

ARTIGO



HAMILTON DE FRANÇA L. JR.
hl@hamiltonleite.com.br

“Copenhagenizar” as cidades com carros!

Em até 9 anos, se nada mudar, vamos superar dez mi de unidades.

Vivemos na década em que atingiremos a exaustão completa do sistema de transporte adotado em inúmeras cidades do mundo que têm o automóvel como ator principal. Em março deste ano, a frota da capital paulista totalizou sete milhões de veículos. Daqui a nove anos, se nada mudar, deve superar a marca de dez milhões de unidades, imobilizando progressivamente suas ruas. Como solucionar esta questão? Certamente, não há como impedir o crescimento das cidades. Afinal, como afirmou o professor de Urbanismo da Universidade da Pensilvânia, Witold Rybczynski: “Na democracia não se pode proibir migrações”. Seria a ampliação do sistema viário a escolha mais acertada? Experiências recentes demonstram que quando uma avenida é duplicada, a população percebe sua maior fluidez e, aqueles que não a utilizavam, passam a fazê-lo. Por outro lado, quando se restringe o acesso de automóveis, motoristas buscam trajetos alternativos para seu transporte. Assim sendo, congestionamentos sempre vão existir nas grandes metrópoles, independentemente da capacidade da malha viária existente.

É óbvio que não se pode impedir a circulação de veículos sem que se apresentem alternativas de qualidade para os deslocamentos dos habitantes à seus destinos. Portanto, a ampliação constante da área total pavimentada no município não pode continuar sendo a única estratégia do poder público para a mitigação desse caos, mas deve ser realizada de forma complementar a uma ocupação racional do solo, aliada a novos paradigmas de mobilidade urbana. Tais paradigmas devem priorizar: 1) o transporte de massa com qualidade para os trajetos ocasionais de maiores distâncias; 2) o uso da bicicleta para percursos médios, em ciclovias permanentes e seguras; e 3) o pedestre para os itinerários mais curtos e frequentes. O automóvel também precisa fazer parte do *show*, porém, como coadju-

vante, com sua circulação restrita em locais atendidos por outros meios.

As limitações de acesso deveriam ser aplicadas principalmente aos carros movidos a combustíveis derivados do petróleo e ocupados por uma única pessoa. Ao mesmo tempo, veículos que circulem com de uma pessoa e os movidos por fontes de energia mais limpa e renovável, deveriam ser incentivados, por exemplo, com a liberação do rodízio. “Copenhagenização” é o termo que simboliza a implantação desses conceitos nas cidades. A palavra foi concebida pelo urbanista dinamarquês Jan Gehl, que estudou espaços públicos por 40 anos e usou Stroget, a região central de Copenhagen, como laboratório para suas pesquisas. Ele assessorou diversas prefeituras, inclusive Melbourne, Londres e Nova York para replicarem o mesmo arquétipo. Estes casos serão apresentados detalhadamente na Convenção Secovi, em setembro, por David Sim, diretor do escritório Gehl Architects. Temos em nosso País a exitosa experiência de Curitiba, com o sistema de transporte pela superfície, com quantidade, qualidade e baixo custo, implantado pelo ex-prefeito Jaime Lerner, autor de uma proposta de um novo modelo de ocupação para São Paulo encomendado pelo Secovi-SP (disponível para consulta no *site* <http://slidesha.re/ip6Ybm>).

O estudo articula o crescimento sustentável, por meio da criação de polos de desenvolvimento equilibrados em termos de oferta de emprego, diversidade de uso, habitação para todos os níveis sociais, educação e lazer. Esses núcleos estariam ancorados sobre os principais ‘nós’ da rede metro-ferroviária, onde haveria a integração dos diversos modais, como metrô, trem, ônibus e até mesmo táxis e automóveis. Entretanto, priorizaria o ciclista e o pedestre, que transitariam por uma ‘promenade’, construída um andar acima dos trilhos dos trens, que fariam a interligação entre os polos. Com a diminuição do número de viagens, haveria redução do consumo de energia, de emissão de poluentes e de gases de efeito estufa, além da redução do tempo de deslocamento, ainda mais importante, proporcionando melhor qualidade de vida aos habitantes, principalmente aos mais pobres. A proposta atende plenamente aos dez princípios da mobilidade urbana sustentável para as cidades do futuro, elaborados pelo instituto americano sem fins lucrativos ITDP (Institute for Transportation & Development Policy).

Em 2001, atingimos em São Paulo o ponto mais alto da curva que registra a relação entre a área destinada a garagens e a área privativa nas edificações: 54%. Esta relação começou a cair depois de 2001, mas poderá regredir ainda mais se “copenhagenizarmos” nossa querida cidade.