

# Resenha



## RESENHA

YÁZIGI, Eduardo. *Civilização urbana, planejamento e turismo: discípulos do amanhecer*. São Paulo: Contexto, 2003.

Ivanilton José de Oliveira - UFG  
oliveira@iesa.ufg.br



Eduardo YázigI é doutor em Planejamento Urbano pela Universidade de Paris e professor do Departamento de Geografia da Universidade de São Paulo, onde leciona e desenvolve pesquisas ligadas às áreas de turismo e planejamento urbano e regional.

Possui diversas publicações relativas a essas temáticas, dentre as quais se destacam *O mundo das calçadas* e *A alma do lugar*, além de inúmeros artigos e trabalhos orientados. Atuou, ainda, como mentor de leis de uso e ocupação do solo em diversos municípios turísticos, fazendo a ponte entre a teoria e a prática, no que se refere à preservação (ou qualificação) do patrimônio ambiental urbano.

O livro aqui analisado é fruto de uma longa pesquisa patrocinada pelo CNPq, a quem, aliás, Eduardo YázigI expõe seus agradecimentos. Nas palavras do autor, os capítulos estão estruturados como “delimitadores de enfoques”, conforme a seqüência exposta a seguir. Aliás, a redação do livro segue uma estrutura que, a princípio, causa estranheza, pois não é rigidamente linear e encadeada, como é mais comum. Mas essa sensação desaparece na medida em que nos acostumamos com o estilo do autor, bem mais informal que os seus trabalhos acadêmicos. Sua linha de raciocínio integrativa pode, muitas vezes, desnortear os habituados a leituras unicamente analíticas.

Uma ressalva: a nomenclatura dos capítulos e suas subdivisões talvez não inspire uma consulta mais rigorosa à obra por pessoas que busquem informações em uma leitura rápida do sumário, pois esses títulos, fiéis ao estilo do autor, muitas vezes valem-se de metáforas que podem não ser compreendidas por todos – ao menos não sem antes uma leitura inicial dos textos que lhes seguem. O que é uma pena, pois além de atraentes (estilisticamente), esses títulos conduzem a abordagens que nada tem de superficial.

Sua leitura deveria ser obrigatória para quem quer se iniciar na atividade turística e, principalmente, para aqueles que já nela atuam – especialmente os formuladores de políticas públicas.

Sente-se falta de fotografias dos espaços citados pelo autor, referentes a épocas passadas. Mas isso foi esclarecido no início do livro, dada a dificuldade de acesso ou reprodução dos acervos existentes.

Nessa introdução, intitulada *O sentido deste livro*, o autor apresenta sua motivação para escrever tal trabalho: o descaso com o ambiente urbano no Brasil. Em suas palavras, o “Brasil é o país mais enfeado do planeta nos últimos 50 anos” (p. 10), o que tem feito com que as cidades brasileiras não sejam atrativas.

Yázigi defende que não pode haver turismo consistente sem a construção de civilização. Para realizar essa abordagem, o autor define a escolha do estudo dos casos das cidades de São Paulo e Rio de Janeiro, como recorte temático para a compreensão da ligação sociedade-cidade, tendo a forma urbana como seu produto.

O turismo, que o autor defende como sendo uma categoria não autônoma, deve ser parte integrante das preocupações com o planejamento, que no Brasil necessita de ações no campo estrutural e não apenas ações locais. A análise do turismo deve ser realizada por intermédio de seus subsistemas, tendo em vista suas interações com os demais setores da sociedade.

No primeiro capítulo, *Civilização é ter sede de luz*, Yázigi relaciona a idéia de civilização com as cidades. Para o autor, deve-se “contemplar a cultura material das cidades como um dos grandes produtos da civilização, porque encerra em si um jeito de viver e produzir” (p. 29). As continuidades, marcantes em civilizações islâmicas e européias, são expressas em seu patrimônio ambiental urbano.

