

PÁGINA 22

INFORMAÇÃO PARA O NOVO SÉCULO

FGV

CVces

NÚMERO 67
SETEMBRO 2012



CARROS: melhor não tê-los?

MARINA SILVA: O Rio não pode perder o bonde das Olimpíadas

CONSTRUTORAS: quem vai querer morar no caos?

EDIÇÃO DE ANIVERSÁRIO

MOBILIDADE

Como reduzir a distância entre a cidade e as pessoas

O SANTANDER INVESTE FORTE NO BRASIL. E FAZ ISSO INVESTINDO FORTE EM SUSTENTABILIDADE.

O Santander encontrou na sustentabilidade uma maneira de fazer a economia girar. Porque financiar empresas que lucram de forma consciente, investir em universitários mais preparados e abrir agências em comunidades como o Complexo do Alemão, no Rio de Janeiro, geram negócios em que todo mundo ganha. E, quando todo mundo ganha, a sociedade cresce, o País cresce e o Santander cresce com eles.

Traga mais sustentabilidade para sua vida e seus negócios.

Acesse www.santander.com.br/sustentabilidade.

Central de Atendimento Santander: 4004-3535 | SAC: 0800-762-7777 | Ouvidoria: 0800-726-0322

Diego Mendes, Ewerton Garcia e Renato Smaniotto são sócios de uma empresa que desenvolve soluções hídricas e energéticas para seus clientes. Eles encontraram no Santander um parceiro para expandir os negócios.

 **Santander**

VALORIZANDO IDEIAS
POR UMA VIDA MELHOR

www.santander.com.br

Só um pacto **salva**

Como se resolve o deslocamento de diversos fluxos de gente e de veículos por um mesmo ponto? Organiza-se um cruzamento, criam-se regras e sinalizações, instalam-se semáforos e faixas. Cada um concorda – pelo menos em teoria – em esperar a sua vez antes de avançar. Isso é um tipo de pacto.

As grandes cidades chegaram a um ponto em que o simples e ir e vir tem ficado a cada dia mais impraticável. Para piorar, as médias e pequenas tendem a seguir o mesmo modelo. O trânsito e a mobilidade já ocupam o topo das insatisfações do cidadão. Mas, assim como em um simples cruzamento, a solução não partirá apenas de um lado da via. “Não existe uma bala de prata”, diz um dos entrevistados desta edição. Todos os envolvidos precisam participar de um acordo para que se chegue a um termo comum, em prol da (re)construção dos centros urbanos pelas pessoas e para as pessoas.

A questão envolve, além do cidadão – que antes de tudo é um pedestre –, o poder público, o mercado imobiliário, os planejadores urbanos, os órgãos de trânsito, os motoristas, motociclistas e ciclistas, as empresas, os sistemas de tecnologia e os fabricantes de automóveis. Qual é a responsabilidade de cada um desses atores e setores? E que tipo de contribuição podem oferecer? O que estão dispostos a empenhar em benefício de uma solução coletiva? O quanto sabem esperar a sua vez antes de avançar?

Esta é a provocação que PÁGINA22 lança nesta edição – em que comemora o sexto aniversário. Por entender que é impossível falar de mobilidade sem discutir o espaço urbano, e que a cidade é um sistema complexo, abordamos inicialmente o tema do urbanismo. Em seguida, a partir da “geografia urbana”, questionamos a lógica montada em cima do transporte individual motorizado e convidamos cada uma das partes a debater a questão sob diferentes olhares: econômico, cultural, ambiental e social. Enquanto alguns atores aprofundaram o tema abertamente, outros não responderam a contento, mas este é apenas um início de conversa para um assunto que não tem fim. É contínuo e permanente.

Boa leitura!

PÁGINA22

ESCOLA DE ADMINISTRAÇÃO DE EMPRESAS DE SÃO PAULO DA FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
DIRETORA Maria Tereza Leme Fleury



Centro de Estudos em Sustentabilidade da EAESP

COORDENADOR Mario Monzoni
COORDENADOR ACADÊMICO Renato J. Orsato
JORNALISTAS FUNDADORAS Amália Safatle e Flavia Pardini

EDITORA Amália Safatle
RELAÇÕES INSTITUCIONAIS Leticia Freire
REPÓRTER Thaís Herrero
EDIÇÃO DE ARTE Vendo Editorial
 Dora Dias (edição), Daniella Campos (diagramação)
 www.vendoeditorial.com.br
ILUSTRAÇÕES Sírio Braz (seções)
REVISOR José Genulino Moura Ribeiro
COORDENADORA DE PRODUÇÃO Bel Brunharo
COLABORARAM NESTA EDIÇÃO
 Amanda Abad, Ana Cristina d'Angelo, Fabio Storino,
 Gisele Neuls, José Alberto Gonçalves Pereira (edição e textos),
 Ignacy Sachs, Magali Cabral, Marina Silva,
 Mônica C. Ribeiro, Regina Scharf

ENSAIO FOTOGRÁFICO
 Rubens Chaves
JORNALISTA RESPONSÁVEL
 Amália Safatle (MTb 22.790)

ANUNCIE

COMERCIAL E PUBLICIDADE
 (11) 3284-0754
 comercial@pagina22.com.br

REPRESENTANTE EM BRÁSILIA
 Marketing 10 – José Hevaldo
 jh@marketing10.com.br
 (61) 3326-0110 / 3964-2110 / 9229-0727

REDAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
 Rua Itararé, 123 - CEP 01308-030 - São Paulo - SP
 (11) 3284-0754 / leitor@pagina22.com.br
 www.fgv.br/ces/pagina22

CONSELHO EDITORIAL
 Aerton Paiva, Alexandra Reschke, Ana Carla Fonseca Reis,
 Aron Belinky, Eduardo Rombauer, José Eli da Veiga,
 Mario Monzoni, Pedro Roberto Jacobi,
 Ricardo Guimarães, Roberto S. Waack

IMPRESSÃO Vox Editora Ltda.

DISTRIBUIÇÃO Door to Door Logística e Distribuição
TIRAGEM DESTA EDIÇÃO: 5.000 exemplares

Os artigos e textos de caráter opinativo assinados por colaboradores expressam a visão de seus autores, não representando, necessariamente, o ponto de vista de PÁGINA22 e do GVces.

APOIO




A REVISTA PÁGINA22 FOI IMPRESSA EM PAPEL CERTIFICADO, PROVENIENTE DE REFLORAMENTOS CERTIFICADOS PELO FSC DE ACORDO COM RIGOROSOS PADRÕES SOCIAIS, AMBIENTAIS, ECONÔMICOS E OUTRAS FONTES CONTROLADAS.

Página 22, nas versões impressa e digital, aderiu à Licença Creative Commons. Assim, é livre a reprodução do conteúdo – exceto imagens – desde que sejam citados como fontes a publicação e o autor.

14 ENTREVISTA I Sem investimentos de grande monta em corredores de ônibus de alto nível, uma massa enorme de usuários do transporte público migrará para o carro, alerta **Ciro Biderman**

22 RETRATO Nas praças e nos intervalos, alguma esperança de que a solidão pós-moderna não seja o fim coletivo da nossa espécie

28 URBANISMO Se não é possível pôr abaixo uma cidade para refazê-la melhor, ao menos mudanças graduais são a chave para desatar o nó entre mobilidade e planejamento urbano

34 CARROS Melhor não tê-los? Um balanço entre os benefícios e prejuízos de ordem econômica, social e ambiental do transporte individual motorizado. Mais: o que dizem as montadoras, o pedágio urbano em discussão e o que as novas gerações passam a entender por mobilidade

44 ENTREVISTA II Problemas relacionados à mobilidade chegam ao ponto de preocupar o mercado imobiliário, relatam representantes do Secovi

Seções



06 Notas
09 Página Cultural
10 Economia Verde
19 Opinião
20 Estalo
21 Coluna
33 Web
49 Análise
50 Última

CAPA Imagem: SXC / MONTAGEM DIGITAL



Caixa de **entrada** Comentários de leitores recebidos por email, redes sociais e no site de PÁGINA22

INBOX

[Por um setor zero – edição 66]
 Que entrevista maravilhosa! Pura inspiração! Vem conhecer Goiás, Tião!! **Maria Júlia**

[Cidades de papel? – edição 66]
 Em 2009, participei de um debate televisivo com representantes da prefeitura de São Paulo. Quando apontei que a meta não teria como ser cumprida, o representante ficou ofendidíssimo e levantou para me agredir. Os projetos de redução de metano e queima para geração de energia nos aterros São João e Bandeirantes são anteriores ao plano supracitado. Não poderiam ser contabilizados como ações para se atingir metas. **Francisco Maciel**

OUTBOX

Acho uma pena que esta revista, tão séria e conseqüente, tenha publicado uma matéria de qualidade muito aquém de seu habitual padrão. O que deveria ser uma reportagem para me agredir. Os projetos de redução de metano e queima para geração de energia nos aterros São João e Bandeirantes são anteriores ao plano supracitado. Não poderiam ser contabilizados como ações para se atingir metas. **Francisco Maciel**

isenta tem a pretensão de ser um artigo de opinião, já que o autor limita-se a criticar a ação da prefeitura. De fato, não acrescenta coisa alguma ao debate sobre o tema de políticas públicas locais para o clima. **Laura Valente**

Abrimos espaço (à pág. 13) para que a prefeitura de São Paulo tivesse mais uma oportunidade de falar sobre o cumprimento das metas de política climática e as medidas tomadas. PÁGINA22 não tem interesse em publicar reportagens que não sejam isentas, ainda que busquem uma visão crítica e de acompanhamento das ações do poder público – que é o papel da imprensa. Mas o resultado foi prejudicado pela dificuldade que o jornalista encontrou para obter informações junto ao órgão durante as duas semanas de apuração que antecederam o deadline.



[CRISE GLOBAL]

Lavou, tá novo?

Depois de dois anos de julgamento, o Ministério Público dos Estados Unidos inocentou a instituição financeira Goldman Sachs e seus executivos da acusação de fraude contra o mercado de ações. Denunciados pelo Senado americano em 2011, por negligência na crise do subprime, o caso foi arquivado por falta de provas.

O Subcomitê Permanente do Senado, contudo, divulgou um relatório com 56 mil páginas com as principais conclusões da investigação sobre as causas da

crise que atingiu os EUA (e se irradiou pelo mundo) em 2008 e 2009.

Segundo o documento, a Goldman Sachs e outros bancos tomaram conhecimento da crise da hipoteca das casas americanas e passaram a vender os títulos de seguros imobiliários podres que possuíam aos seus clientes sem avisá-los de que lucrariam com a queda do valor dessas ações. Segundo o material levantado, além de ter ganhado bilhões à custa do prejuízo de milhares de pessoas, a instituição contribuiu para a expansão e agravamento da “bolha” imobiliária, aumentando a especulação em cima de títulos podres.

O banco se defendeu das acusações. Lloyd Blankfein, executivo-chefe da Goldman Sachs, garantiu à equipe de investigação que a empresa nunca apostou contra investidores em prol de seus interesses. Apesar de livres, o MP americano informou que não descarta a possibilidade de julgar a empresa caso novas provas apareçam.

O Senado dos Estados Unidos não foi o único a acusar a instituição financeira por conflitos de interesse e cumplicidade com a crise do subprime. Um relatório da SEC (Comissão dos Mercados de Valores dos EUA) de abril de 2010 também denunciou a Goldman Sachs por induzir clientes ao erro e omitir fatos na venda dos seguros. A empresa pagou US\$ 550 milhões ao grupo para solucionar o processo em julho do mesmo ano. O caso também foi arquivado. – **POR LETICIA FREIRE**



SEIU INTERNATIONAL

[DIPLOMACIA]

FAXINA PÓS-GUERRA

Cinquenta anos depois de as tropas americanas espalharem cerca de 80 milhões de litros de agente laranja sobre o território vietnamita, os Estados Unidos iniciaram um projeto de limpeza em conjunto com o governo daquele país. A antiga base militar na cidade de Da Nang será a primeira a receber a iniciativa conjunta. O prazo estimado para a recuperação do solo local é de quatro anos.

O esforço é visto como um passo para remover tensões diplomáticas entre os países num momento em que o governo americano disputa o poder de influência com a China no Sudeste Asiático.

Apesar do investimento de US\$ 49 milhões, muito mais será necessário para acabar com as marcas que o agente laranja

deixou na sociedade vietnamita. Fabricadas pelas transnacionais Monsanto e Dow Chemical, a substância é extremamente tóxica à saúde humana. Segundo estimativas da Cruz Vermelha, a saúde de pelo menos 3 milhões de vietnamitas já foi afetada em decorrência da exposição à substância, que continua a prejudicar a população. (LF)



ARCHER/D (DENNIS)

[SAÚDE]

RECREIO SEM JUNK FOOD

Para combater a obesidade em um país em que 36% dos adultos (cerca de 78 milhões de pessoas) está acima do peso, muitas escolas dos Estados Unidos restringiram a venda de produtos considerados não saudáveis, como salgadinhos, biscoitos e refrigerantes. As leis estaduais foram criticadas como sendo uma privação de liberdade, mas se mostraram eficazes, segundo um estudo publicado em agosto pelo periódico *Pediatrics* ([acesse em bit.ly/NvnsjE](http://acesseembit.ly/NvnsjE))

Em 40 estados, foram comparados o peso e altura de 6.300 alunos em dois períodos: em 2004, quando estavam na quinta série, e em 2007, quando cursavam a oitava. Ao mesmo tempo, a equipe de pesquisadores analisou as leis estaduais

de nutrição em escolas. Muitas baniram totalmente a venda das chamadas *junk foods* e adotaram nas cantinas produtos mais naturais.

Nos estados com leis consideradas muito rígidas, as crianças engordaram menos.

Na primeira etapa da pesquisa, 39% das crianças estavam acima do peso e 21% eram consideradas obesas. Em 2007, a taxa de sobrepeso caiu para 34%, e a de obesidade para 18%. Os nomes dos estados não foram divulgados devido a leis que protegem a identidade dos estudantes pesquisados.

