tale potere, basate sull'idea di vivere in un Brasile diverso dalla schiacciante maggioranza di 190 milioni di persone, stanno iniziando a cedere e i privilegiati di colpo si sono ritrovati a condividere le sabbie di Ipanema con la classe C, la classe media più bassa nelle categorie classiste brasiliane del potere economico (la classe A è ricca e famosa, la E è sporca, povera ecc.) e non hanno per niente apprezzato. Quelli che lottano sono scesi in strada, come abbiamo visto con le diffuse e spesso violente proteste dell'anno passato contro la spesa pubblica decisa dall'amministrazione di Dilma Rousseff in preparazione dei Mondiali. Per esempio è stato costruito il secondo stadio più costoso della storia in una città (Brasilia) che non ha neanche una squadra di calcio professionista, mentre la salute, l'istruzione e le infrastrutture pubbliche sono miseramente inadeguate per la maggioranza dei cittadini. Nel frattempo si vede l'élite brasiliana che indossa T-shirt parte di una campagna del marchio di alta moda Ellus, su cui si legge "Abaixo este Brasil atrasado" (Abbasso questo Brasile sottosviluppato), un Brasile di cui loro raramente fanno parte e a cui vengono spiacevolmente associati. Quello che il mondo ora sta iniziando a capire è la turbolenta separazione delle classi sociali brasiliane: il Paese è a disagio nella propria pelle.

Ma la vita in Brasile non è male se riesci a gestire i prezzi, la burocrazia e la routine di un Paese in via di sviluppo. I paesaggi sono sbalorditivi. Vivendo qui come giornalista di viaggio, mi è sufficiente fare un giro, piccolo o grande che sia, per rinnovare completamente il mio entusiasmo. Può

NONOSTANTE I PREZZI ALLE STELLE, LA FORTUNA DEL BRASILE È CHE UNA CLASSE MEDIA IMPROVVISAMENTE DOMINANTE STA ACQUISENDO UN POTERE FINORA RISERVATO A POCHISSIMI



essere la pura e verde enormità della foresta pluviale più grande del mondo (quella Amazzonica), il rombo mostruoso delle meravigliose cascate Iguaçu, la bellezza incontaminata del Parco Nazionale Lençóis Maranhenses, la vita selvaggia in Pantanal che lascia a bocca aperta, le acque celesti di Fernando de Noronha, un luogo che è una cartolina vivente: vedere tutto con i propri occhi è pura gioia di viaggiare. Ci sono anche italiani che producono vino in una piccola regione in Rio Grande do Sul, che sembra una piccola Toscana dai vigneti ondeggianti e splendidi *castellos*.

Il cibo è ugualmente sorprendente. San Paolo ospita la popolazione italiana, giapponese e araba più grande del mondo al di fuori di Italia, Giappone e Paesi arabi. La cucina etnica in città (sono stati documentati 52

tipi di cucina non brasiliana) è notevole, ed è solo sfiorata dalle ricette locali. C'è il piatto nazionale, *feijoada*, un carro armato del sabato pomeriggio di fagioli neri, carne di maiale e tutti i condimenti risalenti all'epoca dello schiavismo. Poi c'è la *moqueca*, piatto influenzato dalla cucina africana e che superficialmente è uno stufato di pesce servito sul riso, ma se ci si addentra, rivela un insieme di sapori che rappresenta il Brasile in un solo boccone. Con una base di olio di palma africano (*dendê*) e latte di cocco (conosciuto come *moqueca Bahiana*, dallo stato di Bahia a forte influenza africana) o di olio d'oliva (conosciuto come *moqueca Capixaba*, dallo stato di Espírito Santo), è una terrina di mare e spezie che si presenta piena di pesci, aragoste, gamberetti o qualsiasi altra combinazione dei tre, stufati in una tradizionale pentola di terracotta con cipolle, pomodori, aglio e coriandolo e serviti sul riso con *farofa* (farina tostata di manioca) e *pirão* (un purè a base di salsa di pesce). Il contorno più importante? Salsa piccantissima con peperoni *malagueta* di colore rosso intenso che provoca un'esplosione di "wow" a ogni goccia che cade sul piatto. Mangiare qui è un privilegio. E cosa dire della gente? I brasiliani sono generosi, sereni, compatrioti divertenti che sono fiero di chiamare miei amici. Quando ne trovi di buoni (anche qui è pieno di brutta gente che è meglio lasciar perdere dall'inizio), li afferri, te li tieni stretti e non li lasci più andare. Un buon amico brasiliano è un amico per la vita. I brasiliani, a differenza degli stranieri residenti e dei visitatori, amano lamentarsi del fatto che nulla funzioni in Brasile; la maggior parte delle volte hanno ragione, ma ci sono situazioni in cui il Brasile tira fuori un'inefficienza e un'innovazione miracolose. Penso ai passaporti: ci si mette due giorni a riceverne uno brasiliano (in confronto alle quattro o sei settimane per uno statunitense). Anche il sistema bancario è high-tech, sviluppato negli anni e messo alla prova da una quantità di truffe maggiore della media, tanto che oggi il Paese è definito leader mondiale in tecnologia bancaria. La cosa più fantastica? Puoi depositare denaro sul conto corrente di qualcun altro da uno sportello bancomat *senza* una carta. I brasiliani sono i migliori al mondo nel *jei-*

tinho, la parola portoghese che esprime un modo creativo di affrontare un problema molto complesso. È come se ogni brasiliano fosse abile come MacGyver! Senza parlare dell'etanolo: il Brasile ha iniziato a far girare le auto ad alcol negli anni Settanta, mentre il resto del mondo se ne andava semplicemente in giro ubriaco dopo averlo bevuto. La strada da fare tuttavia è ancora molta; dalla sua indipendenza dal Portogallo nel 1822, il Paese è stato destinato a mantenere benestanti i ricchi e bisognosi i poveri, cosa alquanto evidente nella vita di tutti i giorni, specialmente agli occhi di un espatriato come me. Si tratta semplicemente di istruzione: i brasiliani criticano i portoghesi per la poca importanza che vi danno, ma loro stessi han-

In queste pagine: le famose spiagge di Rio de Janeiro, il contrasto con l'area metropolitana, le ricchezze naturali dei parchi e le tradizioni culinarie, come quella della feijoada.

no avuto quasi 200 anni per fare qualcosa. All'élite istruita a 30.000 dollari l'anno in scuole private o estere fa comodo che le cose restino così; se istruisci la massa, la lotta diventa molto più equa: il dominio e lo stile di vita della classe A ne sarebbero minacciati. Ma questa stessa élite può osservare la caduta spettacolare dell'uomo più ricco del Brasile, Eike Baptista, per intravedere un possibile futuro, se mai arriverà veramente. Il suo patrimonio netto di 30 miliardi di dollari nel 2012 l'aveva reso il settimo uomo più ricco del mondo; un anno dopo aveva perso 200 milioni di dollari a causa di debiti e quotazioni precipitate, e nel 2014 il suo patrimonio netto era valutato negativo. Il messaggio per l'élite è forte e chiaro: "siamo vulnerabili".



BRASILE DEL GUSTO

IL SAPORE DELLA FORESTA

DI SILVIA CERIANI

La foresta amazzonica si estende su più di cinque milioni di km², la maggior parte dei quali, vale a dire circa 3,5 milioni di km², si trova in Brasile. Su scala planetaria, rappresenta al tempo stesso la più ampia macchia di foresta tropicale, circa un quinto delle riserve mondiali di acqua dolce, un decimo della fauna conosciuta e più di 40.000 specie vegetali. Dalla conservazione di questo immenso patrimonio dipende, in larga parte, il benessere ecologico non solo del Brasile, ma della Terra nel suo complesso, eppure il territorio brasiliano è comunque sottoposto a uno sfruttamento eccessivo: aree sempre più ampie della foresta amazzonica vengono disboscate non tanto per ottenere approvvigionamenti di legname, quanto piuttosto per fare spazio all'industria dell'allevamento, una voce sempre più importante nell'economia nazionale.

All'interno della foresta, l'uomo può tuttavia attuare attività sostenibili dal punto di vista ambientale e sociale, preservando le risorse naturali e garantendo alle comunità locali adeguati mezzi di sussistenza, nel rispetto di culture e di tradizioni che, in questo ricchissimo habitat, sono profondamente radicate. Oltretutto una valenza ambientale, la conservazione della biodiversità ha anche una fundamenta-

In queste pagine: i ricchi frutti della natura brasiliana e il mercato di Bahia e di San Paolo.

le valenza gastronomica, come sta dimostrando, negli ultimi anni, una vera e propria rinascita delle cucine latinoamericane in generale, e brasiliana in particolare, che ha in personaggi come lo chef Alex Atala degli importantissimi ambasciatori riconosciuti a livello internazionale. Molti dei nomi dei prodotti della foresta sono legati al lavoro di comunità indigene. Fra questi, portiamo l'esempio del miele di ape canudo e del waraná, entrambi prodotti dagli indios Sateré-Mawé e profondamente interconnessi: le api mellipone e i fiori di waraná rientrano in un medesimo sistema, che è raccontato anche nei miti locali. Si narra, infatti, che quando Anumaré Hit ascese in cielo, sua sorella rimase sulla terra per prendersi cura delle foreste di waraná insieme alla comunità indigena. E quegli stessi indigeni si occupano tuttora del proprio habitat, consapevoli che l'impollinazione svolta dalle api sia alla base della stessa sopravvivenza della foresta amazzonica. Le api dei Sateré-Mawé non hanno pungiglione e sono ospitate in tante piccole arnie ottenute da legname locale e disseminate nel cuore della foresta; si tratta di una varietà molto produttiva, che può arrivare fino a otto litri all'anno di un miele liquido, dal gusto penetrante, molto utilizzato anche nella



fotografie

J. Heints/P. Harris/G. Corbishley/Senja foto

medicina popolare. Grazie alle api gli abitanti del luogo ricavano anche un polline particolarmente digeribile e grandi quantità di propoli che, proprio come il miele, riveste una fondamentale importanza nella medicina tradizionale. All'origine del waraná, invece, risiede una pratica di semi-domesticazione: i Sateré-Mawé, infatti, raccolgono le piantine germogliate dai semi caduti ai piedi di una particolare varietà di liana selvatica e le trapiantano nelle radure della foresta. Qui crescono i fiori bianchi e i grappoli di frutti rossi di waraná da cui, con semplici procedimenti, si ricavano bastoni tradizionali (grattugiati al momento del consumo) e semi ricchi di fosforo, potassio, vitamine e tannino, che combattono la fatica e stimolano le funzioni cognitive e la memoria. E questi non sono certo gli unici prodotti della foresta ad avere proprietà mediche: le noci del Brasile (*castaña do Pará*), ad esempio, sono frutti ricchi di selenio, i cui valori antiossidanti sono sempre di più universalmente apprezzati; oppure la polpa delle bacche di *açaí* (*Euterpe oleracea*), che mostra una forte concentrazione di antocianine, ma anche di calcio, ferro e vitamina A e che sta conoscendo una diffusione sempre maggiore sul mercato mondiale e il cui prezzo di esportazione sta subendo un'impennata tanto da renderlo, tristemente, sempre più inaccessibile per le popolazioni amazzoniche. Il patrimonio di biodiversità del Brasile, però, non deriva unicamente dalla foresta amazzonica, che si estende nel nord del Paese, sconfinando in Ecuador e lambendo anche il territorio peruviano e boliviano. Molti dei prodotti che attestano la ricchezza di questo immenso territorio provengono da contesti ambientali completamente differenti. Ad esempio, l'ecosistema della *caatinga brasileira*, caratteristico del nordest del Paese e comprendente anche il terreno semiarido di Bahia, origina le palme licuri (*Syagrus coronata*) che danno grappoli ricchi di frutti verdi consumati acerbi o maturi, freschi o tostiti e utilizzati anche per estrarne un olio nutriente. Un'altra palma ancora è la *juçara* (*Eutherpes edulis*), che cresce natu-

ralmente nelle aree sopravvissute di foresta atlantica del sud del Brasile ed è uno dei prodotti su cui si fonda la cultura alimentare dell'etnia indigena Guaraní. Dal suo tronco si estrae un cuore che dal punto di vista organolettico supera quelli ricavati da tutte le altre varietà esistenti sul territorio nazionale. È un prodotto raro e prezioso che solitamente si mangia crudo (condito con il miele, poiché nella cucina Guaraní non ci sono né sale né zucchero), bollito, arrostito sulla brace oppure fritto, mentre tutte le altre parti della palma sono utilizzate a scopi edili o artigianali.



