

PODCAST JHSP

5ª TEMPORADA // ESPAÇOS NA CULTURA JAPONESA

04 // Caos e ordem: o urbanismo japonês

Natasha Barzaghi Geenen: Vamos imaginar que é o seu primeiro dia de trabalho como carteiro numa cidade desconhecida. Pra começar, cê tem algumas poucas entregas, envelopes e encomendas... e uma lista de endereços por onde você tem que passar. Nesse exercício de imaginação, nada de contar com Google Maps ou outros aplicativos de GPS! É localização à moda antiga, mesmo. Só que logo no começo do serviço, você se depara com um problema: as ruas não têm nome. E agora?

Essa cidade desconhecida não é nenhuma vila rural, nem um povoado pequeno. É Tóquio, uma das maiores metrópoles do mundo. E esse sistema, pode acreditar, funciona.

Oi! Eu sou a Natasha Barzaghi Geenen, diretora cultural da Japan House São Paulo.

Guilherme Wisnik: E eu sou o Guilherme Wisnik, arquiteto e professor da FAUUSP.

Natasha Barzaghi Geenen: É muito bom receber você no quarto episódio da quinta temporada do podcast da Japan House São Paulo. Se você ainda não ouviu os episódios anteriores, corre lá pra ouvir. Tem muita coisa que a gente vai falar hoje que é, na verdade, continuação de um papo que a gente já começou. Se você for novo por aqui, aproveita pra ouvir também as temporadas anteriores! Tem muita coisa legal sobre literatura, gastronomia, cinema e design do Japão. Na quinta temporada, a gente vai mergulhar na arquitetura e espaços japoneses.

Guile, comecei esse episódio com uma espécie de exercício de faz de conta de um coitado de um carteiro. Nem eu nem você somos carteiros, mas essa situação que eu descrevi pode ser familiar pra muita gente que já visitou o Japão. Eu já me perdi muitas vezes com os endereços japoneses.

Guilherme Wisnik: É, Natasha, ainda bem que, na vida real, o GPS tá liberado, né? O GPS é questão de sobrevivência, pelo menos para nós, turistas no Japão. Pra gente, que fomos alfabetizados pelo urbanismo ocidental, onde rua e nome dela ditam tudo, isso parece um pesadelo de logística.

Rodrigo Ohtake: É muito difícil entender endereço no Japão. Para o carteiro, para o taxista, é difícil encontrar o endereço no Japão.

Guilherme Wisnik: O arquiteto Rodrigo Ohtake viveu no Japão quando ainda era criança, e por isso aprendeu a se virar bem nesse sistema. Ele aprendeu a mudar a lógica do olhar.

Rodrigo Ohtake: E isso tem um motivo: a rua é o vazio, na verdade. A rua é quase o resto, porque o endereço, ele é feito por quarteirões.

Natasha Barzaghi Geenen: No sistema mais comum utilizado nas grandes cidades japonesas, a maneira de escrever um endereço segue uma lógica do grande pro pequeno. É assim: começa pela província, que é a principal divisão administrativa do território japonês — seria o equivalente aos estados aqui no Brasil. Aí vai pra cidade, pro município. E em seguida o bairro. Até aqui, não tem nada de muito surpreendente. O que vem na sequência, como o Rodrigo Ohtake soprou aqui pra gente, não é a rua. Primeiro, o endereço te aponta pra uma subdivisão dentro do bairro. Depois, pro lote ou quarteirão. E depois, pra uma subdivisão dentro do próprio quarteirão.

Rodrigo Ohtake: Então imagina que você mora num bairro, e aí dentro do bairro tem o sub-bairro, que já é um código, e dentro do sub-bairro tem 15 quarteirões... e você mora no quarteirão três. O quarteirão três tem as casas, que são numeradas por ordem de construção, não por ordem de uma ao lado da outra. E como elas são numeradas por ordem de construção dentro do próprio quarteirão, também não tem lado par e lado ímpar! Então tem a casa três, do lado a casa 17, a casa dois. Então, você sabe que está no quarteirão certo, só que você tem que dar a volta no quarteirão para encontrar a construção. O quarteirão do lado é o quarteirão quatro. Até aí tem uma lógica, ok... E o que fica entre o quarteirão três e o quarteirão quatro? A rua! Que não tem nome. A rua é o vazio entre os dois quarteirões. A exceção disso são as avenidas que foram construídas na época moderna, mas esse urbanismo é um urbanismo muito medieval, ainda, né? Medieval para os padrões japoneses, aonde eram os blocos construídos, e entre eles o caminho.