Hoje, 17% da população americana é obesa, um problema já considerado de saúde pública. Um estudo divulgado em maio pela Universidade de Duke, na Carolina do Norte, apontou que, em 2030, 42% da população nos EUA estará obesa se o atual modelo de nutrição for mantido. Mais sobre obesidade na *Análise* “O sobrepeso humano”, edição 65. – **POR THÁIS HERRERO**

[PUBLICAÇÃO]

REPÓRTER BRASIL, 10 ANOS NA ESTRADA

Com o objetivo de fomentar o debate e a ação sobre a violação aos direitos humanos dos povos e trabalhadores do campo no País, nasceu, em 2001, a *Repórter Brasil*. Já consolidada como uma das mídias independentes mais respeitadas no combate à escravidão contemporânea, algumas de suas principais investigações jornalísticas



DIVULGAÇÃO

foram reunidas na publicação *Repórter Brasil – 10 anos de estrada de terra em 17 grandes reportagens*.

O livro, organizado por Leonardo Sakamoto e Lúcia Monteiro, traça um panorama da realidade brasileira no que se refere à luta por igualdade e respeito aos direitos comuns a todo cidadão.

Abordando assuntos que vão desde a seca em estados do Nordeste até as condições de trabalho em confecções paulistanas, cada página conduz o leitor ao encontro da nossa brava gente brasileira, com toda sua riqueza e desafios. (LF)

[CERTIFICAÇÃO]

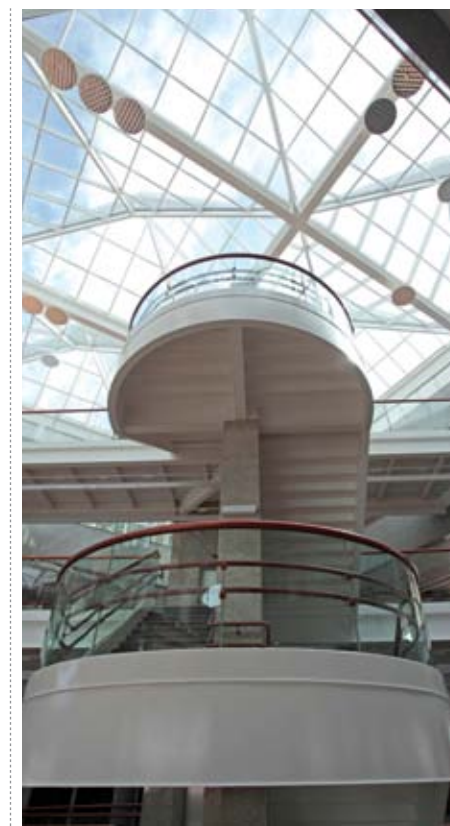
SESC NOVO EM FOLHA

A partir de setembro, está aberta a nova unidade do Sesc Sorocaba, no estado de São Paulo. A instalação foi reformada com um investimento de R\$ 90 milhões e o resultado foi, além da usual programação cultural e de esportes, o primeiro prédio do Sesc com a certificação Leed (Leadership in Energy and Environmental Design). Por seguir padrões de construção sustentável, recebeu o selo de prata.

Desde a década de 1980, os projetos de arquitetura do Sesc dão atenção à redução dos impactos ambientais e à acessibilidade. A unidade de Itaquera, por exemplo, foi aberta em 1992 e já contava com um sistema para reduzir o consumo de água. Ao longo dos anos, a política de sustentabilidade ganhou força, e outras unidades foram adaptadas. A de Sorocaba, no entanto, é a primeira que consolida as boas práticas em forma de certificação,

Para aproveitar a luz natural, a instalação conta com amplas janelas. Refletores espalhados estrategicamente pelo espaço potencializam a iluminação das poucas lâmpadas acesas. Todo o vidro usado absorve menos o calor do sol que os vidros comuns, deixando o ambiente mais fresco sem precisar de ar condicionado.

Um dos destaques é o sistema de reaproveitamento da água da chuva. Depois da captação no telhado, plantas e peixes acomodados em tanques colaboram com a filtragem da água que segue para regar as plantas e abastecer vasos sanitários. Com isso, a economia estimada de água será de 46%. As fontes de energia também são



ALEXANDRE INUNIS

variadas. De 60% até 70% do aquecimento de chuveiros e piscinas provêm, por exemplo, de placas solares.

O projeto também se dedicou ao ambiente local. Durante os quatro anos de obras, houve monitoramento para reduzir a sujeira e os ruídos causados pelo bate-estaca. Para valorizar o acesso ao transporte não motorizado, o Sesc criou um para-ciclos para 80 bicicletas e negociou com a prefeitura a criação de pontos de ônibus próximos.

Segundo Danilo Santos de Miranda, diretor regional do Sesc, a tendência é que todas as unidades espalhadas pelo Brasil busquem adaptações para diminuir sua pegada ecológica. “Trabalhamos forte com educação e isso está presente também em sua estrutura física. De nada adianta pregarmos a sustentabilidade se nós não fazemos isso na prática”, diz.

De qualquer canto do País é possível conhecer o funcionamento em detalhes da nova unidade do Sesc no site sescsp.org.br/sustentabilidade/sorocaba. Um *tour* virtual pelas instalações explica por que ele ganhou o selo de prédio verde. (TH)

[CELULOSE]

KLABIN LANÇA NOVA PLANTA

Em 2014, a pequena cidade de Ortigueira, no Paraná, deverá abrigar uma das fábricas de celulose mais “verdes” do mundo – promete a Klabin. A empresa prevê o início das obras de sua nova planta até o fim deste ano, com capacidade inicial de fornecer 1,5 milhão de toneladas de celulose ao ano. Isso fará da fábrica a maior do mundo em produção do material a partir de dois tipos de árvores: pinus e eucalipto. Será também a única unidade do País capaz de atender o mercado interno e externo. O diferencial do empreendimento de R\$ 6,6 bilhões, no entanto, será a sua autossuficiência energética e o trato com a comunidade do município de 23 mil habitantes.

Ao mesmo tempo que produz celulose, a fábrica faz a queima de cascas de árvores e o vapor produzido vira energia elétrica para as máquinas. A previsão é de que, dentro de cinco anos, essa planta esteja gerando 270 MW de energia elétrica. Como as máquinas necessitam de apenas 150 MW para funcionar, o restante será disponibilizado para a rede elétrica local. A empresa já tem outras fábricas que usam a biomassa como fonte de sua energia elétrica, mas nenhuma que gere mais do que demanda.

“A maior prova de sustentabilidade é a aprovação da população local”, diz Arthur Canhisares, diretor industrial da unidade de Monte Alegre da Klabin, ao se referir à audiência pública realizada com os habitantes, em julho, para a aprovação do projeto. Representantes da Klabin apresentaram o que será a nova unidade, esclareceram dúvidas e ouviram opiniões.

Além da criação de ao menos 1.200 empregos diretos, a Klabin pretende criar um Fundo de Participação do Município no qual depositará parte de seus lucros. Desse valor, metade ficará em Ortigueira e a outra metade será dividida entre os 11 municípios da região paranaense de Campos Gerais.

“É uma região pobre, com o pior IDH do estado e, por isso mesmo, a expectativa de desenvolver a economia local é alta”, diz José Totti, diretor florestal da Klabin. (**Thais Herrero viajou ao Paraná a convite da Klabin**)

OLHA ISSO!

POR FABIO F. STORINO*

POR QUE ADENSAR

Vivemos em um mundo predominantemente urbano. Desde 2007, impulsionado pelo processo de industrialização nos países em desenvolvimento, a maioria dos habitantes do planeta mora nas cidades. Após o rápido adensamento das metrópoles americanas e europeias no século XIX as cidades passaram a ser associadas com doença, poluição, violência e outras instâncias de mal-estar da civilização. Hoje maior densidade já é entendida como um fator para promoção de comunidades agradáveis para se viver, de oportunidades econômicas, e também da sustentabilidade.

O físico teórico Geoffrey West, que trabalha em um modelo científico das cidades, calcula que elas receberão 1 milhão de novos habitantes a cada semana até 2050, quando três quartos da população mundial passarão a ser urbanos. Esta pode ser uma boa notícia: pegando emprestado da Biologia o conceito de alometria, o físico argumenta que as cidades “melhoram seu metabolismo” (economia de escala) à medida que crescem, pois requerem menos recursos *per capita*. West nos lembra, porém, que cidades são “redes sociais”, e o aumento das interações entre as pessoas em grandes aglomerações urbanas também resulta em “ganhos” de escala, nem sempre positivos: mais crimes e casos de gripe e AIDS *per capita*, por exemplo (ver seu TEDTalk em goo.gl/7F1Jd).

O escritor e “futurista” Alex Steffen, autor de *Worldchanging 2.0*, argumenta que não é preciso adensar toda a cidade, mas formar “tendas adensadas”, elevando a densidade média da cidade, ao mesmo tempo que cria polos em torno dos quais as pessoas desejem gravitar. Segundo ele, há um limiar de densidade a partir do qual as pessoas passam a optar por deixar seus carros na garagem (ver seu TEDTalk em goo.gl/vv84z). Christopher Leinberger, pesquisador da Brookings Institution, calcula que famílias nos subúrbios americanos gastem cerca de um quarto de sua renda disponível em transportes; famílias de vizinhanças mais densas, em torno de um décimo (ele e outros seis especialistas comentaram sobre a hipótese de se viver sem carro nos EUA em goo.gl/pM3cM).

O efeito positivo da alta densidade para seus moradores depende de outros aspectos do planejamento físico do território, que incluem: acessibilidade a uma variedade de serviços (restaurantes, livrarias, cafés, pubs, escolas, opções culturais, mercados, lojas etc.), transporte público frequente, e espaços públicos (praças, parques), todos a uma distância apropriada para se chegar a pé.

Ferramentas como Walk Score (walkscore.org) e Walkshed (walkshed.org) avaliam a “andabilidade” (*walkability*) de uma vizinhança. Maior *walkability* gera um círculo virtuoso: gente na rua torna uma região mais segura, que por sua vez atrai ainda mais gente para circular por lá. O comércio prospera, estimulando novos empreendimentos e a ampliação dos horários de funcionamento, tornando a rua mais iluminada, segura e interessante e, portanto, ainda mais frequentada.

O escritor americano James Howard Kunstler apela para uma noção de “arquitetura cívica”, segundo a qual espaços públicos são não apenas um lugar de encontro dos cidadãos, mas a manifestação física da noção de “bem comum” (ver seu TEDtalk em goo.gl/5swph). A boa notícia é que as melhores práticas urbanísticas atendem ao tripé da sustentabilidade, gerando dividendos sociais, ambientais e econômicos. A má notícia é que, de maneira geral, as metrópoles brasileiras ainda estão por adotá-las. Neste ano de eleições municipais, cobremos isso de nossos candidatos.

* FABIO F. STORINO É COORDENADOR DE TI E GESTÃO DO CONHECIMENTO DO CENTRO DE ESTUDOS EM SUSTENTABILIDADE (GVCES).



LFSCIENTIALESTUDIA

POR ANA CRISTINA D'ANGELO (ANA@PAGINA22.COM.BR)

Corpo, vazio e presença

Para se entregar à obra de Antony Gormley, não se deve ater-se ao que está visível aos olhos, mas sim a algo muito mais sublime e ao mesmo tempo intenso, o sentimento de presença – algo que não é do léxico comum das artes visuais, mas que, quando ocorre, desnuda o verdadeiro acontecimento da arte.” A frase do curador Marcello Dantas é um bom ponto de entrada no universo do artista plástico londrino Antony Gormley. Mas tocante mesmo é se relacionar com suas esculturas-estátuas de homens nas pontas dos prédios, como a ponto de se jogarem no vazio. Ou andar por entre outras réplicas de seu corpo penduradas ou estiradas, em várias posições, no *hall* do Centro Cultural Banco do Brasil no Rio de Janeiro. Depois de levar mais de 120 mil espectadores ao CCBB de São Paulo – e a sua extensão ao ar livre ter sido vista por cerca de um 1 milhão de pessoas no Vale do Anhangabaú –, a mostra *Corpos Presentes – Still Being*, de Antony Gormley, fica no Rio até o fim deste mês e depois segue para Brasília.

A primeira individual do artista no país é composta ainda de 50 maquetes, 9 gravuras, 25 fotos e 6 vídeos, além de 11 obras que, juntas, reúnem quase uma centena de esculturas.

O ponto alto é a instalação *Event Horizon* (Horizonte de Eventos), que passou por Londres (2007) e Nova York (2010), além de São Paulo. São 31 esculturas de homens nus, moldadas em ferro fundido e fibra de vidro tomando-se por base o corpo do próprio autor. As figuras estão espalhadas pela paisagem urbana, nas beiradas de prédios altos e nas ruas. O artista tira o espectador de sua zona de conforto e cria uma paisagem que interfere no seu sistema de percepção da profundidade dentro do espaço público.

Baseando-se na tensão entre o corpo e o espaço, Antony Gormley redefiniu o vazio e o pleno e fez da observação sobre o corpo um procedimento participativo. “Para entender Gormley, é preciso ver com a pele, mensurar com os olhos e se deixar ocupar pelo essencial sentido de presença, ferramenta fundamental para vivenciar sua obra”, diz o curador brasileiro da exposição.



CCBB-RJ/Divulgação



DARIO DE FREITAS E CASTRO

VIVA ELIS

Gratuita e no formato multimídia, a exposição *Viva Elis* celebra a carreira de uma das principais estrelas da MPB: Elis Regina. A mostra já passou por São Paulo e Porto Alegre e fica até o fim de setembro no CCBB do Rio de Janeiro.

Rica e diversificada, a mostra conta com 200 fotos de Elis Regina, além reunir trechos de entrevistas emblemáticas,

ingressos, posters de shows, vídeos de apresentações, especiais de televisão, réplica de figurinos, revistas e jornais da época. Um documentário com depoimentos de vários artistas que trabalharam com Elis também faz parte do conjunto.

Mas a sala mais emocionante é aquela em que as pessoas podem sentir toda a potência da voz da cantora, interpretando clássicos da MPB, sem acompanhamento instrumental.

O conteúdo da exposição, sob curadoria de Allen Guimarães, é composto por arquivos da família, materiais cedidos pela imprensa e doações de milhares de fãs, que entraram em contato assim que tiveram conhecimento do projeto. As próximas cidades a receberem a exposição serão Belo Horizonte e Recife.

USE O ASSENTO PARA FLUTUAR

A editora Patuá acaba de lançar o terceiro livro do poeta Leo Gonçalves, *Use o Assento para Flutuar*. Escrito entre 2005 e 2012, a obra vai do amor ao humor, da influência da poesia caribenha e africana a

um retrato do mundo pós queda das torres gêmeas, fazendo um testemunho da época em 40 poemas, entre inéditos e reedições.