A elencare esempi di biodiversità brasiliana si potrebbe andare avanti molto a lungo, così come a mostrare come ogni prodotto abbia un legame profondo con le culture tradizionali locali. Allo stesso tempo, potrebbe essere molto lungo l'elenco dei dilemmi e dei forti contrasti che interessano questo Paese: la salvaguardia della biodiversità, infatti, qui più che altrove si contrappone alle esigenze di sviluppo, a una deforestazione che procede a ritmi sempre più sostenuti non tanto per ricavare legname, quanto piuttosto per far spazio agli allevamenti estensivi e soddisfare le richieste dell'industria della carne. Il Brasile è il cuore di un dilemma che si sta registrando ovunque nel mondo, e che si potrà superare, brillantemente, soltanto nel momento in cui la tutela del suo patrimonio naturale e culturale verrà anteposta alle esigenze di uno sviluppo indiscriminato.

P

PRESIDI SLOW FOOD

1 . MIELE DI APE NATIVA DEI SATERÉ-MAWÉ

Area di produzione: terra indigena Andirá-Marau, nel bacino dei due fiumi omonimi, stato di Pará, nord del Brasile.

Stagionalità: tutto l'anno.

Referente del Presidio:

Maurizio Fraboni, acopiama@gmail.com, +55 9232137368 - 9291405728

2 . WARANÁ NATIVO DEI SATERÉ-MAWÉ

Area di produzione: terra indigena Andirá Marau, stato di Pará, nord del Brasile.

Stagionalità: la fioritura avviene nella stagione più secca.

Referente del Presidio:

Maurizio Fraboni, acopiama@gmail.com, +55 9232137368; Obadias Batista Garcia, obadiasgarcia@gmail.com

3 . CUORE DI PALMA JUÇARA

Area di produzione: riserve Guaraní Silveira (municipio di São Sebastião) e Boa Vista (Ubatuba), São Paulo, sudest del Brasile.

Stagionalità: i semi si raccolgono due volte l'anno.

Referenti del Presidio:

Maurício Fonseca, mafonn@gmail.com, + 55 1133618131; Adolfo Timóteo Vera Mirim, institutotekoarandu@gmail.com, +55 1197872952

BRASILE DEL GUSTO



PRESIDI SLOW FOOD



1 MIELE DI APE NATIVA DEI SATERÉ-MAWÉ

2 WARANÁ NATIVO DEI SATERÉ-MAWÉ

3 CUORE DI PALMA JUÇARA



MUOVERSI CON LE PAROLE

BELO HORIZONTE - BRASILIA FERMO IMMAGINE TRENT'ANNI DOPO



ANNI OTTANTA: UN'ALFETTA MARRONE, UN UOMO DI VENT'ANNI E UNO DI CINQUANTA, LA LUNGA STRADA TRA BELO HORIZONTE E BRASILIA. UNA SERIE DI FOTOGRAFIE CI FA RIPERCORRERE QUEL VIAGGIO, SVELANDO COM'ERA, TRENT'ANNI FA, UN PAESE MAI COME ORA AL CENTRO DELL'ATTENZIONE DEL MONDO.

di Enrico Remmert

fotografie

D. Lezama Orezzaoli/J. Davis/Amanaimages/O. Franken/
T. De Roy/G. Renner

N

In queste pagine:
l'Amazzonia, la
foresta e i fiumi.
Brasilia nelle
architetture di
Oscar Niemeyer e la
statua del presidente
Juscelino Kubitschek.

Nel dicembre del millenovecentoottantae-qualcosa, per una serie di circostanze che sarebbe lungo quanto poco utile spiegare, mi ritrovai a percorrere una strada assai lontana da casa: quella che collegava, e tuttora continua a collegare, Belo Horizonte a Brasilia. Di quei settecentotrentasei chilometri di strada – che oggi secondo Google Maps si percorrono in circa undici ore, ma che allora richiesero il doppio del tempo – conservo ancora una serie di fotografie, scattate con una di quelle macchinette usa e getta estinte dopo l'avvento del digitale. Sono foto strane, stampate in formato quadrato, hanno quasi trent'anni ma presentano colori ancora brillanti. La prima foto, a dire la verità, è totalmente sfocata, ma per me che ero lì è facilmente decifrabile: si tratta dell'auto che mi trasportò – una Alfetta marrone – immortalata alla partenza del viaggio, sotto un grattacielo di Belo Horizonte. Era una macchina di un certo pregio – ai tempi mi sembrava un po' più allungata, mi viene da dire “un po' più ammiraglia”, della versione europea – e strideva con il parco auto brasiliano dell'epoca, dove quattro macchine su dieci erano Maggiolini Volkswagen alimentati ad alcol – il primo carburante bio, ricavato dalla canna da zucchero. Nel traffico delle città le auto lasciavano nell'aria un odore difficile da descrivere, un po' caramella un po' frutta marcia. Nella seconda foto ci sono io, con un cartello alle spalle su cui è scritto “CUIDADO! PIRANHA FERROZ”. È un cartello bianco, in legno, ricavato dal fondo di una

cassetta da frutta, mentre la scritta è in vernice rossa, tracciata con precise pennellate. Il cartello sormonta una vasca di cemento lunga e stretta, una sorta di fossato di acqua melmosa che recinta le tre gabbie di questo “Mini Zoológico”, così si chiama il posto secondo quello che indica un altro cartello, visibile all'estrema sinistra della fotografia. Le tre gabbie imprigionano, rispettivamente, una coppia di tucani, quattro pappagalli coloratissimi e una grande scimmia nera, che fissa l'obiettivo con un'espressione così umana e così triste che verrebbe voglia di appoggiarle una mano sulla spalla e tenerla lì per sempre. Piranha nel fossato non credo ce ne fossero, in ogni caso non ho mai immerso le mani per verificarlo. La terza foto è stata scattata pochi metri più in là, sulla gigantesca spianata di terra giallastra, oltre quella stazione di rifornimento che, unita al “Mini Zoológico”, costituiva il più esotico autogrill che io abbia mai visto. Si vede un capannone enorme con il tetto di paglia e una veranda – lo ricordo bene – caldissima, che corrispondeva alla zona bazar e ristoro. Dentro avevo comprato un cappello di paglia a tesa larga, avevo mangiato delle pannocchie di mais



TUTTO RACCONTA LA STESSA
COSA: CHE VIAGGIARE FA
VENIR SU UN CERTO TIPO DI
SAGGEZZA, MA NON SI SA MAI
CON PRECISIONE COME FARE
A UTILIZZARLA

arrostito e bevuto una birra senza etichetta né logo, solo un tappo a corona dorato. La quarta foto è scattata dall'interno dell'abitacolo. Si vede un tratto di recinzione in legno, sul genere di quelle dei corral dei film western, ma cerchiata di filo spinato. Ricordo che, in certi punti, recinzioni di quel tipo correivano per decine di chilometri di fianco alla strada. Subito dietro lo steccato, quasi al centro della foto, c'è un uomo a cavallo con un grande cappello da cowboy. Sulla coscia dell'uomo si vede una di quelle colt a canna lunga, con la fondina che arriva quasi al ginocchio. L'uomo controllava i confini del latifondo: non tanto che entrasse qualcuno, ma che nessuno uscisse. Qualche giorno prima avevo letto che, molto più a sud, una vecchia padrona terriera era stata ammazzata dai suoi braccianti, esasperati da anni di angherie, dopo che aveva dato in pasto alla sua muta di cani un cameriere che aveva rovesciato il vino a tavola. Leggendo l'articolo avevo pensato che avevano fatto bene ad ammazzarla. O forse era successo in Argentina, non me lo ricordo più. La quinta foto sono

tre ragazzini vestiti di stracci che prendono il sole sull'asfalto. La sesta foto è un cavallo dal manto grigio, immobile in mezzo alla carreggiata. La settima foto è scattata all'ombra di un albero enorme, sotto cui un venditore ambulante è intento a spremere il succo da una canna da zucchero schiacciandola dentro un ingranaggio composto da due enormi ruote dentate. Lottava foto è la facciata di una bettola di Paracatu, dove avevo dormito a metà viaggio perché tutti gli hotel della città erano occupati da un congresso minerario, visto che quella era terra per cercatori d'oro. Le foto seguenti sono tutti scorci della strada: un campo di mais, una zona desertica, un'enorme lastra di pietra che esce per metà da un costone terroso – e sopra la lastra di pietra, incredibilmente, un albero –, rettilinei deserti alternati a declivi leggeri, corridoi tra la vegetazione più fitta intervallati da spazi aperti, pietraie polverose, panorami cristallini, nuvole scure, improvvisi squarci di sole che sfaccettano il parabrezza come l'occhio di una mosca. Tutto racconta la stessa cosa: che viaggiare fa venir su un certo tipo di saggezza, ma non si sa mai con precisione come fare a utilizzarla. Nella penultima foto c'è mio padre alla guida dell'Alfetta marrone. La foto non dice molte cose, ma io le so. Non dice che mio padre lavorava a Belo Horizonte da quattro anni. Non dice quanti milioni di chilometri aveva percorso in venticinque anni sempre all'estero, due in Cile, cinque in Kenya, quattro in Irlanda, e poi Svizzera, Danimarca, Norvegia, Argentina e – adesso – Brasile. La foto non dice che in quell'esatto momento della mia vita io ho vent'anni e lui trenta di più. La foto non dice – ma si può intuire dallo spessore delle lenti degli occhiali – che lui è miope. Non dice che il cavallo grigio quasi l'aveva investito. Non dice che morirà qualche anno dopo, all'improvviso, com'è nella tradizione della mia famiglia. Nell'ultima foto c'è l'Alfetta parcheggiata all'ingresso della Praça dos Três Poderes, a Brasilia, la città più irrealista del mondo, capace di essere sterminata e vuota allo stesso tempo. La foto è stata scattata da qualche passante perché davanti alla macchina ci siamo io e papà: abbracciati, sorridenti, un po' increduli di essere lì, increduli di essere al mondo. Poi ci sono altre foto, ma non dicono nulla di più.

«MEGA-CITIES ARE THE NEW EMERGING
POWERS: THESE ARE THE PLACES
WHERE EVERYTHING IS HAPPENING.
TAKING THE DUE DIFFERENCES INTO
ACCOUNT, YOU COULD SAY THAT WE
HAVE RETURNED TO THE CITY-STATES
OF ANCIENT GREECE»

Carlos Leite



INTRODUCTION

T “There are some towns and villages in Brazil that do not have a church, but there none without a soccer field,” wrote Eduardo Galeano in 1997. Since then, the endemic passion for soccer has remained intact, but Brazil has experienced a phenomenal growth that has been the driving force for the development and construction of infrastructures that have also led to many of the villages mentioned by Galeano becoming connected with the rest of the country.

So Brazil is not only home to great soccer players, but it is one of the nations that have become the absolute protagonists of the last decade. This is also due to the 2014 World Cup, returning to Brazilian soil fifty years after the 1964 edition, and the upcoming Olympic Games which will be held in Rio de Janeiro in 2016, but above all, to its rapid economic development (+4.2% average annual growth between 2006 and 2011) in contrast with the global crisis.

Recently, however, even Brazil has slowed down: the country has a vibrant economy and is undergoing great transformation, but it is still burdened by old unsavory practices. Despite this momentary crisis of

expectations, Brazil's future is still inspiring. For example, the infrastructure sector is developing quickly, trying to adapt to the growing need for mobility of the new middle class. Especially the motorway sector, which in the late Nineties and the first decade of 2000 was opened to private capital, both foreign and Brazilian, to finance major investments with the privatization of about 15,000 kilometers of roads. And then there are the cities that are trying to change things. First and foremost São Paulo, which has changed its urban structure to offer new comforts

to its citizens and tourists. But also the other major cities across the country are facing the growing effort to preserve the environment and natural resources that make Brazil a world power. Thanks to government strategies to attract foreign investments, the Brazilian economy has found great support in the forces from other countries. Italy, for example, is participating in the Brazilian highway adventure thanks to the joint venture between Atlantia and the Bertin Group. The partnership established in 2012 with the Bertin Group has consolidated the presence of the

Atlantia group in the country, creating one of the main players on the Brazilian market. This issue of Agora sets out on the discovery of a country which, with its 7,491 kilometers of sun-kissed coastline, expresses sensuality, fun, and joie de vivre. But thanks to the policies of Lula and Dilma Rousseff, it is a country that has been able to change its destiny and now presents itself to the world in a new light, beyond any stereotype or generalization. Therefore, a Brazil that daily plays its most important game, and not only the one on the soccer field.