Guilherme Wisnik: Claro que cada cidade tem as suas peculiaridades, né? Bom, mas vamos então mergulhar na história da maior e mais famosa metrópole japonesa, a capital.

Cristiane Sato: A primeira grande metrópole que a gente pensa em termos de Japão é Tóquio.

Guilherme Wisnik: Essa, aliás, é a pesquisadora Cristiane Sato, que a gente já ouviu no episódio passado.

Cristiane Sato: Tóquio começou há cerca de 400 anos atrás, primeiro como uma vila de pescadores. E aí, em seguida, se tornou capital do Xogunato, né, o Xogunato Tokugawa. E todo o desenvolvimento de Tóquio, a antiga Edo, foi planejado.

Natasha Barzaghi Geenen: A antiga Edo, depois de se tornar a sede do Xogunato Tokugawa, se transformou de uma pequena vila em uma grande cidade. A capital do Japão, nessa época, ainda era Kyoto. Mas Edo se tornou um polo importante em termos políticos e culturais. Lá por meados do século XVIII, Edo já tinha mais de um milhão de habitantes.

O chamado "período Edo" durou mais de 260 anos, até a Restauração Meiji, em 1868. Foi aí que o Xogunato Tokugawa chegou ao fim, com o poder voltando a ser centralizado na figura do imperador. O imperador, então, se mudou para Edo, que assim virou oficialmente a capital japonesa. E mudou de nome: Tóquio, que significa "a capital do leste".

O período Meiji foi de transformação na sociedade japonesa, com intensa industrialização e muita influência vinda do ocidente. Essa influência podia ser vista tanto nas construções, como no consumo e no comportamento dos japoneses.

André Corrêa do Lago: Mas neste processo tem uma dimensão de estética europeia muito grande também, inclusive fisicamente, na maneira como eles se vestem, os uniformes militares, etc.

Natasha Barzaghi Geenen: Esse é o André Corrêa do Lago — diplomata que foi embaixador no Japão, e é também crítico e curador de arquitetura.

André Corrêa do Lago: Então, esse período da Revolução Meiji inclusive provoca uma coisa que me dizem alguns estudiosos japoneses que foi um dos motivos do grande desastre do terremoto de 23. Porque, no período Meiji, você passou a construir muito— muita coisa de tijolo, muita coisa para parecer uma cidade européia, e esse método de construção era pouquíssimo adaptado aos terremotos e provocou que o terremoto de 23 fosse ainda pior do que se tivesse atingido a cidade com construções normais.

Guilherme Wisnik: Esse terremoto de 1923, aliás, foi o mesmo que destruiu a casa do Junichiro Tanizaki, autor de “Em Louvor da Sombra”. A gente falou dele no segundo episódio dessa temporada. O terremoto matou mais de 140 mil pessoas, e mais de 300 mil casas foram destruídas. Depois do desastre, era necessário um plano de reconstrução. E muito da infraestrutura urbana da Tóquio de hoje ainda é consequência desse esforço. De novo, a Cristiane Sato:

Cristiane Sato: É interessante, quando eu vejo fotos, né, de Tóquio, antes do terremoto de 1923 e depois desse terremoto. As grandes avenidas que hoje nós conhecemos, elas normalmente são pós-terremoto de 1923.

Mas, o que eu fiquei mais impressionada é que a divisão das ruas de lotes em bairros, que ainda eu considero bastante próximos de regiões centrais no Japão, mantiveram a mesma estrutura que tinham desde a época do Xogunato! É possível pegar mapas daquela época, século XVII, século XVIII, e ainda identificar, né, as mesmas ruazinhas, as mesmas divisões de lotes que já ocorriam na época em que Tóquio era só Edo e o Xogum mandava e desmandava.