Yázigi afirma que, no Brasil, “a cidade está doente, entre muitas outras coisas, por causa de suas formas não civilizadas” (p. 39). A beleza das cidades deve ser vista como fator civilizatório e, por sua vez, o contrário de civilização é o vandalismo, que já nasce na própria cidade.

Entre os fundamentos que o autor apresenta para a construção da civilização na cidade, está a aceitação da condição humana acima de todos os outros inerentes ao desenvolvimento; o respeito à totalidade social com a criação de oportunidade cidadina para as mulheres, os idosos, as crianças e dos deficientes físicos; entre outros. No Brasil, contudo, o urbano não tem significado um fator civilizador, formador de cidadãos.

Numa visão crítica da globalização, Yázigí a enxerga como fruto de um processo maior, iniciado há muito tempo, em que as culturas são cada vez mais intercambiantes, embora isso não forme uma civilização mundial.

No caso, do turismo, a eleição de um destino turístico quase sempre se dá por um conjunto de bens e serviços denominados de “fatores de civilização”. Embora reconheça que “Todas as grandes civilizações que deixaram testemunhos de sua cultura material” sejam hoje objeto de turismo, mesmo aquelas cujos territórios tenha sido transformados em países pobres, Yázigí considera que a miséria impede uma estadia mais prolongada onde ela é disseminada.

Para o autor, a preocupação com o estímulo ao turismo deve passar, necessariamente, pelo estímulo ao processo civilizatório.

No segundo capítulo, *Mas, afinal, o que é um samovar?*, a referência ao utensílio russo para o preparo do chá (o “samovar”) serve como alegoria para o patrimônio: assim como o chá está associado a uma série de rituais em diversas culturas, nas quais os utensílios tem seu uso, o patrimônio também não pode ser visto como algo apenas contemplativo, sob pena de perder seu significado maior, alienando-o do meio.

No caso do patrimônio ambiental urbano, o autor considera que, mais importante do que abarcar um monumento isolado, é preciso tentar considerar o seu contexto. A idéia de “conjunto” é fundamental.

A idéia de patrimônio ambiental urbano surge no Brasil, segundo o autor, no início do século XX, quando a República buscou criar uma identidade nacional, incorporando elementos como o futebol, o carnaval, a capoeira, a figura de Carmem Miranda, entre outros. A busca pela modernização, contudo, criava fachadas modernas que ocultavam os vestígios materiais e tradições do passado. Yázigí indica que a industrialização na década de 30 significou uma avassaladora destruição de bens construídos no país, o que instigou “os intelectuais mais sensíveis” a tomarem medidas no interesse do patrimônio nacional. Inicialmente com bens isolados e só depois abarcando conjuntos.

Mas, conforme o autor, mal conseguimos preservar os bens isolados, dada a impotência dos órgãos de proteção e o desinteresse privado. Isso tudo compõe um quadro de “desolação” e “fracasso”, salvo raras exceções.

No contexto da globalização, Yázigi considera que o interesse histórico pela cultura material das cidades é obnubilado pela falta de caráter da arquitetura e do urbanismo. O deslocamento intenso de pessoas faz com que os sentidos sociais e culturais dos lugares não sejam mais exclusivamente de um grupo morador. Grandes firmas investem em sua imagem, restaurando edifícios antigos para suas sedes, mas não são capazes de influenciar o entorno.

Em sociedades afetadas pelo dinamismo, a mudança no patrimônio ambiental urbano torna-se uma exigência. O valor tecnológico nas construções se expande mais do que nunca, mas negando soluções antigas, porém eficazes. Não há uma avaliação estética dos padrões de edificação. Aliás, no Brasil, restritos lugares possuem atualmente um padrão convencionalizado (como os condomínios fechados).

Nas metrópoles, a devastação é tamanha que nem mesmo é possível a definição de uma identidade espacial pela natureza tropical. Aliás, as cidades tornaram-se de tal modo hostis que a hotelaria brasileira desenvolveu a possibilidade de o próprio hotel ser a motivação turística, por tudo que ele oferece compensando a carência do lugar (como é o caso dos *resorts*).