Artista de múltiplas ferramentas, Leo Gonçalves é também performer, artista sonoro e visual, além de tradutor, ensaísta e divulgador da poesia do mundo. Traduziu em parceria com Mário Alves Coutinho o livro *Canções da Inocência e da Experiência*, de William Blake. Em parceria com Andityas Soares de Moura, traduziu *Isso*, de Juan Gelman, publicado na coleção *Poetas do Mundo*, da UnB, e a peça *O Doente Imaginário*, de Molière.

Também traduziu para revistas literárias poetas como Aimé Césaire, Léopold Sédar Senghor, William Burroughs, Allen Ginsberg, Heriberto Yépez, Gérard de Nerval e Tristan Tzara.



RAQUEL DINIZ

Conservação como negócio | Organizações tentam fisgar empresas para investir nos parques brasileiros

JOSÉ ALBERTO GONÇALVES PEREIRA

Inspirado nas experiências bem-sucedidas de concessão de serviços à iniciativa privada nos parques da Argentina, África do Sul e dos Estados Unidos e no do Iguaçu, no Paraná, um grupo de organizações tenta atrair interesse de empresas para as Unidades de Conservação (UCs) de uso público do Brasil. Entre outros benefícios para as UCs, espera-se que a participação privada na operação, sobretudo nos parques, aumente significativamente a visitação, melhore seu estado de conservação e gere muito mais receita com a oferta de serviços e atividades de ecoturismo. Apesar de contar com incontestável beleza cênica, abundância de atrativos naturais e diversidade de paisagens, a maioria esmagadora de nossos parques recebe poucos visitantes.

Só um parque nacional dos Estados Unidos, o de Yosemite, na Califórnia, recebeu 4,1 milhões de turistas em 2011, pouco menos que os 5 milhões que ingressaram nos 67 parques nacionais brasileiros. A maior parte da visitação concentra-se em apenas duas unidades, os parques nacionais do Iguaçu (1,4 milhão de visitantes em 2011) e da Tijuca (2,3 milhões). Entre ingressos e repasses de concessionários que operam

em Iguaçu e no Parque da Serra dos Órgãos (no Rio de Janeiro), o Instituto Chico Mendes (ICMBio) recebeu a soma pouco expressiva de R\$ 24,4 milhões no ano passado.

Motivar empresas para investir em parques é um desafio bastante árduo no Brasil. Mas a movimentação de atores sociais em torno do assunto nunca foi tão intensa como neste início de década. Uma promissora ponte entre os setores público e privado está sendo costurada pelo Instituto Semeia, em parceria com o Fundo Brasileiro para a Biodiversidade (Funbio) e a Associação Brasileira das Empresas de Ecoturismo e Turismo de Aventura (Abeta).

Para ajudar os governos a mostrar às empresas que é um bom negócio investir em áreas protegidas, o Semeia desenvolve desde 2011 estudos de viabilidade econômica para a operação privada de sete parques e dois monumentos naturais nos estados de Minas Gerais, Rio e São Paulo. O projeto mais avançado é o da Rota Lund, que compreende o Parque do Sumidouro e dois monumentos naturais, três UCs estaduais situadas na Grande Belo Horizonte. Nesse caso, o estudo recomenda ao governo mineiro que licite a operação da Rota Lund por meio de uma

parceria público-privada (PPP), segundo Gustavo Timo, conselheiro da Abeta e consultor do Semeia.

Análise preliminar do Semeia prevê que a PPP dobre para 160 mil o número anual de visitantes na Rota Lund, com geração anual de receita na casa dos R\$ 16 milhões, com a exploração de ingressos, restaurantes, lojas, hotelaria e ecoturismo (hoje a venda de ingressos totaliza perto de R\$ 700 mil anuais). No Parque Nacional da Serra da Bocaina (divisa entre São Paulo e Rio de Janeiro), o potencial de arrecadação anual é ainda maior, R\$ 28 milhões no modelo de operação por PPP, segundo cálculos iniciais do Semeia. “Se não melhorarmos a visitação nos parques, os ruralistas vão ‘dinamitá-los’”, adverte Ana Luísa Da Riva, diretora-executiva do Semeia.

O modelo da PPP tende a ser mais utilizado em parques com custo alto de manutenção, embora de considerável potencial turístico. Na PPP, o privado é remunerado pelo governo em decorrência de metas de desempenho. Nas concessões, como em Iguaçu e na Serra dos Órgãos, é a concessionária que repassa dinheiro ao ICMBio, que inicia este mês estudos para estruturação de PPPs em quatro parques

do Nordeste. Também serão lançados editais para concessões de serviços para a iniciativa privada em nove parques, tais como Abrolhos (na Bahia), Serra da Bocaina e Chapada dos Veadeiros (Goiás). “O planejamento dos serviços e o padrão a ser exigido do concessionário devem considerar as condições do mercado”, admite Sonia Kinker, coordenadora-geral de visitação do ICMBio, em Brasília.

No Parque do Iguaçu, há hoje seis concessionários explorando serviços de sobrevoo, trilhas, hotelaria, navegação, transporte, alimentação e ingressos. A grande revolução na operação da UC ocorreu em 2000, quando a empresa Cataratas do Iguaçu venceu licitação para operar a venda de ingressos e outros serviços. O número de visitantes mais que dobrou, dos 600 mil anuais para 1,5 milhão (previsão para 2012), e prevê-se que o faturamento alcançará R\$ 55 milhões este ano, mais que o triplo do que arrecadou em 2005, informa Celso Vitreo Florêncio, gerente-geral da empresa, que investirá R\$ 62 milhões em suas duas novas concessões, nos parques de Fernando de Noronha e da Tijuca. “Para o Iguaçu, foi um projeto pioneiro que deu muito certo. A visitação vem crescendo de 5% a 10% ao ano e o parque gera 800 empregos diretos através de seus concessionários”, comemora Jorge Pegoraro, chefe do parque.

ENTREVISTA VANESSA PETRELLI CORRÊA

PAINEL DA ONU DISCUTIRÁ INDICADORES MAIS ABRANGENTES

O debate sobre indicadores mais abrangentes que o PIB será um tema central do Painel de Alto Nível – anunciado no início de agosto pelo secretário-geral da ONU, Ban Ki-moon – para discutir a agenda de desenvolvimento global após 2015 e do grupo intergovernamental que definirá os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). É o que prevê Vanessa Petrelli Corrêa, uma das 26 personalidades nomeadas por Ban para o painel da ONU e entrevistada por PÁGINA22 enquanto ocupava a presidência interina do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), cargo recentemente transmitido ao economista Marcelo Neri, da FGV. **JAGP**

Como a experiência com os Objetivos de Desenvolvimento do Milênio (ODM) poderá ajudar na definição dos ODS?

Pelos resultados dos ODM, os indicadores para medir os avanços de desenvolvimento não devem desconhecer os avanços na distribuição de renda, redução da pobreza e melhoria na educação. Você pega o PIB de dois países. O PIB de um país cresceu sem distribuir renda. O outro PIB cresceu melhorando saúde, educação e preservando as condições ambientais. Qual dos dois países tem um melhor desenvolvimento? Indicadores meramente econômicos são insuficientes. O debate sobre os indicadores será uma questão central tanto no painel da ONU como no grupo intergovernamental que debaterá os ODS.

Tal discussão poderá gerar massa crítica para pensar em novos indicadores?

Posso dar um exemplo clássico. A taxa média de crescimento do Brasil de 2004 a 2011 foi de 4,3% ao ano, relativamente menor que a dos outros países dos Brics. Só que o Brasil cresceu distribuindo renda, reduzindo a pobreza drasticamente, e não necessariamente isso aconteceu em todos os Brics. Portanto, são discussões fundamentais nesse debate o conceito de desenvolvimento e qual é a métrica que o mensura.

Qual será a participação do Ipea na definição dos indicadores para monitorar os ODS?

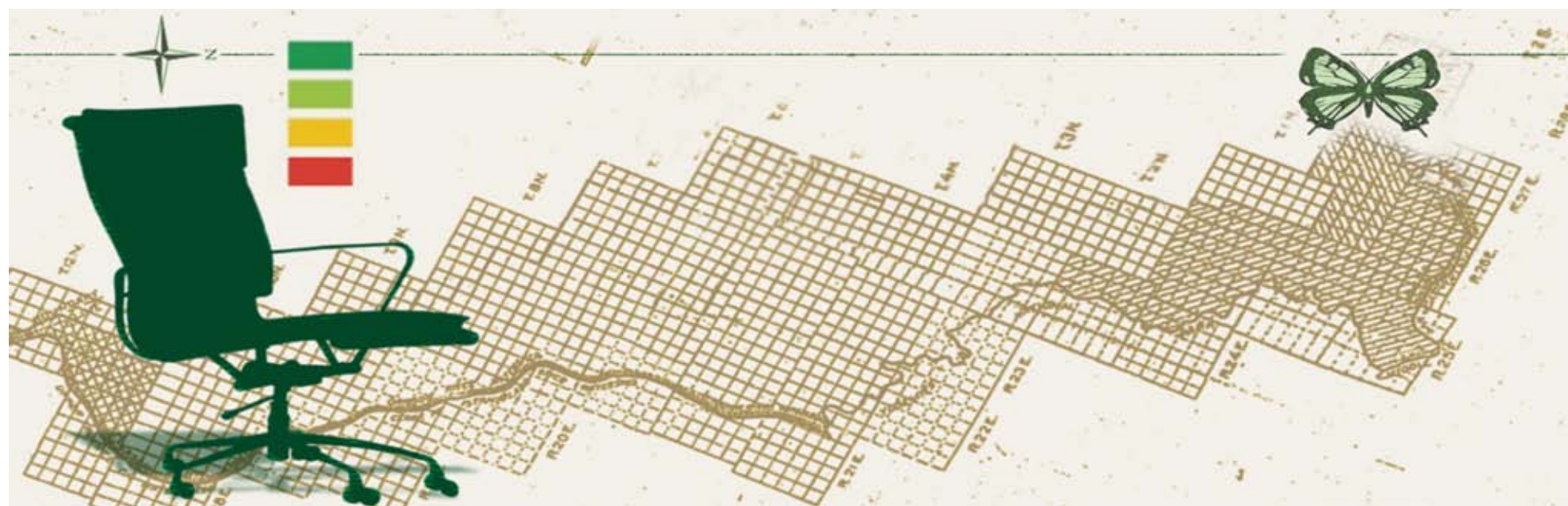
Eventualmente, o Ipea pode ser chamado a participar de uma mesa-redonda sobre o assunto. Mas isso deverá ser primeiramente um movimento do governo brasileiro. O Ipea teve participação importante no acompanhamento dos ODM, que foram definidos por uma comissão da ONU. No caso dos ODS, eles serão fruto de uma discussão entre governos.

Enquanto os ODM limitam-se ao mundo em desenvolvimento, os ODS serão universais.

Como isso influenciará a negociação dos ODS? Obviamente, essa não será uma discussão trivial. A convergência não é direta, especialmente porque serão tratadas questões vinculando responsabilidades, inclusive financeiras. Isso envolverá uma discussão longa. O importante é que lá sejam tirados princípios e indicadores e acordadas as responsabilidades. E um dos elementos fundamentais é pensar o futuro sem separá-lo da questão ambiental. É pensar as condições de avanço do desenvolvimento a longo prazo com o meio ambiente dentro. A análise do desenvolvimento sustentável já é por si só um tema para o próprio Brasil, que não pode destruir uma riqueza única.

Mas o modelo atual de investimentos em infraestrutura tem atropelado prerrogativas ambientais. Como a senhora vê o desafio de crescer sem cruzar os limites ecológicos?

Pensar nisso é pensar nos padrões de consumo dessa população que estamos incluindo, no transporte coletivo, coleta de lixo, energia, na complexidade de nossas cidades médias, que estão crescendo muito rapidamente. Por isso, esse é um debate brasileiro, sobre como crescer sem destruir o meio ambiente. Outra coisa interessante no processo de definição dos ODS é que possivelmente serão feitas discussões entre países que pertencem ao mesmo bioma.





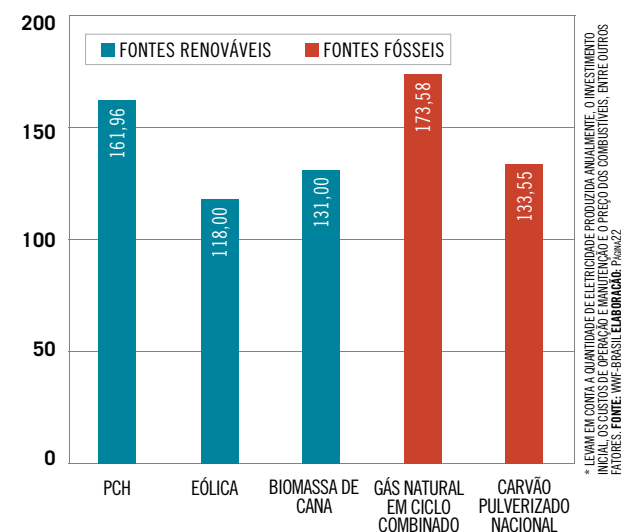
Renováveis têm **custo menor** | WWF mostra que energia termelétrica – principal opção complementar – é mais cara GISELE NEULS

Uma pesquisa divulgada pelo WWF-Brasil no mês passado mostra que, se o País investisse mais pesadamente em fontes renováveis, dependeria menos das polêmicas megahidrelétricas e das termelétricas movidas a combustíveis fósseis, responsáveis por 95% da energia consumida. O estudo indica que a produção de energia eólica, solar e de biomassa de bagaço da cana-de-açúcar tem custos menores que os das termelétricas, principal opção de energia complementar para o Sistema Interligado Nacional (SIN).

Atualmente, o país utiliza principalmente as termelétricas movidas a gás natural e carvão mineral como reserva para complementar o SIN, acionadas nos momentos de crise ou aumento de demanda. Para isso, elas recebem fortes subsídios, como os contratos do tipo pegue ou pague (*take-or-pay*, no jargão do setor), que preveem a aquisição de uma quantidade mínima de energia por um preço fixo, pago mesmo quando a energia não é utilizada. Esses contratos ainda estabelecem que despesas relativas aos custos variáveis, como manutenção, operação e combustíveis, sejam pagas à parte, caso a usina seja acionada pelo sistema. Os custos de geração dessas termelétricas chegam a ultrapassar R\$ 500 por megawatt-hora (MWh). Disponível no link bit.ly/R5iNpF,

o estudo argumenta que é exatamente desse tipo de subsídio que as renováveis precisam para aumentar seu potencial econômico e ampliar seus mercados.