PRIDE AND CHALLENGES OF THE NEW BRAZIL

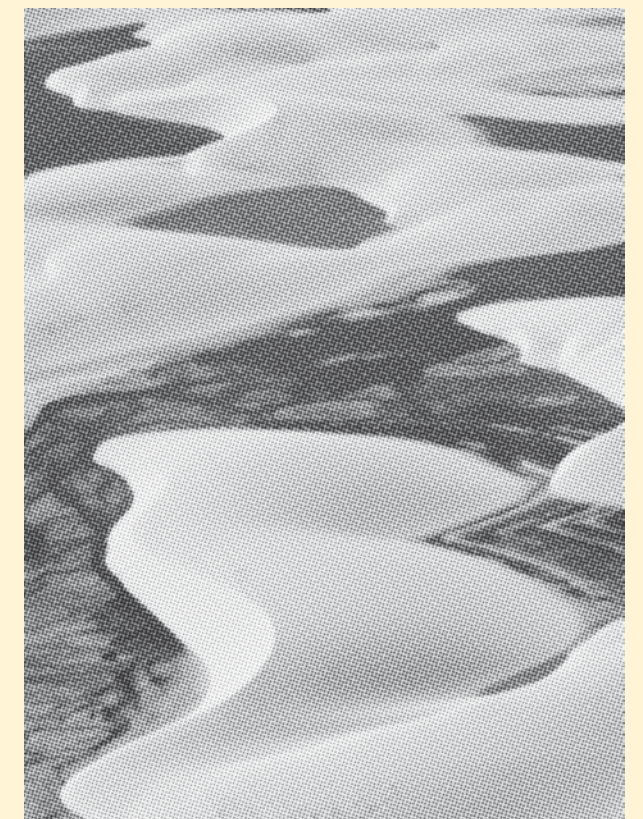
On the eve of the presidential elections, Brazil is coming to terms with years of political stability that have allowed for the emergence of a middle class, thanks to policies aimed at the domestic market, without neglecting international investments. What is needed now is to prepare for the needs of this new social fabric by creating the infrastructures and the labor market that are lacking, and that are the cause of some discontent.

by Antonio Calabrò

A world giant, in economy and now, in sports. Or a country of frustrated hopes, of *voo de galinha* (chicken flight), as the most critical observers say. The World Cup of soccer has been for Brazil a difficult test. And everyone, from its governors and politicians to entrepreneurs and intellectuals, from the restless students to the millions of fans of the soccer team with the green and yellow jersey, knows that the game being played is more important and complex than the one for a *Copa*. National pride and international prestige, held together by a political and social system and development prospects (in two years, the Olympic Games will also be hosted). But there is also an electoral challenge. Because Brazilians will vote for the presidency of the Republic in October. And the World Cup heritage will affect the assessment of the outgoing President, Dilma Rousseff, who was hailed by the hugely popular former president Lula as his successor four years ago, but whose consensus of prestige and acclaim has diminished over time. Social protests that erupted a year ago, and are still alive today, have, in fact, highlighted all the knots of a long period of economic and social development that have not yet found an adequate policy response. And now tension over the uncertain outcome is intertwined with the politics, economy, and sport. So let's take a look at the economic data. In the eight years of Lula's presidency and the four of Dilma, the choices in

economic and social policy have freed about 40 million people from poverty, expanded middle-class consumption (half of the population, with an average monthly household income between 1,800 and 7,500 reals, or between 540 and 2,300 euros), and created millions of jobs (the unemployment rate is just 5.4%). The strategy – inherited from the presidency of Fernando Henrique Cardoso and perfected by Lula – to combine the growth of the internal market (higher wages and targeted welfare, thanks to the subsidies from the *Bolsa Família* program that are given to the poorest families) with stimulus for investments, both domestic and international, has led to years of intense economic development. At some point, the virtuous circle stopped. The effects of the great global crisis erupted in 2008, with the 'currency war' that involved the *real* until at least last year (now there is a more balanced exchange rate, under 2 reals per dollar). But political and social issues have also emerged in Brazil that are in contrast to the boom and the widespread social perception of the 'new times,' that have slowed or even stopped growing. The list starts with inadequate public services, from education to healthcare and transport. It continues with the growth of a real estate bubble that is causing difficulties for large portions of a middle class that is trying to leave the favelas, but cannot find housing at a decent price (since 2008, housing prices have increased 243% in Rio and 197% in São Paulo). It has worsened with inflation

which, although closely monitored by the Dilma government (6% vs. the expected 4.5%, not at all comparable to the 30% of neighboring Argentina's real), has eroded wages and purchasing power. Economic growth has been very slow, with a GDP growth of 2% in 2013, after a disappointing 0.9% in 2012 and the prediction of another 2.3% in 2014. Both positive figures, of course, but a far cry from the 7.6% in 2010 and from the 5% on average in the first decade of the twenty-first century. And international newspapers are now writing "The miracle



that ended” and “Brazil loses the World Championship of economy.”

The issues of the crisis do not end there. Brazil suffers from low productivity (while wages are rapidly growing) and an industrial system that definitely has peaks of excellence (aeronautics, rubber, and automotive), but also a widespread level of backwardness, exports that are too dependent on raw materials and semi-finished products, and little quality production. Bureaucratic and fiscal constraints are also a burden. International assessments place it 116th in the World Bank's rankings “Ease of Doing Business” (involving 189 countries) and 114th in the ranking of competitiveness made by the World Economic Forum. To put it in a nutshell: with a vibrant economy, the country is undergoing a great transformation but it is still weighed down by the lack of investments, the lack of infrastructures (material and immaterial), widespread social and personal insecurity (high levels of crime and violence),

and reforms that have not been made. And by a deterioration of the cost and the quality of everyday life. Crises of expectations, you might say. The hope that economic development was unstoppable and that the living conditions would be improved for an ever-increasing number of Brazilians have been diminished by weak growth in 2012 and 2013. The increase in inflation (of prices and demand) has made the situation worse. And the government's decision to raise the discount rate (and therefore the cost of money) seven consecutive times since the beginning of 2013 to try to curb inflationary pressure has dramatically worsened the budget of millions of families, burdened with debt for purchases made in installments of goods and consumer services of all kinds. That is why the protests erupted last year, especially in large cities, in São Paulo, Rio de Janeiro, and Brasília, the federal capital.

“For the new middle class, refrigerators are not enough. People are calling for a better

quality of life,” says Luis Carlos Prado, an economist at the Federal University of Rio. “Brazil is close to having full employment, per capita income is rising. But this condition triggers new questions. How can someone who is forced to remain on a bus for four hours a day enjoy a better life? Or who is stuck in a hopeless traffic jam with their brand new car?” Protests from a disappointed middle-class. According to the statistics of Datafolha, 77% of the protesters are young graduates: the issue driving them to demonstrate in public squares is not poverty, but the crisis of prospects.

In the boom years, Brazil invested less in infrastructures, starting with those to improve the flow of transport. There has been a dramatic increase in private car ownership, symbol of the growth of well-being and of the expansion of the individual's right to mobility, but urban streets, highways, railways, airports, and ports did not keep pace with economic development. The Brazilian PACs (plans for accelerated develop-



ment), launched in 2007 and in 2010 with an investment of 2,000 billion reais, or more than 600 billion euros, were only partially carried out. And the infrastructures are still a bottleneck that is choking growth.

The step from transport to other public services was short. Poorly paid teachers also took to the streets. And their slogans were fiery: “A teacher is better than Neymar,” the star player on the Brazilian national team, “Dilma, invest in me, not in soccer,” and especially “Mais pão e menos circo,” more bread and less circus. The teachers' protest, with broad popular solidarity, exploded last year in conjunction with a sporting event of great international importance, namely the Confederation Cup, which leads up to the World Championships, and it expanded the horizon of the criticism, vociferous against the expenditure of 14 billion reais for building sports installations in preparation for the World Cup (six times the expenditure made in South Afri-

ca for the previous championships). The myth of soccer, “the national religion of the ball,” is wavering.

Known worldwide for the “five S” stereotypes (sun, samba, sand, soccer, sex), Brazil has tried to assert a new identity and pride in its quality of life and development. And it was precisely the policy choices of Lula, and then Dilma, that have strengthened Brazilian pride: its primacy within Latin America and the stimulus for trade relations in Mercosur; its leading role in the controversial research of common policies of the BRICS (with Russia, India, and China) with regard to the United States, the European Union, and powerful international institutions; and activism in its relations with African countries (with emphasis on common roots), as well as with Turkey and Iran. And within the country, the growing awareness of citizenship within the context of a now solidly liberal and egalitarian democracy. Nationalism. Economic and so-

cial development. Democratic policies. The pride of identity that has been found, however, is in contrast to the absence of a solution to the dramatic social problems.

And the political responses? President Dilma's position has been dialogue, moreover in line with the leftist nature of the PT (Partido dos Trabalhadores) and with the usual strategies of building and strengthening broad support among the middle class: a freeze on the price of transport services, a commitment to devote all the resources from the exploitation of the new large undersea oil fields to investments in education, and a strengthening of expenditures for public health, in part through the recruitment of thousands of doctors abroad, seeing as there are not enough graduates from the Brazilian universities. And the urban issue, security, protection of the purchasing power of households while keeping inflation at bay, work prospects, and the improvement of the

lives of the new generations are at the center of both government parties, as well as those from the opposition, who are preparing to battle in autumn for the presidency of the Republic. Politics is in agitation, having also been discredited by a level of widespread corruption which touches the leaders of the main parties and even the government milieu. All the parties are committed to trying to regain credibility, but the drop in trust remains. Therefore, political rehabilitation and balanced development are in the foreground, for an economy that needs to grow by giving space to investment and business, and simultaneously paying attention to the social equilibrium. All this is the new challenge for Brazil, which today, more than ever, is the focus of the scrutiny and judgment of the rest of the world. There is the responsibility regarding the future, but also the need to defend a legacy of past achievements. To continue to fly. And certainly not like a *galinha*.

ON THE ROAD IN ONE OF THE LARGEST COUNTRIES IN THE WORLD

Brazil is a boundless country with immense distances between one city and another. Yet, despite its recent vigorous economic growth, the highway network is still limited. But the enormous potential and the infrastructure deficit to be bridged are creating great investment opportunities and fostering collaborations between local and foreign companies, laying the groundwork for important partnerships like the one between Atlantia and the Bertin Group.

