

Numa cidade avançada, ricos usam o transporte público

Folha de S. Paulo

sábado, 6 de dezembro de 2008

Entrevista Enrique Peñalosa

Para ex-prefeito de Bogotá, é preciso restringir o uso dos carros para melhorar trânsito

A única forma de reduzir os congestionamentos é restringir o uso do carro. Para Enrique Peñalosa, prefeito de Bogotá de 1998 a 2001 e responsável por iniciar a implantação do Transmilenio, sistema de ônibus rápido, nenhum transporte público resolve o problema do trânsito se os carros não forem retirados das ruas. Em São Paulo para o Urban Age, conferência internacional sobre urbanismo que acabou ontem, Peñalosa, que hoje atua como consultor, falou à Folha sobre a importância de uma boa calçada e de um transporte público eficiente e disse que a cadeira de rodas é a melhor máquina de planejamento urbano. (MARIANA BARROS)

FOLHA - O que faz uma boa cidade?

ENRIQUE PEÑALOSA - Jan Gehl [urbanista dinamarquês que defende que as cidades priorizem ciclistas e pedestres] diz que é aquela em que os moradores têm vontade de sair de casa, estar nas ruas - não no shopping. Uma cidade tem de ser boa para as pessoas mais vulneráveis: crianças, cadeirantes, idosos, pobres, ciclistas. Transporte não faz ninguém feliz, é apenas necessário, como água potável. Mas se há um parque, isso faz as pessoas felizes. O desafio é criar a cidade para as pessoas, e não para os carros.

FOLHA - Que coisas melhoram a vida urbana?

PEÑALOSA - Os parques são algo necessário ou um luxo? Acho que as pessoas precisam, sim, de um espaço desses, não para sobreviver, mas para serem mais felizes. Todos em São Paulo jogam bola. Por que não há campos ou quadras públicas?

FOLHA - O que caracteriza uma cidade avançada?

PEÑALOSA - Temos uma idéia de que progresso é ter mais pessoas usando carros, mas nas cidades mais avançadas do mundo, como Zurique, na Suíça, ou Tóquio, no Japão, as pessoas quase não usam automóvel.

Uma cidade verdadeiramente avançada é aquela em que os ricos usam transporte público, caminham e vão a parques. O contrário disso é quando os ricos usam helicópteros, vão a clubes fechados, a shoppings, moram em condomínios.

Avanço é o que acontece no Central Park, em NY, onde 50 bilionários andam ao lado de pessoas que nem sabem onde vão dormir naquela noite.

FOLHA - Como fazer isso?

PEÑALOSA - Precisamos de segurança, diminuir a criminalidade. Agora, para fazer com que as pessoas usem transporte público é preciso restringir o uso de carros. Muita gente em SP tem carro, mas usa metrô. Não é porque adoram o metrô, mas porque é mais rápido, não precisa estacionar. De um lado, é preciso melhorar o transporte público; de outro, é preciso restringir o uso de automóveis.

Há várias maneiras de se fazer isso. O rodízio é uma delas.

Nenhum transporte público do mundo acaba com os congestionamentos. A única maneira é restringir o uso de carros.

Tem de haver restrições a estacionamentos, sobretudo nas ruas. Outra forma é criar uma taxa, como em Londres, ou rodízio, como em SP e Bogotá.

FOLHA - Deve-se combater o carro?

PEÑALOSA - Não estou falando de restringir a compra, de colocar taxas na compra. É bom que as pessoas tenham carro, para poderem viajar, sair à noite.

Elas só não devem usá-lo nas horas de pico. Vamos cobrar pelo uso, não pela aquisição. Ou cobrar mais caro pelo combustível. Gasolina no Brasil deveria custar três vezes mais, e o dinheiro arrecadado deve ser investido em transporte.

FOLHA - É preciso optar entre carros ou pessoa

PEÑALOSA - É possível medir a democracia analisando como o espaço público é distribuído entre pedestres, ciclistas, ônibus e carros. Quanto mais tender para os primeiros, mais democrática será. É uma questão política, não há nada técnico nisso. Se houver mais espaço para carros, haverá mais carros; menos espaço, menos carros.

As cidades ricas, há 15 anos, decidiram não fazer mais vias para melhorar o trânsito.

FOLHA - A piora é porque a população está crescendo?

PEÑALOSA - Não. Pode parecer que fazer mais estradas melhora o trânsito, mas isso não é verdade. Você conhece uma única cidade do mundo que tenha resolvido o problema do trânsito fazendo vias maiores? Não há.

Nos EUA, apesar das estradas gigantescas, o trânsito piora a cada ano. O que gera o trânsito é o número de viagens que cada automóvel faz e as distâncias que percorrem. Construir túneis e viadutos só faz com que os carros vão mais longe e façam mais viagens. Nos primeiros anos, isso alivia o trânsito, como já ocorreu em SP.

Depois piora de novo.

FOLHA - É uma questão cultural?