Natasha Barzaghi Geenen: Esse é um aspecto muito interessante do urbanismo de Tóquio e outras metrópoles japonesas. A gente tem grandes avenidas ultramodernas, com cruzamentos movimentados, grande trânsito de carros e pessoas... Um pouco a ideia do cruzamento de Shibuya, por exemplo.

Mesmo que você não tenha ido ao Japão, você já deve ter visto esse cruzamento em algum filme ou série. A cada dois minutos, os sinais de trânsito fecham e uma multidão cruza em todas as direções. Esse vai e vem de pessoas, junto com os prédios iluminados em neon, forma uma mistura de caos completo com a sincronização perfeita. Mas não precisa ir muito longe dali pra encontrar um outro tipo de organização na cidade, ainda resquício de séculos atrás.

Guilherme Wisnik: Natasha, sabe uma coisa que me chamou a atenção quando eu fui ao Japão? Era a ausência de calçadas. Eu passei por muitos lugares, mesmo em grandes cidades, onde não tinha essa divisão clara. A rua e a calçada eram uma coisa só.

Rodrigo Ohtake: E aí, nas avenidas grandes, sim, tem uma calçada mais larga, porque são construções mais recentes. Nessas outras ruelinhas, elas têm uma largura que mal passa um carro!

Natasha Barzaghi Geenen: Eu cheguei a visitar uma ruazinha dessas, em Shibuya. Era uma ruazinha minúscula, com essas casinhas de madeira, todas coladas uma na outra. Várias delas eram izakayas, aqueles bares japoneses, e era bem desse jeito que o Rodrigo descreveu, mesmo — passavam mais ou menos duas pessoas andando lado a lado e olha lá!

Vanessa Kairiyama: E no começo eu achava muito estranho isso, de você ter tantas ruas sem calçada.

Natasha Barzaghi Geenen: Essa é a arquiteta Vanessa Kairiyama, que mora no Japão.

Vanessa Kairiyama: E eu pensava assim: “mas, isso daí será que é não colocar o pedestre como importante?” Porque eu acho que a gente tem essa ideia de que rua é para carros. Só que no Japão, não. A rua é um espaço de organização de fluxos. Então, nessas pequenas ruas é uma— é uma negociação constante entre bicicletas, carros e pessoas. E a própria escala, menor, meio que organiza o comportamento desses fluxos, né? Então, você vê que os carros já andam devagar, eles andam com cuidado, eles dividem o espaço com as pessoas. As pessoas dividem um espaço com os carros, com as bicicletas.

Taiga Gomes: E a bicicleta... Sem— sem ciclovias.

Natasha Barzaghi Geenen: E essa é a jornalista Taiga Gomes, que também viveu por muitos anos no Japão.

Taiga Gomes: Eu sou do Rio, e o Rio é cheio de ciclovias, eu sempre andei de bicicleta pela cidade. Mas lá não tem ciclovias e você anda de maneira extremamente tranquila, com os carros na rua. Com os carros, porque os carros te respeitam, né? Então existe essa coisa do respeito na sociedade, onde o pedestre reina na cidade.

Natasha Barzaghi Geenen: Durante o tempo que você morou no Japão, né, e eu sei que você também volta com certa regularidade, o que que você conseguiu observar nessa maneira como funcionam e se organizam essas grandes cidades japonesas?

Taiga Gomes: Eu, chegando lá, a primeira coisa que eu— pela qual eu fiquei encantada foi o sistema de transporte público, que não tem igual em nenhum lugar do mundo que eu já tenha ido. E eu sei que não tem lugar— lugar do mundo que tenha igual, principalmente Tóquio, mas o Japão inteiro.

Então, eu fiquei apaixonada pelo metrô. Assim que eu cheguei, eu não saía do metrô, ficava andando pra tudo quanto é lugar e escolhia meio que aleatoriamente estações pra eu sair, e passeava, e entrava em outra estação e ficava brincando disso, porque... Funciona de uma maneira perfeita e tem várias estações em todos os lugares, assim, em que você nem imagina que vai precisar de uma estação, tem uma estação, tanto por baixo da terra quanto por cima.