Para Yázigi, o urbano não é o único tipo de território em que se pratica o turismo, mas é o mais importante, por ser o lugar por excelência do encontro social e cultural. E ambiência digna é que todo turista procura. Assim, um ambiente acolhedor deve possibilitar um encontro profundo com o lugar, com unidades de vizinhança entendidas como de valor patrimonial e ser enriquecido por garantias e sensações, ofertas funcionais, virtudes psicológicas, requisitos biológicos. Quanto mais qualidades, melhor.

Já a falta de ambiência pode interromper uma viagem, quando ela representa o próprio desprazer, como ocorre com os bolsões repelentes em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro. Em função disso, têm-se recorrido à criação de “setores turísticos” abarcando as zonas remanescentes de interesse histórico, cultural e paisagístico. Diferente do que ocorre em países como a Espanha, onde os lugares não-turísticos não são menos interessantes.

A preservação também não é facilitada num país carente, como o Brasil. A legislação repassa ao proprietário do imóvel o custo pela restauração; há pouco pessoal qualificado para tais atendimentos; e a alegada escassez de

recursos aliada à falta de uma visão mais ampla do planejamento produzem obras inacabadas, eternamente sendo refeitas.

Outro problema é a descaracterização do patrimônio devido a razões culturais, que envolve uma visão distorcida de apego ao “moderno” e uma ojeriza às “coisas antigas”. A ação de empreiteiras, o ambiente físico (como o clima) e a expansão horizontal constante das cidades completam um quadro de constante pressão sobre as áreas ainda preservadas.

O capítulo seguinte, *Das quimeras aos fatos*, expõe uma série de conceitos que o autor julga importantes para a compreensão do processo de alteração do espaço em nossas sociedades, como as *renovações*, *revitalizações* e *urbanização territorial*.

De acordo com Yázigi, as renovações surgem quando situações inéditas exigem adaptações de diversas naturezas e até nova simbologia no espaço urbano. A renovação urbana, que sempre exige a demolição dos conjuntos originais, pode acontecer em três situações geográficas: pontualmente, linearmente (em redes) ou por zonas. A revitalização é a operação que muda a função do edifício ou do espaço urbanístico. Já a urbanização territorial é o movimento que cria extensões da cidade sobre o meio territorial.

Como renovação e revitalização são operações que exigem grandes investimentos, no mais das vezes se prestam à especulação, como o aumento dos custos de manutenção e a valorização imobiliária, que obriga os antigos moradores a se mudarem. Tanto a renovação como a revitalização tendem a acelerar seus processos cada vez mais, porque o dinamismo do mundo torna isso uma exigência.

No Brasil, a primeira vaga de renovação ocorreu do terceiro quartel do século XIX até a República Velha, motivada pelos excedentes da agro-exportação. Desde então, as renovações têm periferizado os seres humanos do processo e têm acontecido com uma brutalidade raramente vista na história universal da urbanização.

O problema suscitado pelas mudanças diz respeito às identidades, que são perdidas ou de difícil elaboração. Veja-se o grau de difusão de elementos como as colunas greco-romanas, os padrões neoclássico ou moderno, o pós-moderno etc.

A partir da segunda metade do século XIX, a Europa e os EUA assistiram a uma grande renovação em seus territórios. As capitais latino-americanas aderiram ao fascínio do modelo europeu: surgem arquiteturas grandiosas, avenidas haussmanianas, monumentos, teatros, hotéis, restaurantes etc. Mas a periferia continua rústica.

Após as mudanças do século XIX, a metropolização, marcada por um estilo de vida massificado, significou uma precarização da infra-estrutura. Nada se compara à devastação ocorrida no Brasil e, especialmente, em São Paulo.

No capítulo intitulado *A cidade onde o maravilhoso molha os pés*, Eduardo YázigI apresenta o processo de transformação urbana por que passou a cidade do Rio de Janeiro.

