

Vamos “copenhagenizar” cidades!

Vivemos na década em que atingiremos a exaustão completa do sistema de transporte adotado em inúmeras cidades do mundo que tem o automóvel como ator principal.

Em março deste ano, a frota da capital paulista totalizou sete milhões de veículos. Daqui a nove anos, ela deve superar a marca de 10 milhões de unidades, imobilizando progressivamente suas ruas, caso este modelo não seja radicalmente redirecionado. Como solucionaremos esta questão? Certamente, não há como impedir o crescimento das cidades. Afinal, como afirmou em recente entrevista 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, comprometendo rapidamente aquela recém-conquistada melhoria.

Por outro lado, quando se restringe o acesso de automóveis, os motoristas, conscientes das dificuldades em transitar por ali, não se arriscam a seguir por aquele caminho, buscando trajetos ou formas alternativas 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 bem protegidas do tráfego; e 3) o pedestre para os itinerários mais curtos e frequentes. O automóvel também precisa fazer parte do show, porém num papel coadjuvante. Sua circulação deve ser restringida em determinados locais que sejam plenamente atendidos por outros meios de locomoção.

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, o uso de veículos com um ou mais passageiros além do motorista, e os impulsionados por fontes de energia mais limpa e renovável, deveria ser incentivado, por exemplo, com a liberação do rodízio e a possibilidade ingresso a algumas regiões com tráfego controlado.

“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 Strøget, 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 www.convencaosecovi.com.br 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. Inclusive, ele foi contratado pelo Secovi-SP especialmente para elaborar proposta de um novo modelo de ocupação para São Paulo.

O estudo apresentado, disponível para consulta no site <http://slidesha.re/ip6Ybm> 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. Seriam mais adensados e verticalizados, o que proporcionaria a otimização dessa infraestrutura. E, quando necessários, os investimentos seriam viabilizados por intermédio de Operações Urbanas Consorciadas.

Com a diminuição do número de viagens, haveria redução do consumo de energia, de emissão de poluentes e de gases de efeito estufa.

E o mais importante, a redução do tempo de deslocamento proporcionaria, graças a significativa economia de tempo e recursos financeiros, melhor qualidade de vida aos habitantes, principalmente aos mais pobres, já que, apesar de o trânsito ser democrático (ele atinge toda população), os menos favorecidos são mais duramente atingidos. Como diz o presidente do Secovi-SP, João Crestana, a melhor maneira de se locomover é você já estar onde precisa ir.

Essa proposta atende plenamente aos 10 princípios da mobilidade urbana sustentável para as cidades do futuro, elaborados pelo instituto americano sem fins lucrativos ITDP (Institute for Transportation & Development Policy): 1) Crie ambientes que privilegiem os pedestres; 2) Crie bons ambientes para bicicletas; 3) Forneça transporte público de qualidade; 4) Permita o acesso de veículos em velocidades seguras e em números significativamente reduzidos; 5) Sirva a cidade de maneira limpa e segura ao fazer entregas de mercadorias; 6) Integre pessoas e atividades diferentes, edifícios e espaços; 7) Aproveite os vazios para criar bairros compactos e atraentes, orientados para as pessoas e para o transporte público; 8) Respeite e valorize o patrimônio natural, cultural e histórico; 9) Proporcione caminhadas diretas e produtivas; e 10) Construa para o longo prazo.

Estes princípios, inclusive, serão aplicados pelos participantes do concurso "As Cidades Somos Nós – Propostas para a São Paulo de 2030", promovido pelo Secovi-SP e ITDP, que tem o intuito de abrir oportunidades para a proposição por parte da sociedade e a discussão sobre mobilidade urbana e o futuro da cidade num horizonte de vinte anos.

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 "copenhagimizarmos" nossa querida cidade.

Hamilton de França Leite Jr. – Junho de 2011 - www.hamiltonleite.com.br