Guilherme Wisnik: É difícil não se apaixonar pelo metrô de Tóquio. Ele consegue te levar pra onde você precisar na cidade, com conforto e rapidez. Não é à toa que, numa manhã qualquer, você vê todo mundo por lá: do jovem voltando da noitada ao CEO engravatado rumo ao escritório. São mais de sete milhões de usuários por dia.

Piti Koshimura: A malha urbana, as estações de trem são que vão ditar a cara, o ritmo da cidade. São as estações que organizam a cidade.

Natasha Barzaghi Geenen: Essa é a Piti Koshimura, criadora de conteúdo que vive em Tóquio. A primeira linha de metrô de Tóquio foi inaugurada nos últimos dias de 1927, e ligava Asakusa com Ueno. A construção tinha começado dois anos antes, em 1925, ou seja, pouquíssimo tempo depois daquele grande terremoto de 23. Essa linha depois foi expandida, e outras, claro, foram sendo construídas ao longo dos anos. Hoje, o metrô de Tóquio é composto por 13 linhas e mais de 280 estações. É a quarta maior malha de metrô do mundo.

Piti Koshimura: E são as estações também que vão ditar o estilo do bairro que vai se formando ao redor da estação.

Rodrigo Ohtake: Quando o Japão começou a fazer as estações de metrô e de trem, eles entenderam que esses pontos de confluência poderiam ser as centralidades de cada bairro.

Guilherme Wisnik: Aqui, de novo, é o Rodrigo Ohtake.

Rodrigo Ohtake: Essas estações, elas não são só meramente estações de metrô. Junto delas tem um comércio, tem às vezes um shopping, restaurantes, torres de hotel, ou de escritórios, né?

Piti Koshimura: Sempre nos arredores, no entorno da estação de trem, ou também das estações de metrô, a gente vai ter os serviços, o comércio, a gente vai ter o movimento ali, pertinho... Sempre tem uma shōtengai, que é uma rua de comércio. Ali que vai ter, por exemplo, a lavanderia do bairro, os restaurantes, as lojinhas...

Rodrigo Ohtake: Essas são as pequenas centralidades de cada bairro, que às vezes não são tão pequenas, né? Se a gente tomar como exemplo Shibuya, que é a estação mais conhecida de Tóquio, aquilo é um mundo. A estação é gigantesca, com vários níveis de subsolo, você consegue andar quase quilômetros lá dentro, que tem muitos andares pra cima, inclusive com diversos hotéis, shoppings, escritórios, etc. E conforme você vai se afastando, as estações vão diminuindo, mas

continuam sendo centralidades. Então, em volta dela também esses pequenos comércios. Então, foi um urbanismo que permitiu isso.

Mas funciona bem porque são muitas estações de metrô, então são muitas pequenas centralidades — pequenas ou gigantescas —, mas muitas centralidades espalhadas, né? Então, nesse sentido, tem uma grande população que se desloca, de fato, para o centro financeiro de Tóquio, mas também tem uma grande população que não precisa se deslocar ao centro, que trabalha nos comércios locais ali, o que eu acho muito saudável.

Piti Koshimura: Quando a gente vai perguntar para outra pessoa: "Ah, mas onde você mora?" "Ah, eu moro em Nakano". Então "Nakano" seria a estação de Nakano, você sempre vai dar o nome da estação como uma referência de lugar. "Ah, eu tô indo ali, almoçar em Ebisu", então é perto da estação de Ebisu. Então as estações são fundamentais nesse nível de organização e em como a gente entende e se situa na cidade.

Guilherme Wisnik: Isso é muito interessante, Natasha. Por funcionar tão bem no transporte das pessoas e como conexão entre pontos diferentes da cidade, o metrô acaba por funcionar como o coração do urbanismo de Tóquio. São pequenas cidades — ou às vezes não tão pequenas assim — que se constroem no entorno de cada estação.

Vanessa Kairiyama: São mini-universos, mini-cidades dentro de bairros, né? Então, assim, mesmo se você vive num grande centro que nem Shibuya, dentro lá daquelas quadras que estão perto, você tem tudo. Você vai ter uma clínica, você vai ter um supermercado, você tem mini-cidades dentro de grandes cidades, e isso se repete em diferentes proporções por toda a cidade.