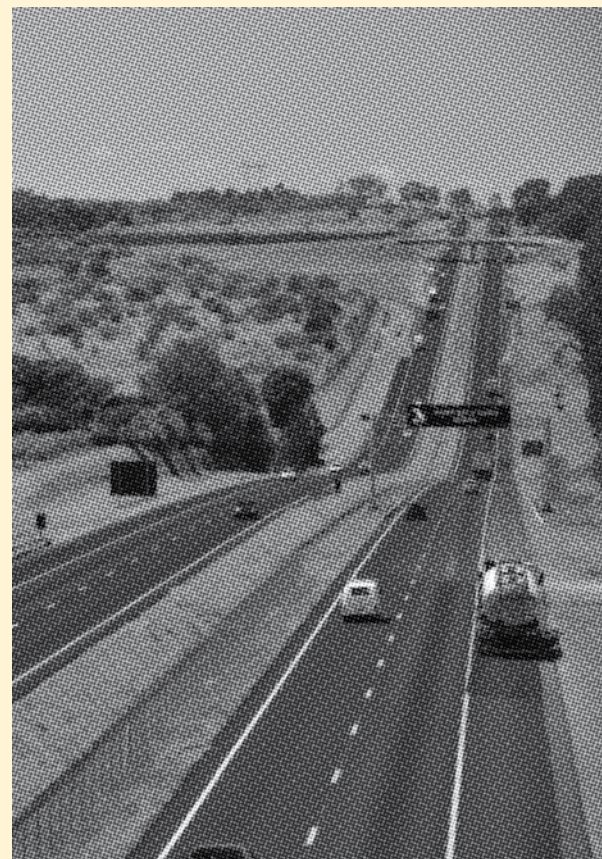
by Roberto Mengucci

In recent years, the growth of the Brazilian economy has been very strong, with the national Gross Domestic Product that has experienced average increases of close to 4%. Lately, although there has been a slight slowdown of the growth (2.5% in 2013 and 1.9% in the first quarter of 2014), many important macro-economic factors associated with a stable regulatory framework still show a significant potential for development. Brazil is a young country, with a rapidly growing population, one third of whom are under 19 years of age, in which increasingly large portions of society are emerging from the threshold of poverty and becoming part of the consumer bracket. This dynamic evolution is reflected, among other things, in an increasing rate of motorization that is positively influencing the transport sector. In particular, metropolitan areas and the southeast region of the country, including the states of São Paulo and Minas Gerais where the Atlantia Group is operating, have seen significant growth: the fleet has almost doubled from 2001 to 2012, increasing from 14.4 to 26.6 million vehicles, reaching a motorization rate of about 34 vehicles/100 inhabitants. These values are greater than the Brazilian average, approximately 26 vehicles/100 inhabitants, but they are still far from Europe's more mature economies (the EU15 average is about 59

vehicles/100 inhabitants, while Italy has about 68 vehicles/100 inhabitants) and from North America (the USA average is about 78 vehicles/100 inhabitants). Brazil demonstrates once again its ample room for growth for the coming years, which could potentially make it one of the largest automobile markets in the world. Brazil's economic growth has been accompanied by the development of infrastructures, particularly in the motorway sector, which has opened to both foreign and Brazilian private capital for financing investments, with the privatization of about 15,000 km (ca. 9,300 miles) of roads in the late Nineties and in the first decade of this millennium. Nevertheless, despite the effort made and the concession system that was developed, Brazil is still a country under construction: there is a clear infrastructure deficit made evident by a road network of more than 1.7 million kilometers (ca. 1 million miles), of which barely 200,000 km (ca. 124,000 miles) have been paved, and for the most part, with very low quality standards. Bridging the infrastructure deficit is one of the country's main objectives.

Infrastructure needs

According to a study by EPL (Empresa de Planejamento e Logística, created by the Brazilian government to structure and qualify the country's planning and logistics processes), Brazil would require public and



private investments amounting to about 100 billion reais (about 33 billion euros) a year for the next five years in order to cover the infrastructural deficit in the transport sector. Even the political choices at the federal level highlight the centrality of infrastructures in the country's development process. In 2012, President Dilma Rousseff launched the "Logistics Investment Program": a total investment worth 205.9 billion

reais, with a major role played by a private initiative, while the government will only act as a regulatory body and, indirectly, as financier. The new investment plan will grant concessions to build, modernize, and extend 7,000 km (4,350 miles) of roads, for a total investment of 46 billion reais. The soccer World Cup, and, in a more geographically limited capacity, the Olympic Games (which will take place in Rio de



Janeiro in 2016), have affected the development of the infrastructure sector and will continue to do so. This is thanks to the push they have given to a number of projects that were put on hold for decades and which were funded for the games' infrastructure constructions. These include, for instance, the BRT Transcarioca project, a rapid transit corridor for buses that connects the Galeão International Airport to the center of Rio de Janeiro. In recent years, foreign investments and partnerships between local companies and foreign companies have been increasingly frequent. That is how Atlantia came to encounter the Bertin Group, one of the leading Brazilian family groups. It was established in 1977, and developed over the years in the agro-industrial sector, particularly in the production and export of animal products around the world; it subsequently diversified its activities into other sectors such as infrastructures and energy. In June 2012, AB Concessões was created from the partnership with Atlantia and the Bertin Group, and it has since become the fourth motorway operator in the country: it now covers more than 1,500 km (ca. 930 miles) of toll motorways through the concessionaires Triângulo do Sol and Rodovias das Colinas, and 50% is held by Rodovias do Tietê and the concessionaire Nascentes das Gerais in the state of Minas Gerais. As part of the agreement

with the Bertin Group, AB Concessões also has an option to acquire 95% of SPMar, an operator of about two-thirds of Rodoanel, the ring road around the city of São Paulo and one of the major highway infrastructures under construction in Brazil.

Uniting companies and cultures

The joint venture of these two groups allows us to look with confidence to other future investments to further consolidate our position in the Brazilian market. This is mainly because AB Concessões is the result of industrial know-how, skills, traditions, and the entrepreneurial vision of its two shareholders, which has developed over decades of experience in Europe and Latin America.

The Atlantia Group's entry into the Brazilian market occurred in 2009 with the purchase of 50% of the concessionaire Triângulo do Sol, in the State of São Paulo, which was subsequently fully acquired.

In 2012, the partnership with the Bertin Group then allowed for consolidating the group's presence in the country, thus creating one of the main players on the Brazilian market.

The highways operated by AB Concessões are located in the economically privileged states of São Paulo and Minas Gerais. They represent about 42% of Brazil's GDP and constitute an important corridor for the flow of goods from the country's center-west region, which has experienced the greatest devel-

opment in recent years. These corridors are the access routes to the capital São Paulo and Belo Horizonte, linking regions traditionally dedicated to farming but with an increasing level of industrialization and the population's high consumption power, which allows for a good dynamism of traffic and a high resilience to economic cycles.

Since its establishment, AB Concessões has developed and strengthened itself as a cohesive and dynamic group involved in the organization of operating structures and in the management of processes and systems. It has a corporate strategy based on business ethics, as well as synergies between the business units and the holding company, to transmit a vision of unified, clear, and transparent business to all of the Group's employees. All this has been facilitated by the cultural proximity between Italy and Brazil, and by a fully integrated team in which a number of Italian colleagues transferred to Brazil, where they work side by side with the local staff. The harmony was almost immediate, and it was natural to provide the various professional skills and experience, guaranteeing the highest level of standards. In our sector, the human factor is an important differentiating element and the synthesis of the two cultures, Italian and Brazilian, and the experience of the two partners is one of the strengths of our Brazilian partnership.

A future of efficiency and development

The efficiency programs that have been implemented since the entry of the Atlantia Group in Brazil have yielded excellent results. Over the past three years, Triângulo do Sol has been firmly at the top of the rankings of the best Brazilian companies in the transport and logistics industry in terms of profitability, revenue, sustainable growth, and attention given to the human factor: in 2013, it won the award for the best Brazilian company, in 2012 it was the third in the sector at the national level, while in 2011, it was the second best

in Brazil and the first in the region of the south-east.

Even in the face of a period of economic slowdown in the country, in 2013, AB Concessões grew by about 20% in terms of EBITDA (gross operating margin).

Thanks to the results obtained in terms of operational performance, Standard and Poor's has decided to upgrade the local ratings of the Triângulo do Sol and Rodovias das Colinas by raising them to 'AAA'. A similar rating was achieved this year by AB Concessões.

The partners' intention is that of further strengthening the Group's presence in the country, and AB Concessões is the natural platform for the future. Among the opportunities for growth, there is an option to purchase the Rodoanel, the main highway work under development in Brazil, once the construction work is completed by their partner, Bertin Group. Rodoanel is the ring road around the city of São Paulo. It is one of the largest in the world, with a total area of about 177 km (110 miles); it is the first integrated system for urban and extra-urban mobility in the metropolitan region of São Paulo, acting as a bypass of the city center for heavy traffic heading to the Port of Santos, the main seaport in Latin America, located 70 km (43 miles) from the city of São Paulo. The *Sul* (South) and *Leste* (West) stretches are part of a single concession granted to the Bertin Group (SPMar concessionaire) in March 2011; the *Sul* stretch, about 60 km (37 miles), is already operational and the *Leste* stretch, about 45 km (28 miles), is under construction. There could be potential investment opportunities in the secondary market, through the purchase of concessions already granted in the past to private parties, or privatization projects for new highways, both federal and state. For this purpose there is a continuous monitoring of the market to identify new investment opportunities aiming to selectively participate where conditions are interesting for the Group.

SÃO PAULO WORLDWIDE

São Paulo is a metropolis full of conflicting needs, inhabited by a multitude of people who move about daily to reach their place of work. It is also one of the venues of the World Cup matches, so it has taken advantage of that event to put its hand to its urban structure. São Paulo is trying to transform things, but above all, to offer its citizens new comforts.

by Stefano Milano

More than eleven million inhabitants in an area of 1,500 square kilometers (933 square miles), with buildings and skyscrapers as far as the eye can see. This is São Paulo, the financial and economic center of Brazil. It is a chaotic city, a metropolis that brings together thousands of people, languages, and traditions.

Anyone who finds himself there can't help but be surprised by the impact made by the buildings and the amount of people running around the streets as they enter and exit the subways and buses.

São Paulo is also home to huge contrasts: it is called 'the city of ashes,' due to the gray tone of its buildings, but it is also a city of colors exploding in its art, on its walls, and in the local cuisine. It is the economic center of the country, and yet people who work there have to deal with long hours of travel to get around; it generates 12% of the national GDP but its streets are inhabited by many homeless people.

It is a city in evolution and, today, one of the venues of the 2014 World Cup, which has led to changes, opportunities (both practical and for reflection) and the idea of an urban project that will completely change its aspect, according to its mayor Fernando Haddad.

The city has been at the center of structural disputes for many years. Every single government has presented its own study of the city center, to make it for everyone (all of its inhabitants and not just the economy) and so that there would be ample cultural offerings, museums, and homes. But, every time, there were many difficulties.

Today, too, there are many ideas that could turn São Paulo into a better city, but the momentary economic crisis (or rather, slow development) has undermined its ability to implement profound changes, according to Haddad. This time, something seems to have changed: starting with transport, for which the government has allocated large funds for its financial capital, exploiting the occasion of the World Cup.

Eight billion reais, about two and a half billion euros. This is the figure for the most important changes, broken down by sectors: 3 billion reais for a total of 99 kilometers (62 miles) of bus lanes; 2.2 billion

euros for work on the aqueducts, to ensure the water supply; 1.4 billion have been allocated for the prevention of flooding and for drainage; and, one and a half billion euros for the housing project "Minha Casa Minha Vida," twenty thousand homes for those families who have to move for work-related reasons.

As we have seen, the most important figure has been set aside for transport. Why start there? Because, according to Dilma Rousseff, "ensuring fast, safe, and high quality public transport is a way to combat inequality in the cities of Brazil." And there is no lack of inequalities in São Paulo.

A lawyer, professor, and member of the Workers' Party (Partido dos Trabalhadores), the mayor of São Paulo Fernando Haddad was Minister of Education for Lula and Dilma Rousseff, and as mayor, even before funds were allocated from the government, he has long been involved with the mobility in his city. For example, "with the installation of 300 kilometers of fast lanes reserved for public transport, the buses have saved workers about 30 minutes a day," said Fernando Haddad. "That's a bit as if we had reduced their work week by four hours. Before, a city bus reached an average speed of 14 km/h, it has now increased to 21."