CUSTOS DE GERAÇÃO DE FÓSSEIS ULTRAPASSA OS DAS FONTES ALTERNATIVAS CUSTO MÁXIMO DE GERAÇÃO POR MWh (R\$)*



[RESPOSTA]

Em resposta à reportagem “Cidades de Papel?”, publicada na edição 66, a Prefeitura de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transportes, enviou à Redação a seguinte mensagem:

São Paulo segue **pioneira em projetos ambientais**

A cidade de São Paulo é pioneira no País no planejamento e na execução de medidas de combate à poluição. Quase 90% das emissões de poluentes à atmosfera no município vêm de carros particulares, motocicletas, ônibus e caminhões. Em razão desse índice, a prefeitura reforçou ações para esse setor. Em 2009, criou a Lei de Mudanças Climáticas (14.933/09), que prevê a redução de 30% nas emissões dos gases de efeito estufa e a substituição integral do uso de combustíveis fósseis por renováveis na frota de transporte público. A mesma lei embasou o Plano de Controle de Poluição Veicular (PCPV), que, entre outras ações, objetiva restrições de trajetos, prioridade ao transporte coletivo, uso de novas tecnologias e Inspeção Veicular.

Como medida de impacto no ataque aos poluentes originados dos transportes, foi lançado em fevereiro de 2011 o programa Ecofrota, o maior do gênero no mundo, que possui 1.600 ônibus (de uma frota total de 15 mil) que utilizam tecnologias mais limpas de combustíveis. Desses, 60 são movidos a etanol, 1.200 com diesel B20 (que tem 20% de biodiesel na sua composição) e 160 com o inédito diesel de cana-de-açúcar misturado ao diesel e ônibus híbridos em testes. Além de 190 trólebus, veículos elétricos com emissão zero de poluentes – desses, 92 já foram renovados. Essas medidas propiciaram a redução de 6,7% na emissão de CO₂ e de 6,3% dos poluentes em geral na cidade, além da previsão de reduções de 9,2% e 9,5%, respectivamente, até o final de 2012.

Há décadas sem apoio municipal, o Metrô começou a receber ajuda financeira da prefeitura, com o aporte de R\$ 1 bilhão. O sistema sobre pneus receberá até o fim deste ano mais de 100 km de faixas exclusivas de ônibus. Está aberto processo de licitação para 68,5 km de corredores de ônibus, que inclui o Corredor Radial Leste, que terá terminais com pré-embarque e pontos de ultrapassagem. Essas medidas devem melhorar o já positivo resultado de 2011, quando foi registrado um aumento de 7,5% na velocidade média dos ônibus. A meta da prefeitura é ampliar o uso do transporte coletivo dos atuais 55% para 70% da população. Isso reduziria o número de veículos particulares em circulação e, conseqüentemente, a emissão de poluentes.

Em 2011, a Inspeção Veicular ambiental resultou, ao retirar veículos desregulados e mais poluentes das ruas, em 584 vidas salvas e em 1.515 internações a menos. A prefeitura lançou projeto-piloto com dois táxis elétricos em junho passado, e mais 116 táxis híbridos (movidos a eletricidade e combustão) deverão entrar em circulação neste ano.

Em outra frente, o Plano Cicloviário municipal prevê, além da expansão da malha viária para bicicletas, que conta hoje com 182,7 quilômetros, a adoção de medidas educativas no compartilhamento das vias e o reforço da fiscalização ao respeito ao ciclista. Inaugurado em maio, o Bike Sampa conta com 19 estações de compartilhamento de bicicletas e está em expansão. Hoje, mais de 100 mil pessoas frequentam as ciclofaixas de lazer, com 67 quilômetros de extensão.

São Paulo segue na dianteira da discussão do combate à poluição. E trazendo para o debate a cidade que se deseja para as próximas décadas, com deslocamentos menores no trajeto entre casa e trabalho e o incentivo às viagens feitas a pé.





Professor do programa de mestrado e doutorado em Administração Pública e Governo da FGV e pesquisador do Centro de Estudos de Política e Economia do Setor Público. Pesquisador afiliado do Multi-Regional Group do Massachusetts Institute of Technology (MIT), em Boston, nos EUA, pesquisa saídas para melhorar a mobilidade nas grandes cidades

Como fugir do *carrocentrismo*

POR JOSÉ ALBERTO GONÇALVES PEREIRA FOTO LETICIA FREIRE

A cidade de São Paulo tem nas mãos uma oportunidade única para mudar a lógica autofágica de priorizar o transporte individual motorizado. Para **Ciro Biderman**, especialista em Economia Urbana, uma massa enorme de usuários atuais do transporte público migrará para o carro se não houver investimentos de grande monta – e logo – em corredores de ônibus de alto nível, que sigam o padrão do Bus Rapid Transit (BRT, sistema de trânsito rápido por ônibus), como ocorreu em Bogotá, capital da Colômbia. A debilidade do transporte coletivo na maior cidade da América do Sul, aliada à facilidade de crédito e incentivos fiscais à compra de automóveis, tende a empanturrar ainda mais de carros o sistema viário. “Na hora que muda para o carro, que já fez o investimento, a pessoa pensa três vezes antes de largá-lo na garagem”, alerta Biderman.

Além dos corredores, o professor da FGV defende incentivos públicos para a criação de novos polos comerciais nas zonas Leste e Sul da capital paulista e em outras cidades da Região Metropolitana de São Paulo, como forma de aproximar o emprego da moradia. Biderman também critica a legislação municipal que requer dos empreendimentos adequar as vagas de estacionamento à demanda, em vez de estabelecer um número máximo de vagas em função da estrutura viária do lugar e de um planejamento que leve em consideração a oferta de transporte público.

Qual sua opinião sobre a tese defendida por seu colega Edward Glaeser, da Universidade Harvard, de que as grandes aglomerações humanas criam as condições para a sociedade evoluir? A intensa e crescente aglomeração urbana no centro expandido da cidade de São Paulo (compreendido entre os Rios Pinheiros e Tietê) não lhe parece insustentável à medida que estimula o uso de automóveis?

O Glaeser não está falando de uma superconcentração de pessoas num lugar só. Ele está se opondo ao modelo americano de desenvolvimento urbano em que boa parte das pessoas vive nos subúrbios, em densidades superbaixas, das mais baixas no mundo. É um modelo insustentável e mantido por uma política absurda em que se subsidia muito mais o automóvel do que o transporte público. O problema de São Paulo, hoje em dia, é que essa densidade expressiva existe só em um lugar: o centro expandido. Se você quer emprego, tem de ir para o centro. São Paulo é extremamente monocêntrica. Seis das 31 subprefeituras concentram dois terços dos empregos. Não tenho o dado exato, mas é possível que metade dos 20 milhões de habitantes da Região Metropolitana de São Paulo trabalhe no centro expandido da capital. Imagine transportar 10 milhões de pessoas a cada dia para um bloquinho desse território com um sistema de transporte lamentável.

Pensando no modelo americano, admitamos que dá mais conforto individual viver em casas grandes com jardins e longe do centro.

Tudo bem, a pessoa até pode viver em uma casa com jardim, desde que pague o custo disso para a sociedade. Se quer mais espaço e continuar indo e vindo do trabalho de carro, precisa pagar por isso. Tem de pagar, por exemplo, pela estrada que o governo fez para ela.

E muitas vezes a estrada é subsidiada.

É altamente subsidiada, porque todo mundo paga pelas estradas, usando o transporte privado ou não. Na Grande São Paulo, a pavimentação das ruas é financiada com o dinheiro de todo mundo e não com o dinheiro de quem se instalar no local. A rede de esgoto, de água, eletricidade – esse é o ponto do Glaeser – você cobra de todo mundo, não de quem resolver morar longe do centro.

O adensamento do centro expandido de São Paulo é insustentável?

Sobretudo o adensamento de empregos. Imagina que diariamente você transporta 3 milhões de pessoas da Zona Leste para o centro expandido. A gente traz um Uruguai a cada dia para o centro. Costumo brincar ao dizer que nem o Exército americano conseguiria fazer uma logística como essa funcionar diariamente. E todo mundo diz que não tem jeito de colocar tanto carro nesse pequeno território que é o centro expandido. Quem disse que esse transporte precisa ser de carro? O transporte está sendo de carro porque os governos mantêm sistematicamente uma política que chamo de “carrocêntrica”. O Rio agora está mudando um pouco com o investimento nos corredores de BRT (*sigla em inglês para o sistema de Transporte Rápido por Ônibus*), Curitiba inovou com esse sistema já nos anos 1970. Muitas cidades americanas começaram a mudar há uns dez anos.

No Brasil, também se subsidia bastante o transporte privado.

O carro vai aonde há espaço, é uma erva daninha nesse sentido

Existe um equívoco histórico no Brasil, que é o de subsidiar o transporte privado e sucatear o transporte público, os trens, os ônibus. Em São Paulo, houve uma tentativa de mudança na década passada com a implantação de 70 quilômetros de corredores e do Bilhete Único. O bilhete foi uma pequena revolução, visto que mudou o padrão de mobilidade consideravelmente. E o Bilhete Único vai muito mais além do aspecto distributivo que ele teve. Como os pobres moram na periferia e os ricos no centro, você reduziu o custo de transporte justamente para as camadas mais pobres. Mas, ao mesmo tempo, permitiu criar uma rede de transportes, porque acabou com a ilegalidade no setor.

Os políticos, que não usam o transporte público, são os que executam as obras que favorecem o transporte individual. Não temos aí uma inversão de valores?

Pode ser, como não usam o transporte público, acham que têm de fazer tudo para o carro. Veja a obra da Nova Marginal Tietê, caríssima (*concluída em 2010*). Adicionaram duas pistas e, em alguns lugares, três. Em um ano, a ampliação estava toda comida pela circulação de mais automóveis. O carro vai aonde tem espaço, é uma erva daninha nesse sentido. Com um sistema de transporte público ruim, o poder aquisitivo aumentando, o crédito para a compra de carros aumentando, o que obviamente reduz o preço dos carros antigos, se aparece uma oportunidade, a pessoa compra um automóvel. O que acontece é que mais pessoas passam a usar o carro para ir ao trabalho e não principalmente para sair à noite, nos fins de semana e viajar.

Para mudar isso, não é necessário um poder público com coragem de assumir o ônus político de gastar menos com o deslocamento individual motorizado e mais em transporte coletivo, ciclovias e estacionamentos nas estações de metrô? E tem a questão dos novos centros comerciais no centro expandido, que são estimulados e autorizados pelo próprio poder público. Como sair desse círculo vicioso?

Na sua pergunta, você tem a resposta. O governo tem de parar de investir nesse centro expandido e criar novos polos. Você pode usar o sistema tributário, cobrando menos para quem vai se instalar em lugares interessantes longe do centro expandido.

Seriam polos dentro da cidade ou também em municípios próximos?

Acho que as duas coisas. Você tem oportunidades incríveis nas

zonas Leste e Sul. Não seria ruim para São Paulo, por exemplo, se Alphaville crescesse (*bairro nobre planejado com condomínios fechados e um centro empresarial e industrial com áreas nos municípios de Barueri e Santana do Parnaíba, na Grande São Paulo*). Os municípios da região metropolitana precisam operar muito mais em conjunto, consorciados. Seria bom que também houvesse mais atividade econômica em Guarulhos. Em alguns casos, você pode estimular o transporte individual não motorizado. Eu subsidiaria bastante o uso de bicicleta por uma questão de sustentabilidade.

Que papel o Centro Velho pode desempenhar na aproximação entre moradia e lugar de trabalho?

Os projetos de revitalização que têm sido feitos no Centro Velho parecem bastante equivocados. Para mim, não tem solução para o Centro Velho que não passe pela moradia. Hoje em dia os mais pobres são obrigados a viver na periferia, gastando horas de transporte por dia, porque não têm como pagar esse valor de moradia que cobram no centro expandido. Hoje a única oportunidade de moradia com custo baixo de transporte é o centro histórico, mas as oportunidades nessa região também estão diminuindo.

Como assim?

O centro histórico está se valorizando rapidamente.

Os grandes empreendimentos no Centro Velho não atrairão uma carga adicional considerável de automóveis em uma área com estrutura viária bastante limitada?

A prefeitura trabalha com um conceito que se chama Polos Geradores de Tráfego (PGT). Ele calcula quantas vagas serão necessárias para atender à demanda do empreendimento. Isso é uma loucura, é jogar o planejamento urbano no lixo. O PGT deveria levar em conta o que vai acontecer na área, talvez colocar um número máximo de vagas no estacionamento, não um número mínimo. É totalmente enviesado para o carro.

Não leva em conta a capacidade das vias públicas e o transporte público existente?

Leva, mas o PGT olha para a demanda, quantas viagens de carro isso vai gerar. Se necessário, o empreendimento pagará pela extensão de uma rua, por um viaduto, e mesmo isso nem sempre é cumprido, como no caso do Shopping JK Iguatemi (*o prefeito de*

São Paulo, Gilberto Kassab, autorizou seu funcionamento mesmo sem a contrapartida da construção de um viaduto para atenuar o tráfego adicional gerado pelo shopping).

Há uma discriminação social embutida no modelo de transporte vigente em São Paulo?

Completamente, o sujeito da periferia leva duas horas para ir de casa ao trabalho. Esses ônibus estão andando a 10 km/hora no pico da tarde com esses corredores equivocados. No pico da manhã, não chegam a 15 km/hora. Se faço ele ir a 25 km/hora com o BRT, posso reduzir em 1h30 o deslocamento diário dessa pessoa. Os poucos ricos e a classe média que moram fora do centro expandido vão de carro. E não culpo a classe média. O que ela vai fazer com esse sistema de transporte público? É a lógica que está errada. É uma política “carrocra” baseada em um princípio “carrocêntrico”.

O modelo paulistano é seguido por outras capitais e cidades grandes do Brasil?

Acredito que sim. Ocorre que isso só vai aparecer quando o volume começa a crescer. Mas já há muitas cidades médias com problemas gravíssimos de trânsito.

O que poderia ser feito a curtíssimo prazo para melhorar a fluidez do trânsito? As bicicletas, por exemplo, ainda são discriminadas por muitos motoristas.

Proteger o ciclista não se limita a só pintar uma faixa na rua. Precisa promover uma campanha de respeito, colocar bicicletários nas estações de Metrô, passa pela educação cívica, de ter programas de educação de trânsito nas escolas, ensinar como se comportar no trânsito. Infelizmente, tem muito motorista incivilizado. Você pode atrelar o Bilhete Único ao uso de bicicletários com cadeados para você não precisar carregar o seu. Além de que os cadeados serão usados por muitas pessoas.