PEÑALOSA - Sim. A classe média, que tem carro, só quer mais espaço para os carros. Vão do estacionamento do prédio ao estacionamento do escritório, ao estacionamento do shopping, ao estacionamento do clube e podem passar meses sem andar em um quarteirão. A única coisa que querem do governo é polícia e rodovias. Querem metrô não para usar, mas porque querem que os ônibus vão para o subsolo. Não querem que o ônibus tire o espaço dos carros.

FOLHA - É melhor investir em ônibus ou em metrô?

PEÑALOSA - Em SP, há três vezes mais gente usando ônibus do que metrô; é muito mais prático e barato. Londres, para 10 milhões de habitantes, tem 1.850 km de metrô. Proporcionalmente, SP, que tem 20 milhões, teria de ter 3.700 km de metrô [Grande SP tem hoje 322 km de transporte urbano sobre trilhos]. Ainda assim, Londres desloca 1 milhão a mais de pessoas em ônibus do que em metrô. Mesmo com metrô, é preciso um bom sistema de ônibus.

A linha amarela que está sendo construída custa mais de US\$ 150 milhões por km. Cada passageiro custa US\$ 1,50. O Transmilênio custa US\$ 10 milhões por km e cada passageiro, US\$ 0,50. Leva 45 mil passageiros por hora por direção. Não estou dizendo que é melhor ou pior, mas é bom o suficiente.

FOLHA - E as calçadas?

PEÑALOSA - Calçadas são parte do sistema de transporte, porque a jornada começa quando saímos de casa. Uma calçada boa é símbolo de que o cidadão que caminha tem o mesmo

valor de outro que tem um carro de US\$ 30 mil. É símbolo de democracia. O que diferencia uma cidade boa de uma ruim é a qualidade das calçadas.

As de SP estão muito melhores agora do que há dez anos, principalmente nas áreas mais centrais. Se eu pudesse, amarrava o secretário de Planejamento numa cadeira de rodas e diria: vá andar pela sua cidade.

Uma cadeira de rodas é a máquina do planejamento urbano.

FOLHA - Como o sr. avalia o programa Cidade Limpa?

PEÑALOSA - É um exemplo para o mundo. É o que de mais importante se passou em SP nos últimos dez anos.

Frases

A classe média só quer mais espaço para os carros. [...] Pode passar meses sem andar em um quarteirão

Se pudesse, amarrava o secretário de Planejamento numa cadeira de rodas e diria: vá andar pela sua cidade

Urban Age foca nas intervenções urbanas de SP

DA REPORTAGEM LOCAL

O segundo e último dia do Urban Age, conferência internacional para discutir os rumos das grandes cidades do mundo, tendo São Paulo como foco desta edição, direcionou o debate para as intervenções urbanas realizadas na capital.

A professora do LabHab (Laboratório de Habitação e Assentamentos Humanos) da FAU (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo) da USP Ermínia Maricato chamou a atenção para as dificuldades e os conflitos existentes por trás das mudanças que se tenta fazer em São Paulo e ressaltou a ocupação ilegal de parte significativa do território brasileiro.

"Nas regiões Norte e Nordeste, há 90% de informalidade da ocupação do solo", afirmou Ermínia, acrescentando que para tirar a população das áreas de proteção ambiental é preciso mudar o mercado imobiliário.

Para Nadia Somekh, diretora do curso de arquitetura do Mackenzie, o mercado tem dialogado mais com os pesquisadores da área do que com o próprio poder público.

"[O mercado imobiliário] está aprendendo a pensar em um lucro inclusivo, social e democrático", opina Nadia.

O ex-governador do Paraná e ex-prefeito de Curitiba Jaime Lerner afirmou que os planejadores não se comunicam com a população e que, sem isso, é muito difícil mudar a realidade. Na mesma linha de raciocínio, o professor do curso de arquitetura do Mackenzie Carlos Leite afirmou que São Paulo passou por diversas intervenções urbanas que acabaram por desorganizar sua estrutura.

"É a primeira vez que a cidade está preparada para intervenções estruturais", opina.

O ex-secretário de Planejamento Jorge Wilhelm disse ver na crise econômica mundial uma oportunidade de mudança do mercado imobiliário e da ocupação irregular das áreas públicas e protegidas.

Para a professora da FAU (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo) da USP, Regina Meyer, o debate do Urban Age esquentou a discussão sobre os problemas paulistanos e contribuiu para educar os representantes do poder público, elevando o nível de informação.

"A real dimensão das cidades é que elas são problema e também solução", resumiu Regina.

Estrangeiros

A diretora de Planejamento de Nova York Amanda Burden contou como foram obtidos investimentos para a cidade após a destruição causada pelos ataques de 11 de setembro.

Os arquitetos Brandon Haw, representando o arquiteto Norman Foster, que cancelou sua participação na conferência, e Kees Christiaanse apresentaram projetos para edifícios de usos múltiplos.

A programação do dia teve, ainda, discussões sobre a adaptação das cidades às mudanças climáticas e apresentações sobre projetos realizados em Lima, no Peru, Buenos Aires, na Argentina, e Mumbai, na Índia. (MB)

<http://www.sptrans.com.br/clipping/pagina1.htm>

"Conhecimento é a única virtude e ignorância é o único vício"