But the people of São Paulo do not only use public transportation. In fact, 50% of the inhabitants moves by car. Mobility around the city is about to change thanks to the Rodoanel ring road, while mobility in the city copes with the daily difficulties of a substantial number of transiting vehicles. In addition, the metropolitan routine would have had difficulty combining with that of a great international event like the World Cup. For this and other reasons, many of the projects begun thanks to the awarding of the World Championship (some completed and others still in the works) include the management of private mobility. The Nova Radial, between Avenida Itaquera and Avenida José Pinheiro Borges, the connection between the Nova Radial and Avenida Miguel Inácio Curi, the radial tunnel in front of the Itaquera station, the enlargement of the Avenida Miguel Inácio Curi, and the catwalk near the Artur Alvim station. This is the area in the west of the city, the one around the stadium Arena Corinthians. And this is the same area that "after the World Cup, will never be the same," according to Haddad. The conversion will start soon: "It will house a cultural center, a children's museum, and a federal university that will be added to what is already there." This legacy could hold many surprises. But in order for the future to truly look bright, the commitment must be manifold: the city of São Paulo will provide "incentives for companies to transfer to the western zone after the World Cup. This could fuel local development, leading to the creation of about 100,000 jobs." The project that appears to be in store for São Paulo goes beyond the needs related to the events. "We



want to create a balance between verticality and mobility, to decentralize the economic activities. Where there are houses, there is no work and where there is work, there are no homes. We want to mix the environments." This idea is not new in Brazil, already the home of the first smart city in history: Curitiba, in the state of Paraná. The city was redesigned by the architect and urban planner Jaime Lerner who, as the mayor, has revised its structure by thinking about the urban space as if it were a tortoise, which lives, moves, and works within the same shell. And that is how São Paulo is trying to transform its center, by accommodating 20,000 homes – 6,000 aimed at

low-income families – to generate employment also in the suburbs, where most of the population lives, ousted from the center precisely because of the housing market. But to succeed in everything, according to Fernando Haddad, the great cities need to be able to balance the exercise of federal power and of central power: "We have a serious institutional problem, we need to recover investment capacity and fiscal autonomy." And to overcome the internal protests. Which are happening precisely because, one year ago, the public transport system established a single ticket, which led to a price increase and substantial protest. Twenty cents of a real is

the difference in price, cents that represent a broader discontent related to decisions made by the institutions which have given a lot of space to the World Cup, giving the impression of sometimes forgetting about the social needs. Therefore, São Paulo has to be able to balance the demands of the multitude of financial, economic, social, and private interests that can come together in a city of this size, and according to Haddad, the efforts of everyone are essential in order to succeed because a lot is at stake: "São Paulo still has many problems but we mustn't forget what it means for the whole country. It is a force of nature."

MANAGING MEGA-CITIES

Interview with Carlos Leite

Cities inhabited by more than ten million inhabitants are the real power centers of the present: huge, overcrowded, and often lacking sufficient infrastructures, making mobility difficult and even hindering human relationships. Mega-cities are located in many countries, including Brazil. The word goes to Carlos Leite, an urban planner, writer, and university professor.

by Alessandra Viola



Cities extending for hundreds, sometimes even thousands, of square kilometers. Swarming spaces with paralyzed mobility, where distances and insecurity affect the social relationships of the millions of people who live there, and where power is concentrated in very few hands. The large urban concentrations, also known as 'mega-cities,' among which Shanghai (which now has over twenty million inhabitants), Mumbai, Istanbul, and many capitals of the countries in the developing world, are responsible for a large share of greenhouse gas emissions and represent a major problem for the planet. And yet, if they are properly managed, they can contain within them the solution to the problems they raise. Carlos Leite, author, of the book *Cidades Sustentaveis, Cidades Inteligentes* ("Sustainable Cities, Smart Cities," which will be published in English by Springer this year), is a university lecturer, urban planner, and co-founder of the architectural firm Stuchi & Leite, based in São Paulo, is convinced of this.

What is the definition of a mega-city? And what do mean when you say these giant urban agglomerations represent a hallmark of our age?

By definition, mega-cities are cities with more than ten million inhabitants. Nowadays, these large centers exert more power than that exercised by entire nations. For example, São Paulo is much more connected to the rest of the world than Brazil as a whole, and the same goes for Mumbai, Rio de Janeiro, and Bogotá. Mega-cities are the new emerging powers: these are the places where everything is happening. Taking the due differences into account, you could say that we have returned to the city-states of ancient Greece. They concentrate within them all the decision-making, politics, big business, the most active and participatory citizens, and the wealth. They talk to each other and interact, conducting business even when their respective nations are not doing so for political reasons.

More and more people are moving to live in urban centers, making them larger and more crowded every day. What does this mean? Is it a model of sustainable development or should it be reconsidered?

Urban planners agree that keeping on adopting the dominant urban model of the twentieth century is inconceivable. We are continuing to lose green areas, replacing them with buildings and people: it is a type of development that is clearly unsustainable. The mass urbanization of the last century has been an even greater

of concentration. I'm not the only one who thinks so: a number of urban planners are working on this idea, from Edward Glazer to Richard Rogers. I am convinced that, from the urban point of view, it is more interesting to concentrate the people rather than scattering them hundreds of miles away. Of course, it is not easy. Here in São Paulo, there is currently a big debate on this very topic: the mayor is studying the master plan for the city to decide where to locate new areas of expansion. His idea is that we must concentrate all new urban

continuing to grow outwards, we need to fill and reinvent these spaces currently in disuse. It is a much smarter and more economically viable solution. The main problem is convincing the market to return to investing in these areas.

How can we improve the centers where we live?

Cities are like people: we must take care of them. If we do not, they decline. A good city is one where individuals and institutions take care of the squares and streets every day. Only those can be the cities that are



problem in developing countries, where governments have not had the opportunity to build infrastructures and provide services in the areas of modern construction. We cannot possibly keep on going ahead with the low-density suburban sprawl: since we have to grow, it would be best to focus on discovering other ways and on the advantages of high density.

Does that mean it would be better to concentrate more people in less space? It seems a little overcrowded and claustrophobic ... We must avoid generalizations, but the idea is undoubtedly that

development along the lines of transportation. Many citizens associations are against it because they are frightened by the high density. However, I believe that the basic idea is correct: cities of high density and good mobility are more efficient than those with giant suburbs, which may be less populated but are also cut off by the lack of services.

How can you increase density in an already densely populated city?

There are huge unused spaces, industrial sites, and abandoned areas in every city. Instead of

lively, beautiful, sustainable, and with a high quality of life. You'll recognize them by the people who inhabit the streets, strolling by and stopping in cafes. Today you no longer see people on the streets of Brazil's mega-cities. People move on foot only over short distances and they essentially live indoors: walled inside fortified condos, in cars, offices, or shopping centers. There are essentially two reasons: the absence or inadequacy of public transport, which forces them to take their car every time they move, generating huge traffic jams as well as insecurity and urban violence. For these reasons, people do



not intermingle much any more. People live in the same small circle and all the city's value of the city, which consists of the mix of opposites and the concentration of differences, will be lost. A city helps people interact, and if it lacks this interaction, it is destined to die.

What role do new technologies play in all this?

Today we are much more connected than we were just a few years ago. We are creating organizations, new structures of pressure and control that are outside the normal systems of power and government. Technologies are powerful tools, but our love affair with them should not make us lose sight of the fact that in many places in the world, they are simply not enough. More and more

people are discovering how to use apps that call taxis, organize meetings, inform us about when the next bus will arrive, or help us cultivate interests. But in the mega-cities of the developing world, where often not even the most basic needs can be met, this is not enough. It's true, today you can find the same iPhone app in New York and in a favela, but there is a huge portion of the population that has an iPhone but not have access to any buses or schoolbooks, and they are suffering every day because of the violence in the environment in which they live. And all this is happening even if our phones are the same: apps do not replace real needs.

Hosting the World Cup in Brazil has required a massive orga-

nizational effort and planning. What has been done in order to deal with this challenge and how was it possible to come to terms with these instances and environmental sustainability?

In short? Very little was done. I am critical of the funding for the World Cup was managed, and so are many other urban planners and architects. There were huge investments made for stadiums and marketing, but few interventions for the cities themselves. And there is a gigantic problem of mobility in Brazilian cities. There are enormous, unmanageable traffic jams, which make it so we can no longer move around. The government has made great promises, but unfortunately it only focused on opening big sta-

diums in twelve cities, without doing much about mobility. It was a unique opportunity, and it has been partially wasted.

What kind of interventions would Brazilian cities required to improve mobility?

We wanted a greater extension of the trains, subways, and the BRT lines (Bus Rapid Transit, which are a fast-moving bus system on dedicated lanes functioning as an aboveground subway. It was opened in the Seventies in the Brazilian city of Curitiba, and it has since been adopted by dozens of governments around the world editor's note).

Politicians had made promises, but in the end, most of their attention was devoted to the stadiums.





A GREEN AND YELLOW CENTURY

A sport imported from old Europe that soon became a hallmark of the talent and imagination of a people. In Brazil, soccer, even before medals and memorable victories, is a story of the people: soccer players who, with their touch and often also with their way of life, have left their mark even during this World Cup as well.

by Andrea De Benedetti

In the beginning, there was Charles Miller, a sort of Scottish Christopher Columbus in the late nineteenth century who exported the game to Brazil without suspecting that, like the real Columbus, he was discovering America. Not the one of Eldorado, the forced colonization imposed by the *conquistadores*, exterminating the natives to make way for progress, but the America of the back-heel kick, the *bicicletas*, and the *jogo bonito*. Cocky and unwary as they were, the British were under the delusion that no one could ever deprive

them of their role and prerogatives as the masters of soccer. Instead, they committed the unforgivable mistake of fertilizing the most marvelous and inexhaustible reservoir of talent in the world. The consequences are known, and are not limited to the listing of titles and medals, but rather have to do with prestige, with authority, and ultimately, with being labelled the homeland of soccer. For over fifty years, it has no longer been Britain, but Brazil.

Suffice it to name the great champions who have worn the green and yellow jersey (which until 1950, was actually white) to give

an indication of how durable the hegemony of Brazilian soccer was in the last century and how humiliating the spread still is between the allocation of talent and beauty in Brazil and that of the rest of the world. The first declared champion was actually a German half-blood, Arthur Friedenreich. The second, however, was a dark-skinned native: Leônidas da Silva. With a name like a Spartan leader and a flexible physique, he took no part at the Thermopylae in Brazil in 1938 – defeated by Italy 4-2 in the semi-finals – because the South American coach, with a presumption inversely proportional to his

foresight, preferred to spare him for the hypothetical decisive match. It is said that he was the inventor of the overhead kick (but according to other sources the merit should be attributed to the Chilean Ramón Unzaga) and he was a virtuoso at dribbling. Of course, this was the first stage of an evolutionary chain, link by link, made possible by the emergence of soccer players who became increasingly innovative and perfect. Twelve years later, on the occasion of the World Cup held at home, there were already at least a couple of champions playing for Brazil: the top scorer Ademir, nine goals in six

games, and the refined Zizinho, whom Pelé esteemed as his heir. The two of them were not enough to avoid the nightmare of Maracanazo, but they made it clear to the world, and especially England – in its first failed participation in the World Championships – that the hierarchies had been reversed since the time of the Scottish evangelist: now they were in command. And even though the 1950 championship was inscribed in the annals especially for Brazil's defeat by Uruguay, reading it again through the wide angle of History reveals that it marked the definitive entry of Brazil into the elite world and its change in status from an outsider to the team to beat.

The first title arrived eight years later, in Sweden, and in that case it was truly hard to keep track of the champions who marched with the World Cup in their hands: Djalma Santos, right-back, nicknamed by Eduardo Galeano 'a Muralha', the wall; Nilton Santos, left-back, also known as 'Enciclopédia do Futebol', and any translation is unnecessary; and then Didi and Vavá, the first two of a famous triplet of bi-syllable monikers, ending as we know, with Pelé; and Garrincha, the 'Alegria do Povo', the happiness of the people, the malnourished, cross-eyed kid with scoliosis, a club foot, and a bad knee, who was the father of an unknown number of children born to an equally unknown number of women, and the deadliest dribbler in the history of soccer. And finally Pelé, three World Cups, twenty-six trophies won wearing the Santos jersey, more than twelve hundred goals scored in over twenty years as a professional, and a career during which, even if one were to try to hem him in with the numbers, he overflowed everywhere, a river of talent at constant full flood that only Giovanni Trapattoni – so they say – once managed to keep at bay, moreover during a friendly match. The team of '58 was so strong that it repeated its victory four years later in Chile, and even without the help of 'Rey', who had been injured in the second game of the tournament. In 1970, a utopia at the limit of the heretical took shape, the so-called team of the five number 10s. And such number 10s! Pelé, Gérson, Tostão, and Rivellino. And Jairzinho, the second player, after Ghiggia, able to score at least one goal in

every match of a World Cup championship. The last one he scored was against Italy in a final match that was the most unbalanced ever: 4-1. And so, goodbye Rimet Trophy, since then permanently in the trophy cabinet of the Brazilian Football Federation (but actually not, because in 1983 the trophy was stolen and several hypotheses on its fate are still circulating).