Natasha Barzaghi Geenen: Essa, de novo, é a Vanessa Kairiyama.

Vanessa Kairiyama: Mas, eu acho que a sensação quando a gente vem uma primeira vez aqui para Tóquio, principalmente, você começa a descobrir os grandes centros, entrar pelos pequenos bairros, que estão dentro dos grandes centros, eu acho que dá uma sensação meio de caos. Porque você tem avenidas gigantes, com muitos prédios, e do lado dos prédios você vê várias — vários pequenos negócios, barzinhos, lojinhas... E de repente tem uma rua que não tem calçada, em que os carros, junto com as pessoas e as bicicletas se movem, e lá você vê desde pequenas residências, ou então negócios com residências em cima, ou mini-predinhos de restaurantes e bares que tem, sei lá, dez andares e você não... Eu acho que é essa sensação de caos, porque a gente — pelo menos eu sinto que São Paulo — a gente tá acostumado com uma cidade, esteticamente falando, mais separada por usos, né? Eu acho que você consegue identificar bairros mais residenciais, bairros bem bem voltados a corporativos... E no Japão eu acho que esses usos se misturam muito.

Guilherme Wisnik: Essa mistura — até um pouco caótica, como disse a Vanessa — também é algo que sempre me chamou a atenção em Tóquio. A Piti Koshimura também falou disso.

Piti Koshimura: Então a gente vai ver realmente que tem diversas caras, diversos estilos, tudo fazendo parte de Tóquio.

Então, eu sempre digo que explorar Tóquio, para quem vem e fica um mês, se quiser passar um mês em Tóquio, vai ter coisa diferente para explorar, porque vai muito além daquela cara de cidade e construções altas, e arranha-céus e luminosos e informações. E quando a gente chega, assim, nos entre-espaços, entre estações, entre cidades, a gente vai também descobrindo ali ruazinhas, uma calma, uma quietude. E tudo isso também faz parte de Tóquio.

Natasha Barzaghi Geenen: Esses entre-espaços que a Piti mencionou me lembraram muito o Ma, um tema que a gente vem discutindo aqui desde o início dessa temporada.

Guilherme Wisnik: Totalmente, Natasha. Interessante como esses intervalos, esses espaços de quietude podem acontecer mesmo numa grande metrópole, né? Esses contrastes das grandes cidades japonesas parecem um pouco paradoxais e contraditórios, mas acho que são, na verdade, algo muito representativo da própria cultura japonesa.

Natasha Barzaghi Geenen: É verdade, Guile. Na temporada passada, eu e a Adélia Borges, minha parceira na apresentação, falamos do Japão como um país em constante reconstrução. A gente falou disso aqui hoje também, né? Terremotos, guerras... isso tudo impactou a maneira como o Japão se formou e se transformou. E eu acho que a gente vê isso muito claramente andando pelas cidades japonesas. É como se essas transformações se mostrassem a cada pequena rua ou grande avenida.

Shundi Iwamizu: Então eu vejo que a coisa também se transforma, assim como na arquitetura, no âmbito urbano, de maneira radical.

Natasha Barzaghi Geenen: Esse é o arquiteto Shundi Iwamizu. A gente perguntou pro Shundi, também, sobre como os espaços públicos de convivência se encaixam nesse “caos” urbano das metrópoles japonesas. As praças, os parques...

Shundi Iwamizu: Nas áreas mais densas, mais recentes, que sofrem grandes transformações urbanas, estão surgindo claramente essa ideia de se criarem esses contrapontos de grandes espaços livres, aqueles espaços que eles chamam de Hiroba.

Natasha Barzaghi Geenen: E quem também falou com a gente sobre isso foi o Rodrigo Ohtake.

Rodrigo Ohtake: Tóquio, que é uma cidade maior, tem parques dentro. Parques muito bonitos, inclusive, né? E são parques com muita vegetação, mas também com gramados, que aí é onde o pessoal vai jogar bola, fazer um piquenique, empinar pipa, enfim. E são parques com, vamos dizer, pouco desenho. É quase como um lugar onde a natureza foi preservada, mas não é algo muito desenhado. Então, diferentemente dos parques franceses, por exemplo. Muitos desses parques tem alguns museus dentro, então tem alguma construção dentro, mas principalmente é mais para ver as vegetações, árvores, principalmente cerejeiras, né, na época de cerejeira que é março, abril.