A lei municipal 14.266, de 2007, obriga os terminais de transporte coletivo a manter infraestrutura para a guarda de bicicletas. No entanto, poucas estações do Metrô cumprem a lei. Quando há bicicletários, o horário de funcionamento é restrito. Na Estação Pinheiros da Linha Amarela, o bicicletário fecha às 10 da noite, duas horas antes de as catracas do Metrô serem bloqueadas.

Você vai nos terminais de ônibus da periferia e vê bicicletas presas em árvores.

As estações também não possuem estacionamento para automóveis. Isso não desestimula o motorista a utilizar o Metrô?

É uma deturpação. No shopping, é quase um subsídio você colocar 10 mil vagas sem cobrar nada. O estacionamento no centro expandido deveria ser coibido, ser muito mais caro, cobrando três vezes mais o valor do Imposto sobre Serviços (ISS). Enquanto nos terminais, deveria haver estacionamentos baratos. Há um sistema estrutural de transporte que é o que vai transportar as massas, os grandes volumes de deslocamento, os Uruguais que mencionei antes. Esse sistema estrutural tem de ser segregado em corredores,

Não culpo a classe média. A lógica é que está errada”

de boa qualidade, sem que a pessoa espere no ponto por mais de 1 minuto, e é cumprido na grande maioria dos países desenvolvidos pelo metrô. Nova York, Londres e Paris são exemplos desse sistema.

Como é possível aumentar a velocidade dos ônibus?

Precisamos fazer esse sistema estrutural de transporte por ônibus aumentar de 15 km/hora para 25 km/hora. O sistema estrutural para mim é a soma de trem, metrô e corredores de alto nível, o BRT. Qual a diferença de um BRT para o que temos hoje? O BRT é um sistema com entrada em nível, paga antes de entrar e tem ponto de ultrapassagem. Esses três elementos fazem muita diferença. Pagando antes, pode abrir as três ou quatro portas do ônibus articulado ao mesmo tempo, sem subir as escadas. Cada ônibus articulado no BRT carrega 180 a 200 pessoas, ou 40 mil passageiros por hora. O Metrô deveria fazer uns 60 e poucos mil por hora. Você chega a uma capacidade muito próxima da do Metrô gastando 10% a 15% no máximo do custo de implantação do sistema metroviário. O BRT também facilita fazer redes, com vias perimetrais. A Linha 4 do Metrô é a primeira que criou uma rede. Mas em geral os sistemas em São Paulo são todos radiais. Isto é, saem do centro e vão para a periferia. O BRT já existe em Curitiba, Bogotá, e estão fazendo muitos quilômetros em um tempo muito rápido em cidades chinesas, em Nova York e na Cidade do México. Esse é o ponto do momento.

O Metrô não é uma solução mais adequada para uma cidade do porte de São Paulo? Por que você enfatiza tanto o sistema BRT?

Nos últimos anos, o governo estadual não conseguiu fazer 2 quilômetros de Metrô por ano. Vamos supor que de repente virassem supereficientes, dinheiro caísse do céu ou eles racionalizassem outros custos alucinantes e conseguissem fazer 5 quilômetros por ano, algo que nunca aconteceu na história de São Paulo. Seriam 20 quilômetros em quatro anos. Mas a rede estrutural precisa de 1.000 quilômetros e só temos hoje 75 (120 de corredores de ônibus). Precisamos fazer 150 quilômetros de corredores a cada quatro anos, um sistema próximo do Metrô e todo integrado. Hoje, 50% das viagens na cidade de São Paulo são feitas por transporte público. Essas pessoas não aguentam mais, elas vão mudar para o carro. Na hora que muda para o carro, que já fez o investimento, a pessoa pensa três vezes antes de largá-lo na garagem.

O senhor tem Portland como modelo de mobilidade. O que essa cidade tem a nos ensinar? (mais sobre Portland à pág. 21)

Portland fez uma política toda articulada com incentivo enorme à bicicleta, punição aos automóveis. Portland é pequena, não vale tanto como exemplo para São Paulo. Lá se cobra pelas externalidades negativas geradas pelo automóvel, como a poluição e o congestionamento. Para estacionar, paga-se um imposto muito maior. Eles começaram isso há menos de dez anos. O que Portland nos mostra é que estamos na contramão da história.

A expansão do Metrô tem alimentado a especulação imobiliária, que acaba de alguma maneira contribuindo para incentivar ainda mais o transporte individual motorizado. Isso não lhe parece irônico, em

Sem planejar o entorno, o Metrô leva à especulação

se tratando de um dos meios de locomoção mais valorizados pela sociedade moderna?

Ao não pensar no planejamento de seu entorno, o Metrô acaba gerando alguns efeitos ruins, como a especulação imobiliária. É o caso da Estação Paulista da Linha Amarela. Não entendo por que não fizeram uma parceria com o cine Belas Artes. Em vez de fazer aquele prédio gigante, poderiam ter economizado na estação e investido no cinema, que tem um valor histórico significativo para a cidade. A estação poderia ter uma conexão com o cinema (*o cine Belas Artes foi fechado em março de 2011 porque o dono do prédio triplicou o aluguel, aproveitando-se da valorização imobiliária promovida pela nova estação*). Aliás, não sei por que fazem essas estações grandiosas em São Paulo. Em Nova York, a estação de metrô é um buraco na calçada. Aqui cada estação é um monumento. O Metrô deveria se concentrar em seu objetivo, que é o de levar e trazer, de dar mobilidade às pessoas.

O senhor defende a implantação do pedágio urbano?

Considero-o superior ao rodízio. Porém, não o implementaria enquanto não houvesse um sistema de transporte decente. Você estaria penalizando quem não tem escolha. Vai se livrar dos carros da classe média baixa e da classe pobre. Quando tiver uma boa estrutura de transporte público, o pedágio fará mais sentido, pois será decisão de cada um se locomover de automóvel até o Centro.

Sua avaliação sobre o Rodoanel tem sido positiva, apesar da enxurrada de questionamentos à obra. Um dos temores é o de que ele fomenta novas ocupações em um território estratégico para os mananciais da Grande São Paulo.

Gerou um pouco de ocupação no entorno. Até gostaria que gerasse outros polos, mas eles teriam de ser localizados nas saídas da rodovia. Mas houve um movimento ambiental muito grande de preservação dos mananciais que levou o governo a restringir as saídas no trecho sul do Rodoanel. Do jeito como fizeram, se quiser fazer um parque ecológico, não posso ter saída para o Rodoanel. O Rodoanel no geral é uma obra necessária. O grande equívoco é que acharam que ele diminuiria o trânsito. Para o transporte de carga, funciona bem. São Paulo é uma das poucas grandes cidades do mundo que não possui porto, mas está muito bem localizada. Foi no período do café que ela virou um *hub* logístico. O Rodoanel, portanto, é uma obra logística acertada, mas não é uma obra de trânsito. [zzz](#)



[OPINIÃO]

Entre escombros e monumentos | A Lei de Licitações

Públicas não terá como garantir o grau de transparência que a sociedade espera de eventos como o das Olimpíadas. Nessas modalidades, o Brasil já começou perdendo **POR MARINA SILVA***

Durante os Jogos Olímpicos, a cidade-sede recebe tanta atenção que se torna uma espécie de capital do planeta. Os olhares de bilhões de pessoas não se voltam apenas para as competições com os melhores atletas do mundo. Mas se prendem à beleza, à cultura, à estrutura e até mesmo à história da cidade – e do país – que acolhe as Olimpíadas e as Para-Olimpíadas, quando tudo precisa funcionar perfeitamente para seus moradores e visitantes.

E chega a vez de o Rio de Janeiro tornar-se o centro do mundo por algumas semanas. A exuberância da linda festa de abertura dos Jogos Olímpicos de Londres levou autoridades brasileiras a prometer superar os britânicos com a conhecida criatividade e a arte das escolas de samba. Esse concurso de abertura mais bonita, porém, está longe de ser o mais importante.

A imprensa internacional já começa a olhar com lupa a preparação dos Jogos no Brasil. Para o jornal americano *The New York Times*, “as Olimpíadas no Rio parecem dispostas a aumentar a desigualdade em uma cidade já conhecida por essa característica”. A reportagem mostrou despejos ilegais de moradores do Morro da Providência, a primeira favela da cidade, uma ocupação iniciada em 1897 por veteranos da sangrenta Guerra de Canudos e por escravos libertos. Já a revista inglesa *The Economist* disse que a cidade fotogênica, caótica e com trânsito sufocante do Rio de Janeiro tem apenas quatro anos para se preparar e se igualar a uma Londres feliz e bem organizada nos Jogos Olímpicos.

Esse olhar – necessariamente crítico – vai muito além do que nossas autoridades públicas estão acostumadas a receber. Se não parecem se importar com o olhar que vem de dentro, dos moradores, principais interessados, já demonstram preocupação com o que vem de fora.

O prefeito do Rio, Eduardo Paes, afirmou que os Jogos deixarão como legado, além de obras, uma “mudança na imagem da cidade”. Acontece que, neste caso, não haverá como fazer as coisas “para inglês ver”.

POR UM RIO INCLUSIVO

A cidade não pode queixar-se de falta de dinheiro ou de tempo para se preparar. Venceu a disputa pela sede em 2009. E terá outro enorme aporte, com a realização da Copa do Mundo (2014), tendo o Maracanã como palco principal. Os investimentos bilionários que o Rio receberá precisam resultar em uma cidade mais acolhedora, inclusiva, que preserve seus ativos ambientais e sua história, e na qual as construções e os serviços funcionem adequadamente, para além das demandas dos eventos.

As Olimpíadas não podem servir apenas como oportunidade de grandes negócios, em uma visão meramente empresarial do espaço público. Pelo contrário, é preciso ouvir os moradores afetados, incluí-los, criando com eles – e não em nome deles –, espaços de pertencimento no processo de revitalização da cidade.

O Rio não pode perder a oportunidade de integrar grandes porções da cidade que têm sido historicamente ignoradas. Mas, de acordo com a urbanista Raquel Rolnik, o prefeito não mostrou nenhum entusiasmo com o Plano Popular da Vila Autódromo, entregue pelos moradores para evitar a remoção de mais de 500 famílias da comunidade para a construção do Parque Olímpico do Rio. Considerando aspectos ambientais, técnicos e financeiros, sem qualquer prejuízo para os Jogos, o plano, feito em parceria com duas universidades públicas, é mais barato que o do governo: apenas R\$ 13 milhões, contra R\$ 38 milhões.

O triste exemplo do Pan de 2007, que, em lugar de deixar um monumento vivo das

esperanças alcançadas, deixou escombros com as expectativas frustradas. Como legado aos cariocas, elefantes brancos, equipamentos públicos subutilizados, processos de improbidade pelo mau uso do dinheiro público: o Tribunal de Contas da União (TCU) apontou desvio de recursos em obras superfaturadas. Prevista para R\$ 400 milhões, a conta dos Jogos Pan-Americanos chegou a R\$ 4 bilhões. O Parque Aquático Maria Lenk (60 milhões) e o Velódromo municipal (14,1 milhões) estão abandonados. O primeiro será parcialmente aproveitado nas Olimpíadas, e o segundo, demolido. Segundo o TCU, o atraso no início das obras é um dos principais motivos da explosão do orçamento.

Londres estimou gastos de R\$ 13,3 bilhões, e a festa custou R\$ 29,5 bilhões. Por aqui, a conta já começou em R\$ 23 bilhões. As obras para a Copa do Mundo também começaram depois do previsto e ninguém revela quanto vai custar. A consultoria legislativa do Senado prevê em R\$ 63 bilhões os gastos do governo federal. Em maio, o TCU previu que três das 12 cidades-sede podem ter obras de mobilidade urbana canceladas por falta de tempo para conclusão. Isso apesar das condições excepcionabilíssimas criadas para viabilizá-las, como o Regime Diferenciado de Contratações Públicas (RDC).

Fragilizada por mudanças recentes para agilizar as obras, a Lei de Licitações Públicas não terá como garantir o grau de transparência e lisura que a sociedade espera. Nessas modalidades, o Brasil já começou perdendo. Consola saber que no aspecto tipicamente olímpico, teremos aqui, em suas configurações atléticas, a reunião do melhor de nós e das outras partes do mundo.

* É PRESIDENTE DO INSTITUTO MARINA SILVA E CONSELHEIRA DO INSTITUTO DEMOCRACIA E SUSTENTABILIDADE. EX-SENADORA E EX-MINISTRA DO MEIO AMBIENTE

Pedraço de mar para chamar de seu | Projeto oferece passaportes de cidadania marinha para proteger os oceanos **POR LETICIA FREIRE**

Quem é o dono dos mares? Um professor de história clássica diria: “Netuno ou Poseidon”.

Segundo o cenário político atual, no entanto, 64% das águas oceânicas do mundo não pertencem a ninguém, pois estão fora das jurisdições dos países.

O alto-mar, como é conhecido, é um bem comum e guarda um dos ecossistemas mais complexos e desconhecidos do planeta. Toda essa riqueza, contudo, não tem sido interpretada com zelo pelas nações. Ao contrário, uma vez que essa vastidão não tem dono, nenhum país investe o suficiente para oferecer a proteção que os oceanos e as criaturas que vivem dentro deles merecem.

Pensando em como chamar a atenção dos governantes para melhorar essa conta, uma coalizão de ONGs, cientistas e ativistas criaram o Projeto TerraMar (The TerraMar Project, em inglês) [1]. Lançada em julho, a ideia é estabelecer uma nova relação com o alto-mar, oferecendo a todos a oportunidade de se tornarem cidadãos de uma “nação aquática”.

Por transformar metaforicamente essas águas em um país tangível, os idealizadores do projeto esperam chamar a atenção do público para os ecossistemas marinhos negligenciados. Segundo o TerraMar, 90% das espécies predatórias (tubarões, peixe-espada, atum etc.) já estão extintas. E estima-se que 300 mil baleias e golfinhos sejam mortos ilegalmente por ano em todo o globo.

A pesca clandestina e a industrial também compõem índices preocupantes. Calcula-se que 80% das espécies de peixes já atingiram seu esgotamento. Segundo especialistas, os estoques marinhos usados para alimentação colapsarão em 2050. Outras questões, como mineração de fundos marinhos, poluição sonora, derrames de petróleo e a poluição crescente de plástico e outros resíduos também está em pauta.