Leap ahead twelve years, and here we are in Spain. The year is 1982, the World Championships are seen in color, and Brazil has the usual flashy rainbow of champions. Practically all of them, except for two – the goalkeeper Waldir Peres and the center forward Serginho – but enough to spoil the party. That extraordinary team, eliminated by Italy in the legendary challenge held at Sarrià in Barcelona, had many champions we would later see wearing the jerseys of Italian teams: Júnior, Cerezo, Falcão, and above all, Zico and Sócrates. Zico, a right mid-fielder as quick as a cat, the first post-Pelé player for whom the title of 'heir of O Rey' did not seem blasphemous. And Sócrates, the 'doctor', the trade unionist, the inventor of 'Corinthian democracy' (the team formation decided by the players through voting), a master of the back-heel kick that made fans fall madly in love with the Fiorentina team even before seeing him at work in the purple jersey. Because after that ...

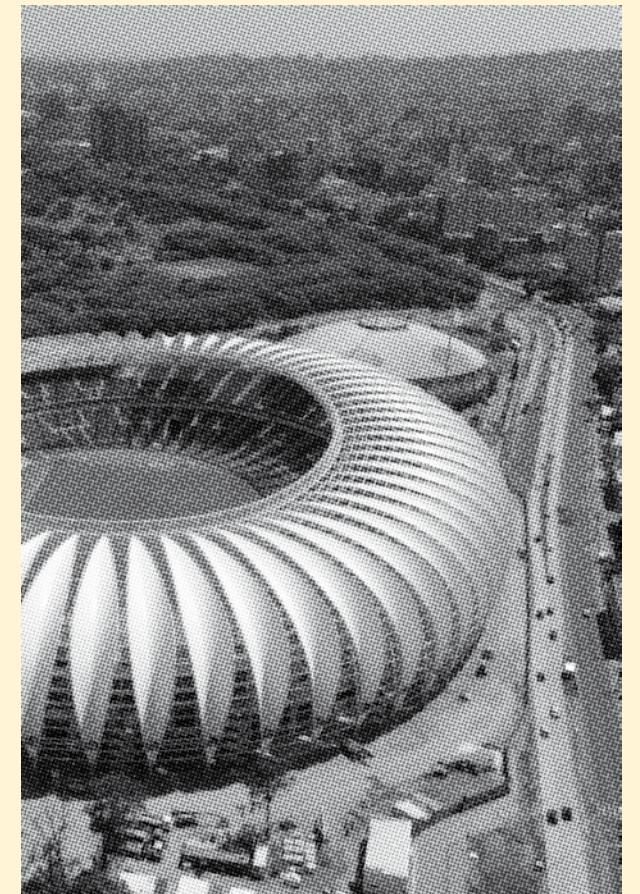
Comes the year 1994. Twenty years after the first attempt to launch professional soccer in Yankee land, the United States became the theater of Brazil's return to World Championship victory. Fate decreed that the Italian team would lose once again, condemned by a mistake made by the most Brazilian player on our team, Roberto Baggio, while the other side regularly scored thanks to Romário, called 'or Baixinho' (the short), who along with Bebeto formed a treacherous and deadly pair of center forwards. Romário was not exactly a saint, but a fabulous yet relentless goal scorer, also able to exceed the legendary threshold of 1,000 goals in his career.

The successor with the No. 9 jersey of Brazil, Ronaldo, did not achieve that statistic but only because fate prevented him. A phenomenon in his youth, *gordo* (fat) in mature adulthood, with injuries that irretrievably short-

ened his career, Ronaldo was one of the most prodigious soccer machines ever produced by Mother Nature. Powerful, fast, and brilliant, in his career he won two World Cups (as a reserve in '94, and the protagonist of the 2002 Championship), and two Golden Ball awards, but it brings tears to the eyes to think about what he might have been able to do, if it hadn't been for the ambush of Fate.

The period between the two millennia was particularly fruitful regarding new talent for Brazil. Before and after Ronaldo, dozens of other phenomena, one more marvelous than the next, sprouted like mushrooms: Roberto Carlos, a left-fielder, the kind you ought to need a gun permit for; Cafu, 142 appearances and two world championship victories for him, too; Ronaldinho, dancing the samba with the ball still attached to his foot. And then Rivaldo, Kaká, and Adriano, a marvel of power and a career thrown away for a few drinks too many. And today? Today, Brazil continues to export talent, but tal-

ent that is less raw and instinctive than it once was, because for a couple of decades now, Brazilian soccer culture has become contaminated by European tactical rationalism, giving rise to a type of player who is perhaps more evolved and intelligent but certainly less pure and spontaneous than a Garrincha or Zizinho. In Italy, there are aren't many, or rather, there are only a few who are able to make a difference, to stand out from the enormous mass of mediocre players, Brazilian or not, imported into our country by agents with a limited knowledge of soccer and even fewer scruples. The exceptions are the by-now elderly Kaká (Milan), Roma team player Castán, and the Inter players Juan Jesus and Hernanes, the only 'Italian' summoned for the World Cup. The World Championships awaited the explosion of Neymar, the last descendent of the old acrobatic tradition. Because to have fun without winning can also be frustrating, but it is impossible to win without having fun.





MOBILETECH

by Emanuela Donetti

THE BEST ROAD

Chaotic traffic, inadequate public transport, outdated airport infrastructures, and a lack of information in languages other than Portuguese. Not to mention the pictures that show endless rows of cars on the six-lane highways in São Paulo.



There are no better cases in which technology can do wonders. So to drive more efficiently all over the country, it is best to download on your smartphone the app **Brazil Traffic Cameras**, made by Drowning Zebra (there are also the Canadian and U.S. versions): a live feed from hundreds of cameras focused on the traffic of the streets of São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador, Fortaleza, Curitiba, Recife, and Vitória.

play.google.com/store/apps

EACH CITY HAS ITS OWN MEANS



Are you in Rio de Janeiro? The **MetroRio** and **RioBus** apps will help you avoid traffic. The first contains all the city's subways; the second indicates on a city map the position of each bus in real time. The data is collected directly by **DataRio**, the Open-Data portal of the City of Rio.

With **Trânsito Rio**, traffic conditions on urban roads, highways and suburbs from Rio to Copacabana come directly from social networks in real time. A similar service, extended to the entire Brazilian territory, is offered by the app **Rodovias Brasil**.

Instead, for those who are traveling further south, there is **Cadê** or **Ônibus**. The bus schedules for the two companies in São Paulo, SPTrans and EMTU, is also available on Facebook at www.facebook.com/cadeoonibus, or on the website www.cadeoonibus.com.br.

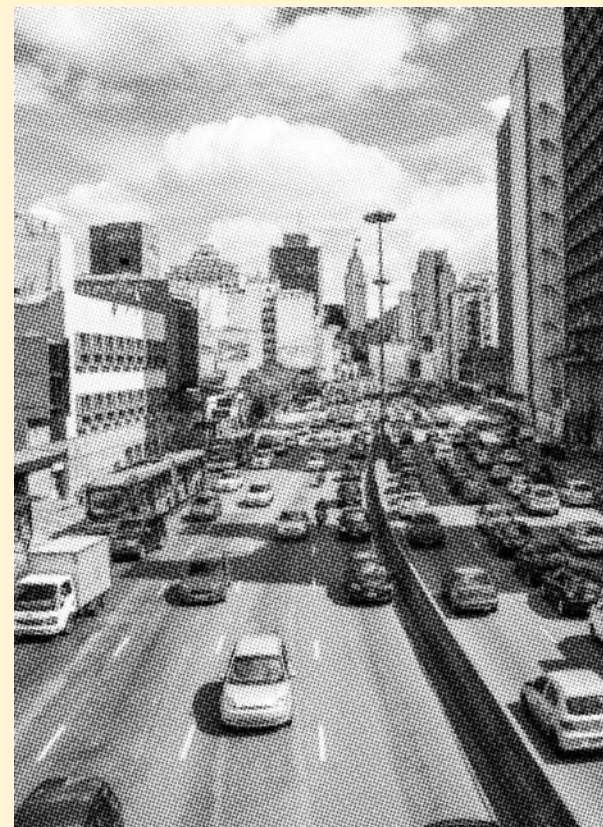
Do you prefer a single application for every kind of information? All you need to know about the mobility of São Paulo in real time, its subways, bus, traffic, and weather, can be found thanks to **Mobilidades São Paulo**.

www.facebook.com/cadeoonibus

www.cadeoonibus.com.br

CAR SHARING IN SÃO PAULO

If you are used to car sharing in Milan and Rome, you shouldn't pass up this good habit in the largest metropolis of South America. In fact, in the city of São Paulo you can find **ZazCar** vehicles in 45 locations. It is a service similar to the ones known in Italy, with a difference: the car must be returned to the same place where it was taken from. Open 24 hours a day, and located mainly in the southern and central areas of the city, the cars are concentrated on the Avenida Paulista and in the Pinheiros bairro; however, they can also be found in the areas of Mooca, Anália Franco, Saúde, Butantã and Brooklin. All you need to do is make a reservation by phone or online. When turned on, the on-board computer asks users to verify the vehicles' conditions: evident damage to the body or to the functioning of the engine, and the cleanliness inside and outside; in case of complaints regarding damage or dirt, the user's bill will include an extra charge of about 50 reais.



zazcar.com.br

SAMBA BIKES AND NIGHT BUSES

As for soft mobility in Rio, tourists and citizens can use the bike-sharing service **Bike Rio**. Designed by the City of Rio and financed by the Itaú Bank, it consists of about sixty stations, located mainly in the southern part of the city, with its characteristic orange bikes, called "Samba bikes." To use the service, visit the website www.movesamba.com.br and buy an online subscription. The first hour is free, after which you can simply return it to a station and take another one fifteen



minutes later. The monthly pass is 10 reais (about 3 euros); instead, the daily use is 5 reais.

Given the chronic lack of railways and trains in Brazil, long distance trips can be done by air or by bus. Of course, they are not exactly the kind of buses we normally picture, but rather the classic tourist bus that offers services and amenities of all kinds, and in some cases flights even include a meal. The distances are such that a journey may last several hours, or even days. In this case, make sure you book the night service: wider seats, recliners, a pillow, a blanket, and morning coffee served by a hostess. To go from Manaus to São Paulo, or from Belo Horizonte to Salvador de Bahia, the website www.buscaonibus.com.br is the right one for organizing the trip: it has all the national routes, including night buses.

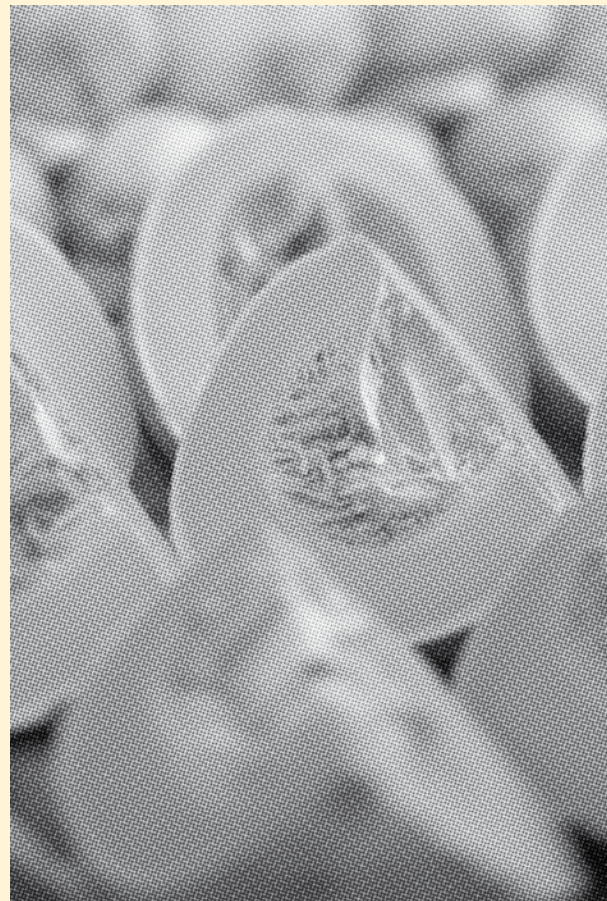
www.movesamba.com.br

www.buscaonibus.com.br

BRAZIL IS REINVENTING ITSELF

The collective imagination about Brazil is extremely rich, but it is fed by many clichés that often do not reflect the change the country is going through. We thought we already knew everything about this country, but this journey will reveal the new face of Brazil that hides many surprises.