Natasha Barzaghi Geenen: No Parque Ueno, por exemplo, a gente tem cerejeiras, um zoológico, e vários museus. Ueno, aliás, quem tava com a escuta mais atenta vai lembrar que era uma das primeiras estações inauguradas do metrô de Tóquio!

Shundi Iwamizu: Ao mesmo tempo, surge uma condição de espaço público que é um pouco inusitada, que são os parques verticais. E que, na verdade, são também espaços comerciais, né? Mas isso se vê muito em Tóquio, áreas livres e verdes que vão subindo e se conectando em diferentes cotas com outras— outras infraestruturas, como estações.

Guilherme Wisnik: Isso que o Shundi mencionou foi novidade pra mim, Natasha! Pesquisando, eu encontrei um exemplo muito interessante: na região de Minato, em Tóquio, fica o Azabudai Hills — um complexo arquitetônico que mistura áreas verdes, comércio, galerias de arte, restaurantes... Uma coisa meio shopping, meio parque. Parece uma cidade dentro da cidade.

Shundi Iwamizu: Então, o espaço público talvez não seja mais visto com tanta clareza assim, dentro dos modelos tradicionais que a gente conhece, como ruas, parques e praças. Talvez aqui a gente esteja falando de uma mistura, de uma coisa rizomática, que se espalhe, que se conecta e que ligam edifícios e que acontecem em diferentes andares.

Guilherme Wisnik: Bom, mas vamos voltar aqui aos parques mais tradicionais. O Rodrigo explicou que tem algumas regras implícitas no uso desses espaços públicos.

Rodrigo Ohtake: É um lugar de descanso, ou de uma certa prática esportiva, também, calma. Então não tem muito barulho, não tem muita confusão. É realmente um lugar que as pessoas vão para dar uma descansada, que as famílias vão para ter um lugar tranquilo. Tem, por exemplo, tem muito pouca lixeira. Cada um leva o seu lixo embora. Muitas coisas precisam ser preservadas— música alta, por exemplo, não...

Natasha Barzaghi Geenen: Guile, agora o Rodrigo tocou num ponto que eu acho fascinante no Japão, que é a relação com o lixo. A Taiga Gomes contou uma história pra gente que tem a ver com esse assunto.

Taiga Gomes: Eu cheguei lá, tinha acabado de chegar lá, em 2013. Estava um calor imenso, que o verão em Tóquio é pior do que o do Rio de Janeiro, assim, de tão quente e úmido! Eu com as crianças ainda comigo, né, uma de cinco e uma de dez. Pediram sorvete, eu dei sorvete e fomos, como qualquer brasileiro, andar na rua segurando sorvete, tomando sorvete. E aí um me dá: "Ah, mãe, não quero mais". O outro também me dá, "eu não quero mais", e eu segurando aquele sorvete e procurando a lata de lixo. Não tinha, não tem na rua lata de lixo. Foi o primeiro estranhamento que eu tive, mas eu, como jornalista curiosa e investigadora, já comecei a tentar entender o que que acontecia, né? Porque estava tudo limpíssimo. E não tem gari catando nada, em lugar nenhum.

Natasha Barzaghi Geenen: Esse é um estranhamento que acho que todo brasileiro que vai pra Tóquio também tem. Realmente, é muito raro você ver uma lixeira na rua. Mas também não tem sujeira nas calçadas! Então as pessoas ficam se perguntando como isso é possível?

Taiga Gomes: Não tem lata de lixo, não tem gari, e não tem lixo na rua, porque cada um cuida do seu lixo. Cada um cuida do seu lixo, porque aquele espaço é compartilhado. Porque a consciência básica é essa, né? Se fui eu que produzi o lixo do chão, o lixo é meu, e eu é que vou ter que me responsabilizar por ele.

O japonês não anda comendo na rua, andando na rua comendo. Não existe esse comportamento, nem com nada. Então, se ele vai comer, ele vai, entra no lugar, come, termina, e descarta o que sobrou naquele lugar— na sorveteria ou em qualquer outro lugar que ele for comer. Então não existe comer na rua.