“Só porque o alto-mar está fora de vista não significa que deve estar fora da mente. Uma parte importante do nosso planeta é negligenciada e não preservada para



as gerações futuras”, diz a nota oficial da coalizão do TerraMar.

A meta inicial da iniciativa é arrecadar 1 milhão de assinaturas. Depois, por meio de doações e apoios, a coalizão espera desenvolver uma série de atividades de preservação, conservação e educação ambiental ao redor do mundo. Para estimular a adesão de pessoas na campanha, o grupo oferece, por exemplo, passaportes de cidadania marinha com números exclusivos. Quem quiser se comprometer ainda mais com um pedaço de água, há a possibilidade de se candidatar a uma vaga de “embaixador”, adotando uma espécie marinha específica.

SAÚDE DELICADA

Lançado recentemente, o Índice de Saúde dos Oceanos (OHI, na sigla em inglês) é a primeira medida abrangente indicadora da saúde dos ambientes marinhos, baseada no estudo de 171 regiões costeiras no mundo todo.

Condizentes com as preocupações do Projeto TerraMar, as primeiras conclusões do OHI não são das mais animadoras. Os dados revelaram uma pontuação global de 60, em um total de 100 pontos. Quanto menor a pontuação, pior a situação, mostrando que ou o homem não está aproveitando os benefícios fornecidos pelos oceanos ou

não está utilizando esses benefícios de modo sustentável.

O Brasil ficou em 35º lugar, com 62 pontos. Já os países do oeste da África seguraram a lanterna, amargando a mais baixa pontuação no cálculo geral. Esses países também tiveram baixa classificação no Índice de Desenvolvimento Humano, sugerindo uma relação entre um bom governo, economias fortes e litoral saudável.

“A pontuação global de 60 é uma forte mensagem de que não estamos gerenciando o uso dos oceanos de maneira adequada”, afirma Bud Ris, presidente do New England Aquarium e coautor do estudo. “Há muita oportunidade para melhorias e nós esperamos que o OHI torne esse ponto bastante claro.”

O OHI passa a ser uma importante ferramenta para políticos tomarem decisões sobre o futuro dos oceanos. As decisões de gerenciamento de recursos podem ser examinadas por grupo de metas, permitindo que os políticos avaliem a efetividade de seus compromissos.

Para Greg Stone, vice-presidente sênior e cientista-chefe para os Oceanos da Conservation International e um dos autores do estudo, essa é a primeira vez que temos medidas abrangentes do que está acontecendo com os oceanos. “Com a plataforma global poderemos avaliar as implicações ou omissões humanas”, diz.

Utopia real | Como Portland – a metrópole “esquisita” que ficou alheia ao American Way of Life – tornou-se um exemplo de urbanismo inteligente **POR REGINA SCHARF***



Eu vivo em uma utopia urbana – Portland, a meio caminho entre San Francisco e Seattle, na Costa Oeste dos Estados Unidos. Suas ruas são distribuídas em um quadriculado que intercala rotas de ônibus, ciclovias e ruas pacatas, com velhinhos plantando suas hortas, crianças jogando basquete no asfalto e cadeiras de rodas circulando. Quase a metade dos seus 600 mil habitantes vai a pé ou de bicicleta para o supermercado, a escola, o restaurante e o parque, num raio de 1,5 quilômetro de suas casas. Como a prefeitura dificulta a instalação de shoppings e megalojas, ganha o pequeno comércio, os cafés e mercadinhos onde você é atendido pelo próprio dono. Não é surpresa que 80% dos *portlanders* dizem gostar de viver na cidade.

“(Essa configuração) cria um sentimento de comunidade, de camaradagem com as pessoas que compartilham o bairro com você. O bairro vira sua família estendida”, racionaliza o prefeito Sam Adams em entrevista à revista *The Atlantic*. “E Portland não fabrica carros nem petróleo, nem tem seguradoras de automóveis. Assim, cada dólar que deixamos de gastar em algo que não produzimos fica na economia local.” Graças a esse modelo, pelo menos US\$ 800 milhões anuais são mantidos na comunidade, em vez de engordar os bolsos da indústria automotiva e associados.

Em abril, Adams conseguiu aprovar um plano estratégico que guiará a gestão municipal até 2035. Elaborado com ampla participação popular, ele prevê a expansão dos chamados “bairros completos” a 90% da cidade. Os 10% restantes são compostos por florestas e ladeiras íngremes que não

comportam o uso misto, que combina habitação e comércio. A prefeitura deverá investir na melhoria das calçadas e dos transportes públicos e na universalização do acesso a parques – hoje 76% da população mora a menos de 800 metros de uma área verde. Também vai apoiar o adensamento de regiões que já oferecem serviços e a instalação de todo o tipo de comércio em zonas habitacionais desguarnecidas, com destaque para hortas comunitárias e mercados que propiciem uma alimentação saudável.

Graças a uma série de sinergias, o número de pessoas que dispensará o carro para ir ao trabalho poderá subir dos atuais 39% para 70%. Em outros lugares, seria impossível, mas aqui a meta soa factível. Em Portland, ninguém parece se importar em bater pernas de impermeável, sob a chuva fina que teima em cair durante dois terços do ano. Com a menor circulação de carros, a poluição do ar deverá diminuir. A meta para as emissões de carbono é chegar a 50% dos níveis de 1990 – hoje a redução já alcança 6% – excepcional para uma metrópole americana. Esse ousado plano estratégico reforça um modelo de urbanismo que vem de muitas gestões. Desde os anos 70, vários prefeitos trabalharam pela restrição à abertura de avenidas com muitas pistas e bairros esparramados, tão comuns nos Estados Unidos. Em vez disso, favoreceram a criação de um cinturão verde, bairros adensados e grandes investimentos em transportes.

O perfil dos moradores também ajuda a explicar por que Portland lidera os rankings de cidade mais ecológica do país e exemplo de urbanismo inteligente. Quando este

antigo polo madeireiro se converteu num centro de alta tecnologia – a chamada Silicon Forest –, passou a atrair jovens profissionais interessados em um modo de vida alternativo. Eles votam em bloco nos democratas e no Partido Verde, abraçam a diversidade sexual, a bicicleta, o artesanato e os trabalhos manuais. Também são defensores ardorosos do comércio local, que inclui redes de supermercados e a Powell’s, maior livraria independente do país.

A cidade cujo lema é “Keep Portland Weird” (mantenha Portland esquisita) demonstra total desinteresse pelo American Way of Life. Se você entrar num bar em Portland, verá gente chegando de skate ou bicicleta, coberto de tatuagens. É boa a chance de que sejam altos executivos de um estúdio de animação ou de uma indústria de equipamento para alpinismo. Os botecos e cafés, aliás, vivem apinhados de gente disposta a congarçar com seus vizinhos, no espírito de camaradagem de bairro descrito pelo prefeito. Com tal população, não é nada difícil de imaginar que, até 2035, a cidade chegue aos 93% de satisfação almejados pelo governo local.

Qual a chance de se replicar esse modelo em outras cidades menos “esquisitas”? É grande, segundo o prefeito. “Não acho que tenha a ver com algo na nossa água, ou que seja uma questão ideológica”, diz. “Na verdade, temos uma visão conservadora. Queremos tirar o máximo da infraestrutura em que já investimos. Temos um bom senso radical.”

* JORNALISTA ESPECIALIZADA EM MEIO AMBIENTE

[1] Acesse em theterramarproject.org

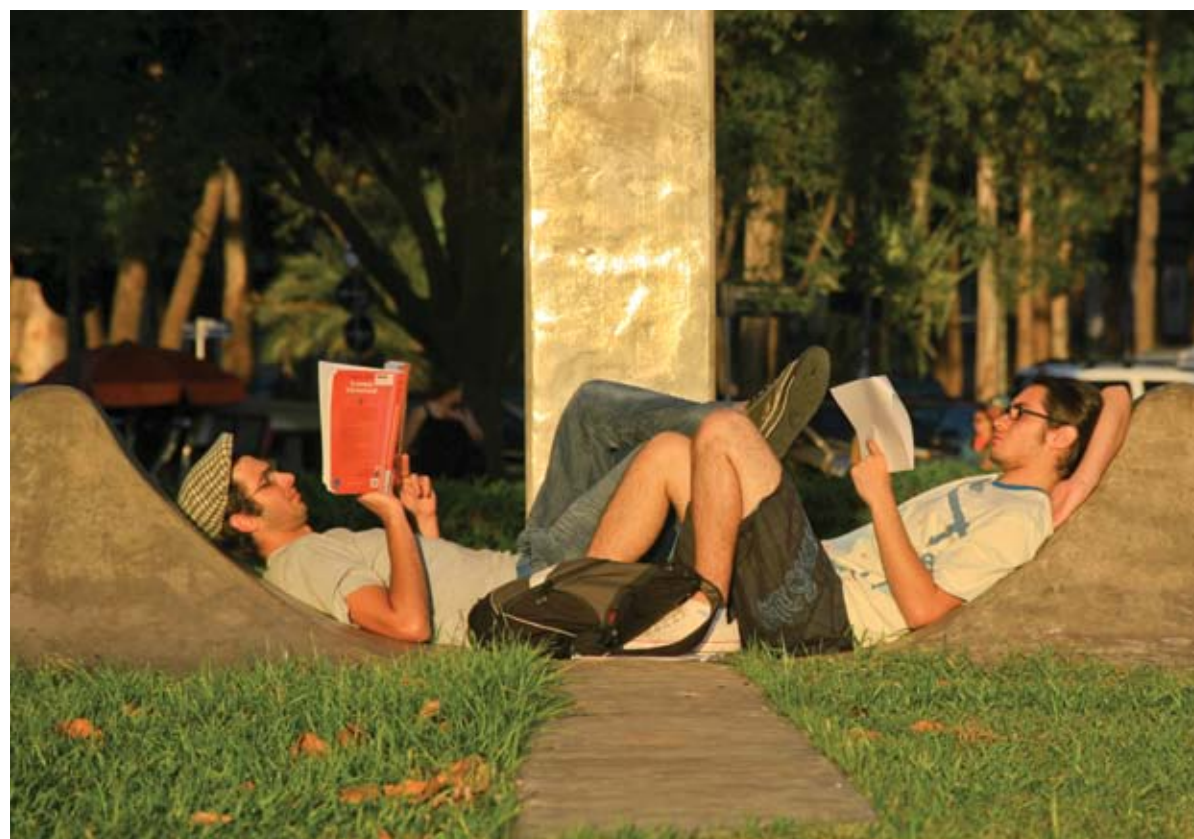


Solidão coletiva

FOTOS RUBENS CHAVES TEXTO LETICIA FREIRE

O fotógrafo Rubens Chaves inquietou-se com o vai e vem incessante das pessoas e resolveu, pacientemente, apenas observar o fluxo. Diante da sua retina, a pressa e a solidão das multidões apontavam para a velocidade impiedosa que damos ao nosso tempo, seja ele um dia, uma semana, seja uma vida inteira. Entre instantes e passantes, percebeu, também, a existência de pessoas caminhando mais mansamente, parando para ver as rodas nas praças ou para ler um livro no parque. Respirou aliviado ao ver que a solidão temporal pós-moderna não é o fim coletivo da nossa espécie. [zzz](#)







Redesenho possível

Se não é possível pôr abaixo uma cidade para refazê-la melhor, ao menos mudanças graduais são a chave para desatar o nó entre mobilidade e planejamento urbano

POR THAÍS HERRERO

Dia desses ouvi de uma criança que a solução para acabar com os congestionamentos na cidade de São Paulo seria “derrubar tudo e começar de novo”. É um comentário inocente de quem ainda não entende de planejamento urbano, mas percebe que existe um nó entre a ocupação do espaço e a mobilidade.

“A cidade cresceu em meio à sobreposição de problemas e, se pudéssemos desfazer e construí-la de novo, seria mesmo bom. Mas São Paulo tem um nível de ocupação em que é difícil modificar a cidade sem impactar a vida das pessoas e sem gastar muito”, diz Fernando Gasperini, arquiteto e urbanista da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano (SMDU).

Mesmo assim, ressalta ele, é preciso investir em projetos que melhorem a cidade aos poucos.

Não é apenas São Paulo que sofre com os altos índices de congestionamento. Ao assumir o modelo de urbanização iniciado na década de 1950 nos Estados Unidos, todo o País arcou com as consequências de priorizar o veículo individual como ponto de partida. “O trânsito de hoje é consequência de um planejamento inadequado da cidade que há décadas privilegia os carros, em detrimento do transporte público”, diz Irineu Gnecco, diretor de Planejamento e Educação de Trânsito da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET).

Nos anos 1950, foram instaladas três grandes montadoras de automóveis no País na região de São Bernardo do Campo (SP). Com as fábricas produzindo e os brasi-



"A equação não fecha mais. Temos de repensar o uso do carro", admite representante da CET

leiros comprando, observou-se a força de um mercado em ascensão. Tanto as montadoras quanto os motoristas exigiam novas ruas, largas avenidas e mais fluidez.

Os anos 1990 foram outro período importante no planejamento urbanístico das cidades. A partir de meados da década, com a economia um pouco mais estabilizada e inflação controlada, a construção civil ganhou força ao lado do financiamento de automóveis e motos. Prédios, shopping centers e carros brotaram nas cidades. "Chegamos a uma equação que não fecha. As montadoras podem até vender carros infinitamente, mas o espaço da cidade é finito. Temos de repensar o uso do carro e fazê-lo com moderação. Não é mais como antigamente", admite Gnecco.

PLANEJAMENTO NÃO FALTA

Uma crítica comum a ser ouvida sobre a situação do trânsito atual é a de que nunca houve planejamento na cidade de São Paulo. Camila Maleronka, urbanista e administradora da SP Urbanismo, empresa pública ligada à SMDU, chama isso de "falácia". "Planejamento sempre existiu. O que faltou ao longo dos anos foi capacidade de implementação. Um bom plano nunca é jogado fora mesmo quando o prefeito muda", diz.

Camila ressalta que antes dos anos 1990 era mais difícil desenvolver planejamento de longo prazo, devido à inflação, que tornava o cenário incerto para investimentos. Hoje, afirma Camila, o problema é outro: falta de integração entre as políticas dos níveis municipais, estaduais e federal.

Em São Paulo, foi criado o Comitê de Desenvolvimento Interno de Transportes (DCTI) justamente para alinhar as ações da CET, EMTU, CPTM, governo,

prefeitura da capital e das cidades do estado de São Paulo. "O Comitê discute o planejamento em termos de mobilidade de todo o estado. É importante porque a cidade tem de se integrar completamente com os municípios em seu entorno", explica Gnecco.