Para o autor, até a chegada da Corte portuguesa, a função administrativa não propiciava o desenvolvimento urbano no Rio de Janeiro, o que explica a falta de refinamento urbanístico. Aos olhos dos viajantes, contudo, se a cidade não tinha nada de destaque em sua urbanização, ao menos não deteriorava o meio natural.

Com a transferência de recursos trazidos pela Corte (1808), o Rio daria um salto no processo de civilização. Modestas freguesias começaram a se diferenciar, velhas chácaras divididas foram originando os atuais bairros, como Glória e Catete. Começava a intervenção do Estado sobre a área central da cidade. “A cidade já adquiria dinamismo e se urbanizava por causa de seu relacionamento portuário com o resto do mundo” (p. 117).

Inúmeras obras foram entregues ao longo do século XIX, enriquecendo o patrimônio do Rio com o que ainda hoje é apreciado pelo turismo. As melhorias em regiões afastadas levaram os ricos a ocuparem os recantos aprazíveis, enquanto o centro começava a se deteriorar e abrigar pobres.

Embora a referência civilizatória da tradição portuguesa fosse a França (o que ensejou uma “pedanteria francófila” no Rio de Janeiro), foi da Inglaterra que vieram os aportes tecnológicos substanciais, como a industrialização, o sistema de coleta de esgotos, as ferrovias, usinas de produção de eletricidade, entre outros.

Com a expansão da economia cafeeira, as elites passaram a desenvolver uma consciência urbana com lustros civilizatórios. E como a indústria não compunha seus sonhos, o capital mercantil foi direcionado para as obras públicas. Isso permitiu a primeira grande renovação urbana do Rio de Janeiro, com Pereira Passos. Mas o Rio não conseguiu ultrapassar as áreas centrais, embora as intervenções realizadas tenha sido significativas.

Às indústrias, contudo, restaram as periferias, o que criou bairros populares e favelas. Vinte anos após as reformas a cidade começou a dar sinais típicos de renovação imediatista: aumento populacional (proletariado urbano), de veículos automotores, conflitos de moradia... A renovação urbana, contudo, prosseguiu limitando as melhorias às classes mais privilegiadas, em detrimento da maioria.

As renovações posteriores foram pontuais, mas não menos devastadoras. A regra foi promover a verticalização sem a menor discussão do que deveria ser preservado” (p. 126). A evolução urbana ia acentuando a estratificação social: segmentos médios na zona sul, ricos mais à frente e pobre na zona norte e subúrbios. Da mesma forma que nas renovações anteriores, as intervenções privilegiaram os espaços das elites e negligenciaram a periferia.

“Os grandes empreendimentos foram produto do Golpe de 1964, privilegiando o grande capital, sem a mínima consideração pela questão social, abafada pelos Atos Institucionais” (p. 134): ponte Rio-Niterói, metrô (com seus elevados e torres de aeração), Linhas Vermelha e Amarela. Sempre a priorização da rede viária em detrimento das canalizações de água e esgoto, etapas decisivas para a civilidade!

Atualmente, proliferam os condomínios fechados ao sul da zona Sul, próximos a shoppings centers, compondo o que o autor chama de “templos de clausura”. A Barra da Tijuca é um bom exemplo disso.

Para Yázigí, a burguesia brasileira jamais se preocupou com o destino dos pobres. Esse descaso já era patente com a falta de políticas para inserção social dos escravos, após a sua libertação. No Rio, os primórdios da indústria viram surgir os cortiços, que respondiam à necessidade de habitação e a escassez de recursos. Combatidos pelas administrações, mas sem um programa habitacional substancial, os cortiços foram sucedidos pela favelas, que proliferaram ano após ano, dada a inexistência de políticas de eliminação da pobreza em nível nacional.

O quinto capítulo, *Desvairada mesmo*, trata da cidade de São Paulo, indicando que a cidade já nasce em desordem, pois quando a Vila de São Paulo de Piratininga foi fundada pelos jesuítas, as primeiras construções não apresentavam qualquer ordenamento territorial.