E era tudo muito interessante, que tudo que eu ia descobrindo com a minha vivência, eu pensava assim: "Nossa, mas é tão óbvio isso, é tão simples, é isso— lógico, é lógico que tem que ser assim", sabe?

Natasha Barzaghi Geenen: É óbvio e simples. E ainda assim, é algo tão raro no resto do mundo que gera um certo fascínio, né? Uma lógica parecida impera no transporte público, que a gente tava falando mais cedo. De novo, aqui, a Vanessa Kairiyama:

Vanessa Kairiyama: Eu vejo, por exemplo, na parte de mobilidade, né, de transporte, aqui no Japão, as pessoas têm tanta confiança no sistema de transporte que não existe aquela coisa de "ah, não, esse trem aqui, eu preciso me empurrar para poder entrar". Ou mesmo essa sensação de desespero para entrar, ou desorganização. Existe uma organização para entrar na fila, existe um fluxo de entrada e saída das estações que você vê as pessoas, os japoneses, e, assim, é quase que coreografado.

Natasha Barzaghi Geenen: Os trens e metrô do Japão, mesmo com o volume altíssimo de usuários todos os dias, costumam ser limpos, organizados e pontuais. E isso é mérito, também, dos próprios usuários.

Vanessa Kairiyama: E é meio o que você falou no começo, né? Como as cidades moldam as pessoas, e as pessoas moldam as cidades. Eu acho que tudo isso funciona exatamente por isso, porque existe dentro dessa estrutura da cidade japonesa um ponto cultural e comportamental muito grande. É claro que existe uma organização, uma infraestrutura de um sistema muito organizado, mas esse sistema, que é extremamente organizado e que funciona, ele traz uma segurança. É quase como se fosse um acordo coletivo, né, entre essa confiança no sistema que funciona, e o respeito e a responsabilidade individual do usuário, que meio que se retroalimentam, assim, num círculo virtuoso.

Então, porque a infraestrutura é tão boa— a infraestrutura é tão bem planejada e funciona, as pessoas também funcionam muito bem aqui. Então, é mais ou menos essa teoria de que as pessoas confiam no sistema, as pessoas confiam que o sistema toma conta da infraestrutura, de que elas conseguem confiar no sistema, e, por isso, elas também respeitam, e elas também carregam uma responsabilidade individual de fazer a parte delas.

Natasha Barzaghi Geenen: É um pacto invisível. Os espaços moldam as pessoas porque entregam uma infraestrutura impecável, pontual e segura. E as pessoas moldam os espaços devolvendo cuidado, silêncio e respeito.

No próximo episódio, a gente vai olhar ainda mais de perto essa coreografia. A gente vai entender como a estrutura social japonesa impacta diretamente a arquitetura e o urbanismo no Japão. Espero você!

O podcast da Japan House São Paulo é uma produção do Estúdio Novelo.

A coordenação na Japan House São Paulo é de Miyuki Teruya.

A criação e o conteúdo digital ficam sob responsabilidade da Júlia Casadei, Adriana Pedroso e Gabriela Ono.

A pesquisa, produção e roteiro do podcast ficam por conta da Bárbara Rubira.

O apoio da produção é da Ashiley Calvo.

O tratamento de roteiro é da Évelin Argenta, que também fez a montagem dos episódios.

A sonorização é da Mariana Leão.

A mixagem é do Gabriel Pimentel, e a música original é da Mari Romano.

Nós gravamos no estúdio Trampolim, em São Paulo.

A direção executiva do Estúdio Novelo é da Marcela Casaca, a coordenação de parcerias é do Pedro Lopes e a gerência de produto é da Juliana Jaeger e da Bia Ribeiro, que também é responsável pela distribuição do podcast, com apoio do Vinícius Magalhães.

No site da Japan House São Paulo, você encontra conteúdos extras desse e de todos os episódios.

Eu, Natasha Barzaghi Geenen, diretora cultural da Japan House São Paulo, apresento esta temporada na companhia do Guilherme Wisnik. Até semana que vem, Guilherme!

Guilherme Wisnik: Até, Natasha!