A integração entre municípios e o governo federal também tende a aumentar devido à Política Nacional de Mobilidade Urbana. A lei passou a vigorar em abril e incentivará uma mudança nos paradigmas de investimentos. Agora, municípios com mais de 20 mil habitantes devem ter um plano de mobilidade, sob pena de perderem recursos públicos federais se assim não o fizerem. A lei dá prioridade ao transporte não motorizado e aos serviços públicos coletivos, além da integração entre os modais. A cidade de São Paulo deverá ter o seu Plano de Mobilidade Urbana baseado no Plano de Ação Estratégica. *(leia quadro à pág. 32)*

TODO MUNDO USA

Para melhorar o tráfego da cidade de São Paulo, a CET estuda medidas que desestimulem o uso de automóveis, como a proibição de estacioná-los nas ruas. Além, claro, de investimentos em transporte coletivo: a tendência é que os carros percam faixas para os ônibus, que circularão por corredores. Para Gnecco, da CET, quando o motorista perceber que o transporte público tem qualidade e flui melhor que seu carro, vai se interessar. "Para funcionar, tem de ser desejado por todas as classes. É como os chinelos havaianas: um produto que era considerado de classe baixa, vira objeto com valor." Ele acredita que isso não está longe de acontecer: "A população está madura para discutir se o carro é mesmo a solução de mobilidade das cidades porque

vivencia o caos diário", diz, e cita os bons resultados com o **Programa de Proteção ao Pedestre**.

A mudança de comportamento dos paulistanos e a integração entre os níveis de gestão pública é um bom indicativo para o fenômeno chamado "sãopaulificação". Ricardo Correa, urbanista da consultoria TC Urbes, explica que cidades médias e pequenas tomaram por muito tempo o modelo de crescimento de São Paulo como exemplo. "Copiam também o que há de errado, como os condomínios fechados e os bairros-dormitórios. Jundiaí, por exemplo, já tem uma relação entre habitantes e carros maior que a da capital", diz.

A TC Urbes foi responsável por um projeto para melhorar a mobilidade em São José dos Campos (SP). Enquanto a consultoria propunha investimentos em ciclovias e transporte público, a prefeitura apresentava projetos de expansão de avenidas. Correa deparou-se, então, com os dilemas de transição entre dois modelos de urbanização: o que São Paulo criou nos anos 1950 e um novo, que prioriza o ser humano e o transporte não motorizado.

Mas não é só de maus exemplos que São Paulo é feita. Boas práticas também surgiram por aqui, como o Bilhete Único, que foi amplamente copiado. "A cidade é tão problemática que temos um cenário favorável a inovações. Temos de pensar alto", diz Fernando Gasperini, da SMDU.

Na região paulistana da Berrini, o Banco Mundial está implementando o Projeto Piloto de Mobilidade Corporativa, para diminuir o número de pessoas que vão para o trabalho sozinhas em seus carros. O banco estimula o uso de formas alternativas, como a bicicleta e a carona, e propõe que empresas tenham no quadro de funcionários a vaga de coordenador de transportes. *(mais em quadro ao lado)*.

O OVO OU A GALINHA?

É justamente nos deslocamentos de casa para o trabalho (e vice-versa) que está um dos principais nós da

mobilidade urbana. Então, uma das soluções – mais do que discutidas – é descentralizar a oferta de empregos. Entra aí a questão de como refazer o espaço urbano e criar empregos nas periferias.

Camila Maleronka, da SP Urbanismo, diz que, para tratar da questão ocupação do solo de uma cidade já

Desde o lançamento do programa na capital paulista, há um ano, o número de mortes por atropelamento caiu em 40% no centro expandido e em 10% em toda a cidade

Empresas propõem alternativas

Paralelamente a iniciativas do Poder Público, o setor privado se organiza e propõe alternativas para a mobilidade, como o Projeto Piloto de Mobilidade Corporativa. A iniciativa do Banco Mundial visa diminuir o número de carros circulando com apenas uma pessoa. Para isso, oferece gratuitamente uma consultoria que mapeia onde os funcionários moram, como se locomovem e como gostariam de chegar ao trabalho.

A região escolhida para o teste foi a Berrini, em São Paulo. Além de ser um dos principais polos de emprego, lá 53% dos carros circulam com um passageiro, enquanto no resto da cidade a taxa é de 31%.

Entre as alternativas estudadas estão propostas como o sistema de caronas, o uso de bicicletas e de ônibus fretado. Outras medidas lidam mais com a gestão das empresas, como a adoção de *home office*, de turnos escalonados e fora do horário de pico.

"Queremos conscientizar as pessoas de que elas podem agir para melhorar o trânsito", diz Andrea Leal, mestre em políticas públicas e uma das responsáveis pelo projeto. "Não é só o poder público que tem essa responsabilidade com o trânsito. As empresas influenciam muito na vida das pessoas", diz.

O projeto propõe que as empresas tenham a vaga de coordenador de transportes – pessoa responsável por planos de mobilidade. O cargo é obrigatório por lei no estado de Washington, nos Estados Unidos. Lá, projetos como o do Banco Mundial mostraram eficiência: em uma planta da Microsoft de 40 mil funcionários, 40% deles deixaram de usar o carro e 16% escolheram o transporte público. O Seattle Children Hospital foi além e oferece US\$ 3,25 por dia para o trabalhador que não chegar lá em seu carro.

Uma boa cidade é aquela em que os deslocamentos devem levar até 20 minutos, não importa o modal

construída e a oferta de mobilidade, surge um dilema: a presença de uma linha de transportes é que induz a ocupação de um bairro ou é a ocupação que gera a necessidade de criar mais linhas?

São Paulo já teve como polos comerciais o Centro Velho, a Avenida Paulista e, agora, a região da Berrini, na Zona Sul. Hoje, a prefeitura tenta descentralizar as empresas e o comércio através das chamadas Operações Urbanas, que dão incentivos fiscais e visam melhorias em regiões predeterminadas através de parcerias entre o Poder Público e a iniciativa privada. “Mas ainda é preciso mais”, afirma Gnecco.

Em Ermelino Matarazzo, no extremo Leste de São Paulo, por exemplo, existe um emprego para cada 36 habitantes. Para reverter o quadro e melhorar a mobilidade de quem precisa ir a outros bairros, foi lançado o projeto “Conectar Ermelino Matarazzo”. Idealizado pelo deputado federal José de Filippi Jr. (PT-SP), é baseado no conceito “cidade 20 minutos”: uma boa cidade é aquela em que os deslocamentos básicos devem levar no máximo 20 minutos qualquer que seja o modal usado. (*mais sobre walkability em Olha Isso! à pág. 8*) “A melhor viagem que você faz no seu bairro é a que não precisa fazer”, diz o deputado. O projeto pesquisou a

região para entender quais as demandas da população e vai criar um documento com o desenho do “bairro ideal”, além de apontar investimentos necessários, como a construção de agências bancárias e espaços de cultura.

ORGANISMO VIVO

Se mudanças nas estruturas de uma cidade demoram para acontecer, ao menos resta o consolo de que elas não são impossíveis. “Cidades são organismos vivos, sempre em manutenção. Não é preciso derrubá-la inteira para reconstruí-la. Pode-se fazer isso aos poucos”, diz Ricardo Correa, da TC Urbes.

A infraestrutura da cidade (como a rede elétrica, a de esgoto, a hidráulica e o asfalto) dura cerca 50 anos. É como se a cada meio século a cidade tivesse a chance de ser completamente refeita, afirma Correa. “Ao consertar o asfalto de uma via, já se deve fazer uma ciclovia ou implantar o sistema de ônibus.”

Correa é otimista em relação ao futuro das grandes cidades e seus habitantes. “Em dez anos vamos ver uma mudança no estilo de vida das pessoas e, ao olhar para trás, vamos dizer: ‘Como foi que fizemos um século tão mal?’. Espero que estejamos passando agora pelo pior momento”, desabafa. [mz](#)

Como andam os planos de mobilidade

A nova lei que exige dos municípios um Plano de Mobilidade (PM) surge como uma tentativa de diminuir os problemas de tráfego e baixos investimentos em transporte público pelo País afora. Poucas cidades têm um plano pronto, como Belo Horizonte e Porto Alegre. A capital gaúcha tem o seu documento desde 1970 e o reflexo disso é que hoje 50% da população usa o transporte público para os principais deslocamentos – é o maior índice do País. Foi também a primeira cidade a ter um plano cicloviário.

“Um Plano de Mobilidade é fundamental para o desenho urbano. Sem isso, parece que estamos sempre dando um ‘jeitinho’”, diz Ricardo Correa, da consultoria TC Urbes. “Em vez de melhorar a eficiência, apenas aumentam-se as linhas, ou colocam-se mais ônibus onde não cabem. Acaba funcionando, porém mal”, diz.

Segundo Ivan Whately, assessor especial da Secretaria Municipal de Transportes (SMT), até o final do ano São Paulo terá o seu primeiro Plano de Mobilidade para se encaixar na Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Ele afirma que a cidade já tinha um documento que servia como PM, só não tinha esse nome. “Há muitas gestões fazemos Planos de Ação Estratégica, que preveem os investimentos e ações para o trânsito. O mais recente é de 2010 e tem como pilares os temas da mobilidade, do uso racional da matriz energética e da redução de acidentes e mortes no trânsito.”

O objetivo é fazer uma redistribuição modal para reverter os números de hoje: 45% das pessoas usam transporte particular e 55% transporte público. O objetivo é inverter para 30% e 70%, respectivamente. Segundo a secretaria, o transporte público é prioridade. O órgão trabalha para aumentar a velocidade média dos ônibus em 15% em relação a 2010, e incluir 2.250 veículos à frota de 15 mil ônibus, sem sobrecarregar o sistema viário da cidade. Esse ganho de veículos se explica pelo fato de que, com maior velocidade, os ônibus passam mais vezes no mesmo ponto, o que equivale a um aumento da frota. Em 2011, a velocidade desenvolvida pelos veículos que trafegam nos corredores exclusivos foi, em média, 7,5% superior à do ano anterior, nos horários de pico.

POR THAÍS HERRERO

PRATA DA CASA

Caminhos da informação

Neste mês, já que o assunto é mobilidade, a redação da PÁGINA22 mapeou o caminho que a revista faz até chegar a você. Reunimos, também, depoimentos dos nossos colaboradores sobre como acontece a viagem da informação.

Amália Safatle, editora e fundadora da PÁGINA22, por exemplo, mora em Itapevi, na Grande São Paulo, e se divide entre o *home office* e as vindas a São Paulo. Para evitar o congestionamento, ela atravessa cerca de 30 quilômetros da Raposo Tavares, deixa o carro perto da Estação Butantã do Metrô e segue até a estação Paulista. De lá, caminha 20 minutos e chega em seu escritório. Quando fica em casa, envia tudo por email e se comunica por Skype. Já Regina Scharf e Flavia Pardini, também fundadora, são hoje as colaboradoras mais distantes. Seus textos viajam dos Estados Unidos e da Austrália até nossa caixa de entrada, no Brasil.

Ainda bem que existe a internet para dinamizar a vida com viagens apenas virtuais, desde a discussão da pauta pelo Conselho Editorial até a revisão de textos, a checagem, a ilustração e o design gráfico. Mesmo assim, muitas vezes, há deslocamento para a apuração e as entrevistas realizadas pessoalmente, com o necessário olho no olho, a ida “a campo” e a vivência presencial. Seja de casa, de outro país ou das dependências de PÁGINA22, cada um de nós tem uma experiência para contar. Todas essas vivências somadas, dia a dia, resultam na publicação que agora você lê.

Confira em nosso site todos os depoimentos e descubra a viagem que os textos e seus autores fazem mensalmente. Aproveite e conte para nós a sua experiência com a mobilidade, ou a falta dela.



VALE O CLICK

MONTADORAS NA ATIVA

Já que – ou principalmente porque – montadoras de carros devem se preocupar com a mobilidade das cidades, a Audi criou a Audi Urban Future Initiative, em 2010. Em audi-urban-future-initiative.com, há vídeos e textos que abordam os desafios do tráfego e como a estrutura das cidades se relaciona com isso. Todos os anos, a empresa também premia os melhores projetos de urbanismo.

FLINTSTONES HIGH TECH

Desde 2002, os arquitetos brasileiros Caio Vassão e Marcus Del Mastro desenvolvem o projeto de um Pocket Car – veículo motorizado baseado em triciclos movidos a tração humana. O corpo do motorista ocuparia quase todo o espaço. Mais sobre o protótipo e outras novidades sobre carros compactos e novas tecnologias em code.aleatorio.us/pocketcar.

VIAGEM PELA VIDA

Como não é possível explorar toda a galáxia, o site da Nasa criou uma forma de proporcionar uma viagem pelo que há de menor no conhecimento humano (a espuma quântica, com cerca de 1×10^{-35} metro) até o maior espaço: o Universo, com todas as galáxias. Em 1.usa.gov/A4X9H6, é possível comparar os tamanhos ao longo do percurso, do menor ao maior. Cada segundo no site vale para termos a ideia de onde estamos e de que tamanho somos – é quase uma crise existencial.



PREVISÃO DE VAGAS

Imagine saber se há vagas para estacionar seu carro e quanto elas custam nos estacionamentos sem precisar ficar rodando em vão. Isso já é possível na cidade de San Francisco, nos Estados Unidos, graças ao Smart Parking. Um sistema de sensores acoplados em estacionamentos e vagas públicas manda informações

em tempo real para o site SFPark.org e para o aplicativo de Smartphone.

Como todo o sistema está interligado, o preço das vagas das ruas varia de 25 centavos a 6 dólares de acordo com a oferta e procura. A ideia é desmotivar o uso do carro quando já houver muitos pelas ruas. No caso de San Francisco, isso foi fácil de instalar, já que a cidade contém vários parquímetros (aparelhos para cobrar pelas vagas nas ruas) que aceitam moedas, cartões de crédito ou de débito

ou pagamento via celular – com o aplicativo.

PREVISÃO DE PARADA

Enquanto isso, já chegaram ao Brasil algumas tecnologias que nos ajudam ao menos a prever o trânsito que estará nas ruas. Existem sites e aplicativos para *smartphones* que cruzam dados sobre os índices médios de trânsito em um determinado horário e dia e a previsão do tempo. Um deles é o Maplink.com.br, que cobre a cidade de São Paulo desde agosto.