Somente em 1711 São Paulo foi agraciada como cidade, ainda com pouquíssimas ruas. As igrejas e mosteiros é que conferiam certa urbanidade. A condições de cidade-aldeola permaneceu até a primeira metade do século XIX. “Mas o fato de maior importância para os rumos que a cidade tomava consistiu na promulgação da Lei de Terras de 1850”, que propiciou o aparecimento do loteador (em substituição à Coroa) e a conceituação, ainda que mal resolvida, entre os domínios públicos e privados.

Em meados do século XVIII, a elite paulistana era essencialmente rural, o que seria modificado com o café. “Na Paulicéia do café seria mais próprio falar em urbanização territorial do que em renovação”, embora tenha repetido o que ocorreu no Rio: o abandono da periferia.

Após o terceiro quartel do século XIX, a cidade de São Paulo conheceu os primeiros sinais da modernização, a partir da circulação de mercadorias e fixação de segmentos sociais urbanos e a existência de excedentes do café, que propiciaram muitos comércios e serviços.

Embora também tenha sofrido a influência francesa, São Paulo teve forte atuação de italianos e de engenheiros formados na Europa, que dominaram a construção por um longo tempo. A principal influência, contudo, foi inglesa, com a chegada, em 1911, da *City of São Paulo Freehold and Land Improvements Company*, que projetou diversos bairros residenciais no estilo *garden-cities*.

A convivência administrativa com os proprietários, por sua vez, favoreceu o surgimento de “loteamentos separados uns dos outros por grandes vazios, sem articulação entre si”, resultando na malha viária absurdamente desconexa que foi herdada.

O Estado Novo representou, para São Paulo, o período de grande industrialização e crescimento econômico, rivalizando com o Rio de Janeiro. O período foi marcado pelas administrações municipais voltadas para a criação de um sistema viário que apostava na circulação automotora (como o “Plano de Avenidas”).

Ao mesmo tempo, assim como no Rio, a renovação ocorre pontualmente, com a demolição dos sobrados e palacetes para dar lugar à verticalização. Enquanto São Paulo alcançava a supremacia absoluta no crescimento econômico brasileiro, chegando a deter 43% da produção industrial já em 1940, criavam-se fortes fatores de civilização, como a USP, a instalação de institutos de pesquisa, teatros. Mas a legislação continuava sendo burlada, tanto por pobres quanto por ricos.

A inexistência de preocupação com a harmonização dos conjuntos, ou seja, de uma estética urbana, e o “espírito de imitação cega” fizeram a proliferação dos calçadões que acabaram por degradar o Centro, pela limitação de acesso dos automóveis das elites. As administrações municipais priorizaram obras viárias (especialmente os elevados e viadutos) em detrimento dos espaços públicos já existentes, como as praças. Também o metrô paulistano contribuiu para essa degradação, ao interferir nos ambientes externos de suas estações.

O autor considera que o espaço público paulistano é hoje “uma vergonha internacional”, dada a profusão de agentes que se apropriam dessas áreas, como os camelôs, taxistas, jornalheiros, além da instalação descontrolada de equipamentos como lixeiras, barracas, postes etc.

Assim como no Rio, proliferaram nos últimos anos as áreas fechadas, como condomínios, ruas e quadras de alguns bairros nobres, além das favelas. Os shoppings centers, por sua vez, substituem os espaços públicos enquanto lugar de sociabilidade – produto da falência do Estado e da sociedade.

Yázigi critica a eterna reconstrução de São Paulo. “Uma coisa é perenizar o canteiro de obras no mesmo lugar, e outra é situá-lo exatamente lá onde ele mais precisa, na periferia, por exemplo” (p. 210). Os processos de revitalização que hoje atuam em São Paulo têm poucos exemplares de conjuntos do patrimônio à disposição. E o problema da destruição ainda persiste, alimentando o “pseudo-espírito funcional” que domina a política e os cidadãos comuns de São Paulo.