by Kevin Raub

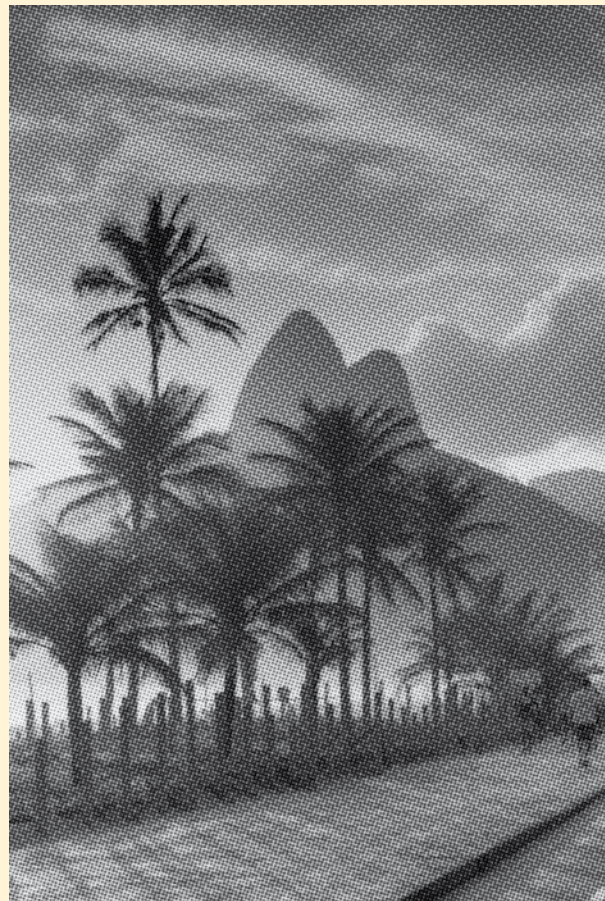


Brazil is the country of the future. That's what Viennese-born writer Stefan Zweig told us in his 1941 book *Brazil, Land of the Future* and because millions of people – artists, journalists, economists, politicians – have repeated it millions of times since, along with Brazilians consistently adding the snarky addendum: "... and always will be," it's what we know about Brazil. Or is it?

The phrase is actually quite meaningless, like "Free Beer Tomorrow," at your local pub. All we really know is Brazil is a very

complex beast, a collision of cultures, religions and economic circumstances that meld together to shape a national identity unlike any of its Spanish-speaking neighbors or anywhere else in the world. Brazilians love to say, "Isso é Brasil" (That's Brazil!) as an excuse for anything and everything about their country, but it's particularly appropriate here: Brazil *is* Brazil ... but why?

Brazil is the fifth largest country in the world, sandwiched between the USA (4th) and Australia (6th). It is blessed with 7491 km of coastline, nearly every centimeter home to a sun-kissed beach tram-



pled over by a gorgeous bronzed population that knows nothing if not how to have a good time: Samba, *caipirinhas*, *açaí*, *fio dental* bikinis, surfing, sun and sex, all of which are centered around a day at the beach in this sand-worshipping nation.

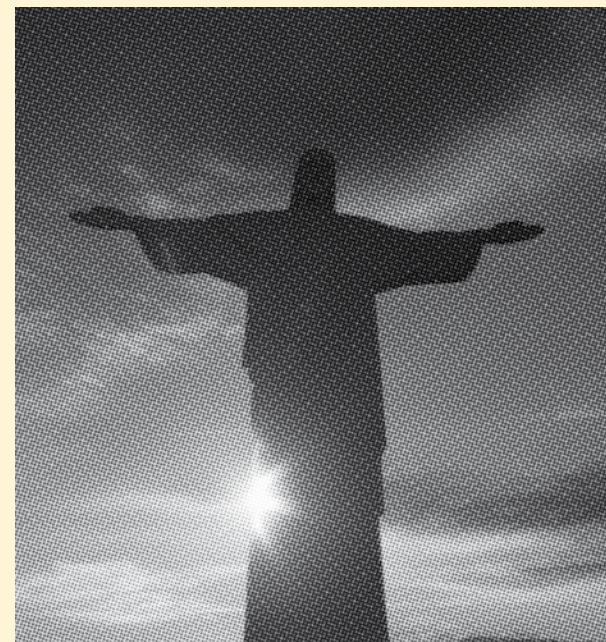
Of course, it's very easy to get caught up in this Brazilian wave, much the same way Michael Caine and Joseph Bologna got caught up in it in 1984's *Blame It on Rio*, a film that helped shaped the pre-conceived notion of Brazil as a land of milk and honey for many folks born in the 1970s. On the other hand, of course, all of

these things are stereotypes and generalizations. That's not to say they are not a valid part of what makes Brazil *Brazilian*, but let's not get carried away assuming Brazil is little more than sex and sand, football and *favelas*, fun and sun. It's a far richer tapestry spun from a complex colonization, waves of immigration and an unparalleled *joie de vivre*. Having snagged the honors of host nation for the 2014 FIFA World Cup and the upcoming 2016 Summer Olympic Games – the first time the sporting world's most prestigious event will ever be held on Latin American soil

– a spotlight has shone on Brazil for the better part of the 2010s and before, a time where most of the world was suffocating under a global economic crisis that Brazil weathered like a veteran sailor through a perfect storm. Along the way, the country briefly overtook the U.K. as the world's sixth largest economy before settling back it in 7th place with an annual GDP of 2.2 trillion dollars. The stumble back didn't matter: Brazil had arrived and the world was paying attention. Brazil was now being afforded an entirely new level of respect on the global stage for a country that some might say has often suffered from an inferiority complex.

Despite an overvalued currency, crippling taxes and bureaucracy and skyhigh prices for nearly everything except mangos and cigarettes, the fortunes of Brazil in the last few years have meant that not only is the country finally seeing a middle class emerge, but that emerging middle class suddenly rife with buying power previously reserved for the precious few, making the rich and privileged uncomfortable as their foundations of living in a different Brazil than the overwhelming majority of 190 million people began to give way. Suddenly, they were sharing sands in Ipanema with Class C, the lower middle class in Brazil's classist categories of economic power (Class A is the rich and famous, Class E is the dirt poor and so on) and they don't like it one bit.

Those that struggle have taken to the streets, as we have seen with the widespread and often violent protests over the last year or so over the gross overspending of public funds by Dilma Rouseff's administration in preparation for the FIFA World Cup. Brazil built the second most-expensive football stadium in history in a city (Brasília) with no professional football team, for example, while public healthcare, education and infrastructure are woefully inadequate for the majority of citizens. Meanwhile, the Brazilian elite are seen sporting T-shirts as part of a campaign by high-end fashion brand Ellus that read, "Abaixo este Brasil atrasado" ("Down with this underdeveloped Brazil") – a Brazil they themselves are rarely a part of and are uncomfortable



being associated with. What the world is now beginning to understand is Brazil's uneasy disconnect among its social classes: the country is uncomfortable in its own skin.

But life in Brazil is quite good if you can manage the prices, bureaucracy and day-to-day grind of a developing country. The landscapes are stunning. As a travel journalist living here, all it takes is a trip however big or small to completely renew my enthusiasm for the country. Whether it's the pure green enormity of the world's largest rainforest (the Amazon), the monstrous roar of stunning Iguazu Falls, the pure unadulterated beauty of Lençóis Maranhenses National Park, the jaw-dropping wildlife in the Pantanal or the cerulean waters of Fernando de Noronha, the place is a living postcard and seeing it all with one's own eyes is pure travel bliss. There are even Italians making wine here in a small region in Rio Grande do Sul that comes off as a micro-Tuscany of rolling vineyards and gorgeous castles.

The food is equally amazing. São Paulo is home to the world's largest populations of Italians, Japanese and Arabs outside of Italy, Japan or Arab countries. The ethnic food in the city – some 52 documented types of non-Brazilian cuisines – is outstanding, only to be topped by local recipes. There's the national dish,

feijoada, a settle-in-on-Saturday-afternoon goliath of black beans, pork and all the fixings that dates back to slavery times. Then there's the African-influenced *moqueca*. In layman's terms, it's a seafood stew served over rice; dig a little deeper and it's an amalgam of flavor that represents Brazil in a mouthful. With a base of African palm oil (*dendê*) and coconut milk (known as *moqueca Bahiana*, from the heavily African-influence state of Bahia) or olive oil (known as *moqueca Capixaba*, from the state of Espírito Santo), it's a pool of sea and spice that arrives swimming with fish, lobster, shrimp or any combination of the three, stewed in a traditional clay pot with onions, tomatoes, garlic and cilantro and served over rice with *farofa* (toasted *manioc* flour) and *pirão* (a fish sauce-based mash). The most important accompaniment? Fiery hot sauce made with sharp-red *malagueta* peppers that rain down a wallop of wow in each drop across the plate. Eating here is a privilege. And what about the people? Brazilians are warm-hearted, carefree, hilarious compatriots I'm proud to call my friends. When you find a good one (there are plenty of bad people here to weed through first), you grab hold, pull them close and never let them get away. A good Brazilian friend is a friend for life.

Brazilians, resident foreigners and visitors alike love to com-

plain that nothing works in Brazil. A lot of the time, it's a valid complaint. But sometimes Brazil pulls off miraculous efficiency and innovation. Passports come to mind. It takes about two days to receive a Brazilian passport (compare that to four to six weeks for a U.S. passport). The banking system is high-tech as well, developed over years of dealing with more fraud than average. Today, it's heralded as a world leader in banking technology. The coolest thing about it? You can deposit money into someone else's bank account through an ATM *without* a card. Brazilians are the best in the world at *jeitinho*, the Portuguese word for figuring out a creative way around a puzzling problem. It's as if every Brazilian in the country is as skilled as MacGyver! And that's to say nothing of ethanol – Brazilians started running cars on alcohol in the 1970s, while the rest of the world was simply hangover from drinking it.

Brazil still has a long way to go, though. Since its independence from Portugal in 1822, the country has been designed to keep the rich wealthy and the poor destitute, something that is clearly evident in everyday life here, especially through the eyes of an expat such as myself. It all comes down to education. Brazilians blame the Portuguese for not emphasizing education, but Brazilians have had nearly 200 years to do something about the problem themselves.

The Brazilian elite, educated at 30,000 dollars a year private schools or abroad, are comfortable keeping it that way. Once you educate the masses, the masses against the classes becomes a far fairer fight. The dominance and lifestyle of Class A will be threatened. They only could look at the spectacular fall of Brazil's richest man, Eike Baptista, for a glimpse of the possible future if the future ever actually does arrive: Baptista's net worth of 30 billion dollars in 2012 made him the 7th richest man in the world; a year later he had lost \$200 million dollars due to debts and plummeting stock prices and by 2014 was considered to have a negative net worth. The Brazilian elite was sent a message received loud and clear: "We are vulnerable".

THE FLAVOR OF THE FOREST

by Silvia Ceriani

The Amazon rainforest covers more than five million square kilometers, most of which (namely about 3.5 million km²) is located in Brazil. On a global scale, this means it is both the largest thicket of tropical forest and it has about one-fifth of the world's fresh water, one-tenth of the known fauna, and more than 40,000 plant species. The ecological well-being not only in Brazil, but on Earth as a whole, largely depends on the conservation of this immense wealth; the Brazilian territory, however, is still subject to exploitation: increasingly large areas of the Amazon forest are being deforested, not so much to secure supplies of timber, but rather to make room for the livestock industry, an increasingly important aspect of the national economy. Inside the forest, mankind can nevertheless implement sustainable activities from the standpoint of their environmental and social impact; they can do so while conserving natural resources, ensuring local communities adequate means of subsistence, and respecting cultures and traditions that are

deeply rooted in this rich habitat. Besides an environmental value, the conservation of biodiversity also has a fundamental economic value. This can be seen in recent years by the rebirth of the cuisine of Latin America in general, and Brazil in particular, where we find the likes of chef Alex Atala, one of its most important ambassadors recognized at an international level. Many of the names of the forest's products are related to the work of indigenous communities.