No sexto capítulo, *Desplantes e migalhas*, Yázigi denuncia as forças contrárias à civilização, como as que atuam na desfiguração do patrimônio, fruto, em boa medida, de um excesso de personalismo em detrimento de uma ética do social.

A cultura do imprevisto e a incompetência profissional tolhem resultados mais promissores. A municipalização, em voga atualmente, vai na contramão das teorias de planejamento, que já percebem “a incapacidade de resolver as questões municipais nos limites de sua circunscrição” (p. 231). Para Yázigi, o “planejamento não pode fugir de ser urbano e regional simultaneamente, atuando no local e no estrutural” (p. 231).

O autor tece críticas ainda à falta de participação pública nos interesses civilizatórios no urbano, como o engajamento político.

Yázigi destaca a ação de três agentes da desconstrução urbana: o vandalismo de privados, como os pichos, grafites e dístico, que degradam propriedades privadas e públicas; o pequeno comércio, que embora seja uma alternativa para a vivência na cidade (em relação aos shoppings), também degrada as fachadas, escondendo vergonhas ou até mesmo alguma arquitetura de interesse; e o governo e empresas concessionárias, que intervêm no espaço urbano projetando o que lhes resulta mais barato, provocando eternos serviços sobre calçadas, que martirizam os pedestres.

A urbanização que vêm ocorrendo em locais de oferta do chamado turismo ecológico apresenta os mesmos vícios das cidades, dada a incapacidade para administrar “o que é a verdadeira ecologia urbana, isto é, o gerenciamento de ciclos energéticos e usos de superfície” (p. 248). O “desplante administrativo nunca foi capaz de enxergar algo além do imediato *funcional*” (p. 251).

Embora tenham conhecido um mínimo de respeitabilidade, mesmo que limitada às áreas centrais, com o tempo o espaço público de São Paulo e Rio evoluíram para o declínio (em São Paulo a degradação foi ainda maior). O permissivo *laissez-faire* da administração urbana brasileira gerou um padrão baixíssimo e generalizado de uso e ocupação do espaço público. Os parques públicos, mesmo com a alcunha de “ecológicos”, transformaram-se em “lugar obrigatório de animação”, com lanchonetes e música ambiente em alto volume. Os rios são objeto do despejo de esgotos *in natura* e as favelas proliferam, como exemplos incompatíveis “com o ideal de civilização ou de prazer turístico” (p. 262).

“Chegamos a um tal ponto de deterioração ambiental urbana que acaba nos restando viver de migalhas de civilização, mesmo assim apenas quando há alguma boa vontade política ou iniciativa particular”. É o caso de tentativas de artistas de humanizar espaços degradados pelas obras viárias e dos parques exemplos de rebaixamento de calçadas.

Yázigi traça um quadro sarcástico da proliferação de objetos supostamente turísticos em cidades médias e pequenas, como lagos barrentos com pedalinhos, ruas de lazer, árvores e guias caiadas (sinônimo de higiene), praças entulhadas com equipamentos de animação e consumo etc. “O problema que vejo nesse receituário é não só o lugar comum das atrações, mas o abraço de coisas fáceis, em detrimento do compromisso com a construção da civilização no urbano” (p. 273).

No sétimo capítulo, *Sobrevivermos o pôr do sol*, Yázigi apresenta suas propostas para uma reconstrução do urbano, pautada no processo civilizatório: “Devemos nos conscientizar, de uma vez por todas, que o desenvolvimento da civilização urbana, e do turismo que nela pode ter lugar, é inseparável de um sólido projeto nacional de longo prazo” (p. 282).

O autor destaca a importância na definição da identidade espacial, no que confere um relevante papel à geografia física do mundo tropical, que “tem um grande papel a cumprir, mediante sua presença no urbano” e, por outro lado, o autor considera que “a arquitetura deveria assumir a alma do lugar e não somente os princípios construtivos ou estéticos” (p. 291).

Hoje ainda é possível reconhecer e poder trabalhar certas manchas urbanas dotadas de pequenas unidades arquitetônicas, inteiras ou pouco comprometidas, formando a noção de conjunto, própria do patrimônio ambiental urbano. E também valer-se de artifícios, como a criação de unidade pela uniformização do piso das calçadas, plantação de uma linha homogê-

nea de árvores etc., criando uma certa ambiência e construindo a adesão ao grupo social.

Já que os órgãos de preservação mal dão conta dos bens tombados, a sociedade organizada também deveria atuar, combatendo, por exemplo, projetos mal elaborados. Favelas devem ser erradicadas e as novas frentes de urbanização “tem de fazer com que a vida comunitária possa melhorar sensivelmente, mediante boa organização, sem muitos recursos adicionais” (p. 299).

A ética precisa ser entendida na esfera do interesse social. Ao invés do culto ao personalismo narcisista, é preciso dar crédito aos grupos e organizações que constituem uma verdadeira “rede de solidariedade”, auxiliando os desprovidos pelo sistema. São eles os “discípulos do amanhecer”.

O espaço público merece toda a atenção das políticas governamentais, já que ele “é o que há de mais legítimo em matéria de propriedade social”. Sua deterioração é um dos entraves ao desenvolvimento do turismo.

O planejamento deve ser regional e com estratégias que reforçam a vida local. Os fatores estruturais – que transcendem o local e o regional – precisam ser regulados com instituições. Contudo, o autor considera que a excessiva proliferação de municípios no Brasil tende a dificultar ações mais regionais.

Para Yázigi, como o planejamento deve dar as diretrizes para todos os outros setores da administração, torna-se indispensável situa-lo hierarquicamente acima, no mesmo nível que o poder executivo. E o setor do turismo, assim como os de cultura e meio ambiente, deve atuar também horizontalmente, “costurando outros setores operacionais” (p. 321).

A construção de uma civilização brasileira deve sempre buscar o desempenho mais excelente quanto possível; coerente com os recursos que se dispõe e deve, além de dispor de bons programas, leva-los “para onde a balança social tenda a se equilibrar cada vez mais”, ou seja, deve direcionar-se quase sempre para a periferia.

Os municípios deveriam incorporar a variável turística em suas leis de uso e ocupação do solo e em seus códigos de obras – o que significaria “um passo importante para construção de um cotidiano mais primoroso e do território turístico” (p. 326). O mesmo vale para o emprego de comissões de estética na avaliação de obras que impliquem alterações na paisagem urbana.

A opção pelo transporte coletivo, em especial o metrô em grandes cidades, deve ser inquestionável. Os contratos de firmas terceirizadas ou

concessionárias devem garantir a qualidade dos serviços e o compromisso com o interesse social. E a administração pública deve primar pela profissionalização e competência.

A educação turística deveria ser introduzida em quaisquer carreiras, direta ou indiretamente beneficiadas ou beneficiadoras do turismo. E as representações políticas tem que ser mais bem qualificadas, assim como a sociedade organizada deve cobrar essa qualificação, pautada pela ética.

Em suas considerações finais, *As cartas estão dadas*, Yázigi insiste na necessidade de termos consciência de que o planejamento exige atuação simultânea no local e no estrutural, para dispor de um mínimo de eficiência. O autor volta a criticar nossas elites econômicas e políticas, que hoje se afastam da “marcha civilizatória”, lembrando-nos que o desenvolvimento turístico “não prescinde dos fatores de civilização”.

Nem mesmo a busca por uma identidade espacial a partir da incorporação da natureza tropical pode escapar às formas como conduzimos a nossa urbanização (os fluxos turísticos geram urbanização), que tem sido a mais degradante possível. Eis os exemplos do Rio de Janeiro e de São Paulo, em que não existe o turismo de periferia pela quase completa falência dos fatores de civilização nesses espaços.

O autor não deixa de expor sua indignação “diante de uma realidade tão degradante”, ao mesmo tempo que clama pela conscientização: “Vós que enxergais, que uso fazeis da luz?”.