Among these, for example, there is the honey made by Canudo bees and by Waraná bees, both of which are harvested by the Sateré Mawé Indians and are deeply interconnected: these honey bees and the waraná flowers (also known as guarana, ndt) fall into the same system, which is also recounted in the local myths. As the story goes, when Anumaré Hit ascended into heaven, his sister remained on earth to take care of the forests of Waraná together with the indigenous community. Those same natives are still taking care of the habitat, and they are aware that the pollination carried out by bees is the basis for the survival of the Amazon rainfor-

est. The bees of the Sateré-Mawé are stingless and they are housed in many small hives obtained from local timber and scattered in the heart of the forest. They are a very productive variety: they can produce up to eight gallons per year of liquid honey with a penetrating taste, which is extensively used in folk medicine. Thanks to these bees, the local inhabitants also obtain a highly digestible pollen and large amounts of propolis that, just like honey, is of fundamental importance in traditional medicine. However, the origin of waraná lies a practice of semi-domestication: in fact, the Sateré-Mawé gather the seedlings sprouted from fallen seeds at the foot of a particular variety of wild vine and transplant them in forest clearings. Here, the waraná's white flowers and clusters of red fruits grow, and are harvested with simple procedures, from which they derive the traditional sticks (which are grated at the time of consumption), as well as seeds that are rich in phosphorus, potassium, vitamins, and tannin, for fighting fatigue and stimulating cognitive functions and memory. And these are certainly not the only products of the forest with medical properties. For instance, Brazil nuts (*castanhas do Pará*) are fruits rich in selenium, and their antioxidant value is evermore universally appreciated. There is also the pulp of the *açaí* berry (*Euterpe oleracea*), with its high concentration of anthocyanin, as well as calcium, iron, and vitamin A, which is becoming increasingly widespread on the world market; this also means that their export price has increased significantly, which means they have also become more and more inaccessible for the people of the Amazon.

The wealth of Brazil's biodiversity, however, does not derive solely from the Amazon rainforest, which extends into the north of the country, crossing the border into Ecuador and reaching even into Peru and Bolivia. Many of the products attesting to the

wealth of this vast territory come from completely different environmental contexts. For example, the ecosystem of the Brazilian *caatinga* (characteristic of the country's northeast region, which also includes the semi-arid land of Bahia) is home to the *Licuri* Palms (*Syagrus coronata*); this plant bears bunches full of green fruit that can be eaten unripe or ripe, fresh or toasted, and a nourishing oil can also be extracted from them. The *juçara* (*Euterpes edulis*), is yet another kind of palm tree that grows naturally in the surviving areas of the Atlantic Forest in Southern Brazil; it is one of the staple products of the food culture of the indigenous ethnic group of the Guaraní. They extract the heart from the palm's trunk, which, from an organoleptic point of view, is far better than the ones obtained from all the other existing varieties in the country. It is a rare and precious product that is usually eaten raw (seasoned with honey, because there is no salt or sugar in the Guaraní diet), but it can also be boiled, fried, or roasted over coals; all the other parts of the palm, instead, are used for construction purposes or crafts. The list of examples of Brazilian biodiversity could go on and on, just like the explanations about how each product has a deep bond with local traditional cultures. At the same time, the list of the great contrasts and dilemmas that affect this country would also be very long. As a matter of fact, here more than anywhere else, the preservation of biodiversity is opposed to the development needs, to a deforestation that proceeds at an ever increasing rate, not so much to obtain timber, but rather to make room for extensive farming and to meet the demands of the meat industry. Brazil is the heart of a dilemma that is being felt everywhere in the world, and which can be brilliantly overcome only if the protection of its natural and cultural heritage will be put before the needs of indiscriminate development.

SLOW FOOD PRESIDIA

SATERÉ-MAWÉ NATIVE BEES HONEY

Production Area: indigenous land of Andirá Marau, in the basin of the two rivers of the same names, Pará state, North of Brazil.

Seasonality: all year

Presidium contact person:

Maurizio Fraboni, acopiama@gmail.com, +55 9232137368 – 9291405728

SATERÉ-MAWÉ NATIVE WARANÁ

Production Area: indigenous land of Andirá Marau, Pará state, North of Brazil.

Seasonality: flowering occurs in the dry season.

Presidium contact person:

Maurizio Fraboni, acopiama@gmail.com, +55 9232137368; Obadias Batista Garcia, obadiasgarcia@gmail.com

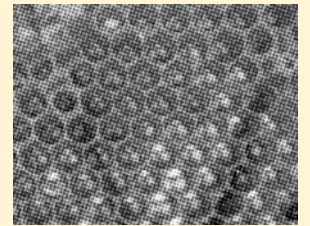
JUÇARA PALM HEART

Production Area: Guaraní Silveira reserves (municipality of São Sebastião) and Boa Vista (Ubatuba), São Paulo, Sudeste.

Seasonality: the seeds are harvested twice a year.

Presidium contact person:

Maurício Fonseca, mafonnn@gmail.com, + 55 1133618131; Adolfo Timóteo Vera Mirim, institutotekoarandu@gmail.com, +55 1197872952



SATERÉ-MAWÉ NATIVE BEES HONEY



SATERÉ-MAWÉ NATIVE WARANÁ



JUÇARA PALM HEART



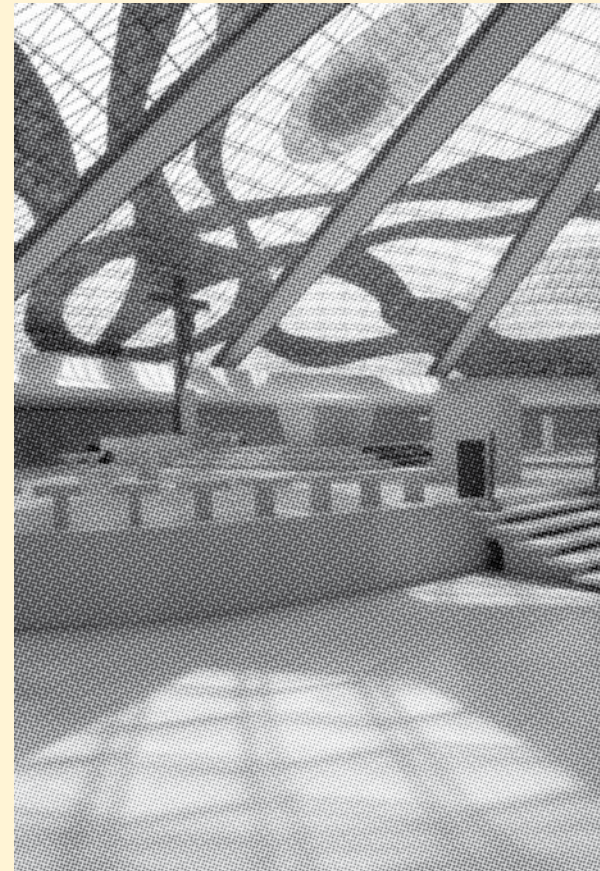
BELO HORIZONTE-BRASILIA SNAPSHOTS THIRTY YEARS LATER

The Eighties: a brown Alfetta, two men, one twenty years old and the other one fifty, the long road between Belo Horizonte and Brasília. A series of photographs to relive that journey, revealing how a country, now more than ever at the center of the world's attention, looked like thirty years ago.

by Enrico Remmert

In December of 1980-something, for a series of circumstances that would be time-consuming and irrelevant to explain here, I found myself traveling on a road far away from home: the one that connected, and continues to connect, Belo Horizonte to Brasília. I still have a series of photographs taken with one of those disposable cameras, which have gone extinct since the advent of digital. Nowadays, according to Google Maps, those 736 km (457 miles) of road require a travel time of about eleven hours. Back then, however, it took twice as long. They are strange snapshots, printed in a square format; despite being almost thirty years old, they still have bright colors. To tell the truth, the first photo is completely blurry, but, since I was there, I can easily decipher it: it pictures the car that carried me, a brown Alfetta, immortalized at the beginning of the journey under a skyscraper in Belo Horizonte. It was a car of a certain value; back then it seemed a bit more elongated, I would say a bit 'sportier' than the European version. It clashed with Brazilian vehicles at the time: four out of ten cars were Volkswagen Beetles fueled by alcohol (the first bio-fuel, obtained from sugar cane). In the city traffic, those cars left a smell the

air that is difficult to describe, somewhere between candy and rotten fruit. In the second picture, I'm standing in front of a sign bearing the words "CUIDADO! PIRANHA FERROZ" (Beware of the fierce piranhas!). It is a white wooden sign made from the bottom of a fruit crate, with the writing painted in red with precise brushstrokes. The sign is above a long and narrow concrete tank, a sort of moat filled with muddy water fencing the three cages of this 'Mini Zoológico,' the name of this place according to what is written on another sign in the far left corner of the photograph. The three cages imprison, respectively, a pair of toucans, four brightly colored parrots, and a large black monkey that stares at the camera with a look so human and so sad that it makes you want to put your hand on its shoulder and keep it there forever. I don't think there were actually any piranhas in the moat, but, just to be safe, I never dipped my hand to check it. The third photo was taken just a few yards away, on a giant clearing of yellow soil; in the background, there is a petrol station, which, along with the 'Mini Zoológico,' was the most exotic roadside restaurant that I had ever seen. You can see a huge shed with a thatched roof and a veranda (I still remember how hot it



was), which corresponded to the bazaar and the refreshments area. Inside, I bought a straw hat with a wide brim, I ate roasted corncobs and drank a beer with no label nor logo, just a golden crown cap. The fourth photo was taken from inside the car. You can see a section of wooden fence, sort of like the corrals seen in western movies, but surrounded by barbed wire. I remember that, in certain points, those types of fences went on for dozens of kilometers beside the road. Right behind the fence, almost in the middle of the photo, there is a man on a horse who is wearing a big cowboy hat. On the man's thigh, you see one of those long-barreled Colt pistols, with the holster hanging almost to his knees. The man patrolled the boundaries of the estate: not so much in case someone entered, but to ensure that no one went out. I had read a few days earlier that, much further south, an old lady landowner had been killed by her laborers: they were exasperated by years of harassment after she had let her pack of dogs devour a waiter who had spilled the wine on the table. Reading the article, I had thought they had done well to kill her. Or maybe it happened in Argentina, I don't remember any more. The fifth photo shows three boys dressed in rags sunbathing on the asphalt. The sixth photo depicts a gray horse standing motionless in the middle of the roadway. The seventh photo was taken under the shade of a huge tree, under which a vendor is intent on squeezing juice from a sugar cane by crushing it in a mechanism consisting of two huge cogwheels. The eighth picture shows the front of a tavern in Paracatu, where I had slept halfway through the trip because all the hotels in the city were occupied by a mining conference; after all, this was the land for gold seekers. The following photos are

all views of the road: a corn field, a deserted area, a huge slab of stone jutting from an earthy ridge (and, incredibly, a tree growing on the stone slab), desert planes alternating with gentle slopes, corridors amidst denser vegetation interspersed with open spaces, dusty gravel, crystalline landscapes, dark clouds, sudden glimpses of sunshine faceting the windshield like the eye of a fly. They all say the same thing: that traveling fosters a certain kind of wisdom, but you never know exactly how to use it. The second to last photo pictures my father driving the brown Alfetta. There are a lot of things that the photo does not say, but I know them. It does not say that my father worked in Belo Horizonte for four years. It does not say how many millions of miles he had traveled in twenty-five years of always being abroad, two years in Chile, five in Kenya, four in Ireland, and then Switzerland, Denmark, Norway, Argentina, and now Brazil. The photo does not say that at that exact moment in my life I was twenty years old and he was thirty years older. The photo does not say that he was nearsighted, but you can guess it from the thick lenses of his glasses. It does not say that he had almost collided with the gray horse. It does not say that he would die a few years later, quite suddenly, as is the tradition in my family. The last photo is of the Alfetta parked at the entrance of the Praça dos Três Poderes, in Brasília: the most unreal city in the world, capable of being immense and empty at the same time. The photo was taken by some passer-by, because Dad and I are standing in front of the camera: hugging, smiling, a bit incredulous of being there, a bit incredulous of being in the world. And then there are the many other photos, but they have nothing more to add.

Testata registrata presso
il Tribunale di Roma (n. 430012)

Finito di stampare nel corso di luglio 2014
presso Stamperia Artistica Nazionale
- Trofarello (TO)



IMMAGINE DI COPERTINA

Tratto autostradale della concessionaria
Triângulo do Sol, Brasile.
Archivio di Autostrade per l'Italia

ISBN 978-887578493-5



9 788875 784935

euro 12,00