Use com moderação

Com os congestionamentos reduzindo a mobilidade e a qualidade de vida nas grandes cidades, o lado negativo da balança tem pesado mais que os benefícios trazidos pela economia do automóvel **POR MAGALI CABRAL ARTE DORA DIAS**

Quando uma via engarrafa, boa parte dos motoristas se reorganiza e procura outros acessos ou horários. Quando surge um caminho alternativo, essa demanda reprimida que estava "invisível" reaparece, provocando novos congestionamentos uma só vez

Uma grande demanda por carros somada a uma grande oferta de carros só poderia mesmo acabar em um enorme congestionamento. As grandes cidades brasileiras, especialmente São Paulo, estão literalmente parando e os caminhos para melhorar a mobilidade parecem ainda distantes. Pelo menos é página virada o tempo em que se acreditava que a construção de grandes obras viárias, como viadutos, túneis e pontes, solucionaria o problema. Sabe-se hoje que por trás de toda fila esconde-se outra fila, a chamada **demand reprimida**. Assim, entre um engarrafamento e outro, o aprendizado da vez passa a ser agora a valorização do transporte coletivo, única forma de muita gente se locomover ocupando menos espaço.

Apesar da constatação, é inútil "vilanizar" o carro, cuja lataria reluzente e o cheirinho de novo continuam acalentando o sonho de consumo das novas gerações. Vários países encontraram fórmulas de convívio civilizado do automóvel com pedestres, bicicletas e ônibus. Além disso, seu papel na economia brasileira tem sido importante. A indústria automobilística gera 1,5 milhão de empregos diretos e indiretos e contribui com uma parcela de quase 7% no PIB, quando embutidos na conta os principais insumos (minério de ferro e borracha, por exemplo) e também os impactos da produção "a jusante", como revendas e consumo de combustível. O vilão dessa história não é o carro em si, mas o seu uso exagerado e desordenado que, em grande parte, é decor-

rência da falta de políticas públicas de transporte urbano.

Entretanto, para Aron Belinky, do Instituto Vitae Civilis, "a raiz desse problema ao qual estamos todos presos – seja pelos nossos hábitos e fantasias, seja pela falta de políticas públicas que viabilizem alternativas – está, sim, no pequeno e poderoso grupo de megaempresas anacrônicas". Segundo ele, as montadoras tentam a todo custo manter seu modelo atual de negócios de modo a não perder seus ganhos e vantagens estratégicas. "Enquanto isso – protesta Belinky – perpetuam problemas graves, destruindo a saúde e o tempo de bilhões de pessoas, além de prejudicar o meio ambiente de modo geral." (*mais sobre as montadoras à pág. 38*)

De fato, o Brasil vive um momento de franca expansão do transporte individual. O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) mostra, em estudo recente, que o aumento das vendas de automóveis chegou a 8% em 2011 e o de motocicletas quase bateu os 13%, bem acima do crescimento do PIB. Segundo o autor da pesquisa, Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, a expansão ocorre em decorrência do aumento de renda da população conjugado com a maior oferta de veículos automotores. "As indústrias aumentaram muito a sua capacidade produtiva e houve toda uma política pública voltada para desovar essa produção, com redução de imposto e maior oferta de crédito."

O olhar sistêmico enxerga o lado avesso dessa política, sobretudo na área da saúde, que consome parte da arrecadação de impostos para recuperar vítimas dos



Prejuízos ou impactos negativos de uma determinada atividade econômica que são arcados pela sociedade, e não por quem os gerou

acidentes e da poluição provocados pelo trânsito. Segundo a Associação Brasileira de Medicina de Tráfego (Abramet), o custo anual dos acidentes alcançou R\$ 40 bilhões em 2011. As chamadas **externalidades negativas** provocadas pela hegemonia do transporte individual motorizado produzem ainda o pior dos números: 42 mil mortes ao ano. A Abramet calcula que apenas a proporção de uma em 17 mil infrações cometidas por motoristas seja convertida em multa. De certa forma, o trânsito torna infratores até aqueles que se julgam “do bem”.

“Se me perguntarem se o carro ‘valeu a pena’, a resposta é não”, afirma, taxativo, Eduardo de Alcântara Vasconcellos, coordenador-geral do Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transporte Público (ANTP) e um dos maiores especialistas em transporte urbano do País. Ele fez as contas e descobriu que, desde meados do século passado – quando a oferta interna de automóveis começou a ganhar escala – até hoje, cerca de 1 milhão de vidas foram interrompidas em acidentes de trânsito. E mais: até 2014, o uso irresponsável da motocicleta nas grandes cidades terá matado 100 mil pessoas em pouco mais de dez anos. “Que grave erro de política pública deixar essa tecnologia entrar nas ruas sem nenhum cuidado!” Dito isso, Eduardo Vasconcellos retoma o assunto da mobilidade urbana com a frieza técnica que o tema exige.

VAIVÉM

Na Região Metropolitana de São Paulo ocorrem diariamente 40 milhões de deslocamentos a pé, de bicicleta, de transporte coletivo e de carro. Como são cerca de 20 milhões de habitantes, cada pessoa faz em média dois deslocamentos: um da origem (casa) ao destino (trabalho, escola etc.), outro de volta à origem. Nos países desenvolvidos, essa média chega a 4 deslocamentos/dia. Significa, segundo Vasconcellos, que, quanto maior a renda, maior o número de deslocamentos. Ou seja, à medida que enriquecer, o habitante da Grande São Paulo poderá chegar a fazer até 80 milhões de percursos por dia.

Nesse caso a cidade para? Se a maior parte desses deslocamentos continuar a ser feita por meio do transporte individual, naturalmente que sim. Tóquio, por

"Se me perguntarem se o carro valeu a pena, a resposta é não", diz especialista em transporte

exemplo, é muito rica, tem quase 30 milhões de pessoas vivendo em uma área similar à da cidade de São Paulo e sua mobilidade é exemplar. Lá, porém, 90% dos moradores usam transporte coletivo. A megalópole japonesa possui nada menos do que três bons sistemas de metrô e os carros ficam na garagem como última alternativa de deslocamento, pois usá-los custa caro.

O especialista da ANTP observa que, por mais abrangente que seja, o Metrô quase nunca atende totalmente uma grande cidade, menos ainda as suas periferias. Para isso servem os ônibus. Ou pelo menos deveriam servir. No Brasil, quando custo e tempo estão na balança, é mais vantajoso usar o carro do que pegar um ônibus. A maioria das pessoas escolhe o modo de transporte baseada no custo direto que terá de desembolsar para ir e voltar. “Não pense que o parisiense médio anda de ônibus e de metrô porque é mais consciente que o paulistano. São mecanismos de políticas públicas de transporte que direcionam esse comportamento”, assinala o técnico da ANTP, responsável por um estudo que mostra o custo de andar de ônibus, de moto e de automóvel aqui no Brasil.

Se nas cidades europeias o uso diário do carro custa caríssimo em relação ao custo do transporte coletivo, no Brasil, o sinal que a política de transporte dá para os brasileiros é inequívoco: se puder, não use ônibus. Usá-lo exige um desembolso três vezes maior do que utilizar motocicleta e quase igual ao do carro – em uma viagem hipotética de 7 quilômetros nas cidades brasileiras, o passageiro do ônibus desembolsa R\$ 2,17, o motociclista, R\$ 0,77, e o motorista do automóvel, cerca de R\$ 2,30. Quando esse mesmo cálculo embute o custo social (acidentes e poluição) e outros custos (impostos, taxas, manutenção e depreciação), o ônibus passa a ser o meio mais econômico. “Mas a tendência da maioria

das pessoas é calcular o quanto vai tirar do bolso no dia a dia”, explica Vasconcellos. O fator tempo, outro aspecto importante na escolha do modo de transporte, também não favorece o ônibus, em média mais lento que as motocicletas e os carros. *(mais detalhes sobre os custos da mobilidade em bit.ly/MDNuSf)*

O encarecimento do transporte público, conforme o estudo *A Mobilidade Urbana no Brasil*, publicado pelo Ipea, decorreu do aumento de preços de itens que compõem a estrutura de custos do sistema de ônibus e da queda de produtividade. Por exemplo, houve aumentos no preço do óleo diesel na bomba e nos gastos com o combustível devido ao maior tempo gasto no trânsito. “O aumento persistente das tarifas de ônibus urbano acima da inflação, combinado com a melhoria das condições gerais de renda da população – particularmente nos últimos oito anos –, estimula a substituição de viagens de transporte coletivo por outros modos individuais”, deduz o comunicado.

TOLERÂNCIA

O limite de tempo que as pessoas são capazes de tolerar em seus deslocamentos diários gira em torno de 60 minutos. “De modo geral, ninguém aguenta física ou psicologicamente passar mais de uma hora diariamente se deslocando para ir e outra para voltar. Os mais penalizados acabam reorganizando sua rotina (exemplo: fazendo *home office* mais vezes), mesmo que em um patamar ruim”, garante Eduardo Vasconcellos.

O tempo médio de deslocamento dos trabalhadores brasileiros, informado pelo IBGE na última Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad), está chegando a este limiar: cresceu 6% entre 1992 e 2008 nas dez principais regiões metropolitanas do País, chegando a 40 minutos. A Grande São Paulo ajuda a elevar a média nacional, pois já entrou na casa dos 50 minutos por percurso. A tendência das cidades muito congestionadas, na hipótese de nada ser feito, é a sua **descentralização progressiva**, em decorrência de uma mudança de hábito que sempre acaba ocorrendo quando os limites de tolerância são pressionados.

Em relação ao futuro da mobilidade em São Paulo, Vasconcellos é um otimista. Afinal, a metrópole está adquirindo expressão econômica cada vez maior e tem

pretensões de virar uma cidade global. Toda a sociedade, inclusive o setor empresarial, que controla os grandes investimentos e as atividades econômicas, sente o incômodo da falta de mobilidade. É o primeiro sinal de que o momento do salto de qualidade se aproxima. Soluções técnicas e econômicas existem e devem ser implementadas assim: no plural. Ações isoladas restritivas, como pedágio urbano *(mais em reportagem à pág. 42)*, ou alternativas – novas linhas do Metrô – não resolverão sozinhas o problema. “Na mobilidade urbana não existe a bala de prata, ou o problema já estaria resolvido há muito tempo”, avisa Vasconcellos.

PROBLEMAS EM MASSA

O perigo de matar ou ferir uma pessoa é o mais grave dano no trânsito em países em desenvolvimento e o Brasil apresenta um dos piores números no quesito – 42 mil mortes em 2011, das quais 25% por ocorrências envolvendo motocicletas. Para o presidente da Abramet, Mauro Augusto Ribeiro, a última medida de forte impacto positivo nessa área foi o lançamento do novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), sancionado em 1998. “Eu diria que foi um marco”, afirma o presidente da Abramet, Mauro Ribeiro. As mortes no trânsito desencaram e a lei do uso do cinto de segurança “pegou”.

Nos últimos dez anos, porém, as conquistas do novo CTB anularam-se com o aumento da frota de carros e, principalmente, de motocicletas. Atualmente, as principais campanhas de combate à violência no trânsito são a “lei seca” e a de respeito à faixa de pedestre.

O segundo problema mais sério é a poluição atmosférica, decorrente do uso de energia fóssil pelos

Ao se buscar trabalho mais próximo de casa – por exemplo abrindo um comércio –, acabam-se criando novos empregos em localidades mais periféricas, aumentando a descentralização



De acordo com o médico especialista em poluição atmosférica e professor da Faculdade de Medicina da Universidade de São Paulo (USP), Paulo Saldiva, a poluição em São Paulo é responsável por 4 mil mortes ao ano e pela redução em 2 anos na expectativa de vida média dos paulistanos

motores a combustão. A fumaça dos escapamentos tem dois tipos de poluentes. Um é formado por monóxido de carbono, dióxido de enxofre e material particulado, entre outras substâncias, e é altamente **prejudicial à saúde**. O outro tipo são as emissões de CO₂, que contribuem para o aquecimento global. O Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (Proconve), criado em 1986, tem feito a diferença, ao fixar prazos e limites máximos de emissão para os veículos produzidos no país ou importados.

O tempo gasto em congestionamento é o fator que mais incomoda. Veículos demais no espaço da rua causam um fenômeno não linear. Se o número de automóveis em uma rua aumenta 10%, o tempo para percorrê-la será proporcionalmente maior que 10%, razão pela qual os congestionamentos se formam rapidamente. O tempo perdido também tem um valor econômico. A pessoa, depois de ficar uma hora em pé no ônibus, sofre uma perda natural de produtividade.

Mesmo os que usufruem o conforto de um carro perdem bem-estar e horas de trabalho.

O quarto elemento, o efeito barreira, raramente é percebido pelo conjunto da sociedade. Este ocorre quando um sistema viário começa a receber um fluxo tão alto de veículos a ponto de impedir a mobilidade das pessoas que moram no lugar, especialmente crianças e idosos. Aos poucos, as pessoas permanecem mais tempo em suas casas e isolam-se do convívio social. As mobilizações contra essa – pouco percebida – deterioração da qualidade de vida só costumam ocorrer quando alguém é atropelado e morto. Nesses casos, o poder público costuma aparecer com a “solução” das lombadas reductoras da velocidade.

As películas escuras que cobrem os vidros da maioria dos automóveis em circulação também contribuem para o efeito barreira do trânsito. O hábito, adotado em razão de outro tipo de violência, reduziu a comunicação visual entre os motoristas e entre estes e os pedestres, diminuindo mais ainda a afabilidade no trânsito.

Ainda dá pra piorar

A indústria automobilística, que projeta números crescentes de produção, continua sem esclarecer como pretende lidar com a questão da mobilidade. Enquanto isso, outras organizações propõem caminhos alternativos para minimizar o problema **POR MAGALI CABRAL**

As projeções da indústria automobilística são arrojadas para os próximos anos: existe capacidade para alcançar em 2020 uma produção de 6,3 milhões de veículos – um aumento de 75% em relação a 2011. Outra forma de contabilizar esses valores é a seguinte: se hoje existe um veículo para cada 6,3 habitantes, em 2020, quando enfim a produção se estabilizará, será 1 para cada 3 pes-

soas. Qual será o impacto dessas metas no trânsito das grandes cidades? E de que forma problemas crescentes com a mobilidade podem afetar os negócios das próprias montadoras, no momento em que o modelo de transporte individual colapsa e as pessoas cada vez mais buscarem outras formas de se locomover e acessar o que se desejam?

Procurada pela reportagem, a Anfavea, associação que representa a indústria automobilística, não conce-

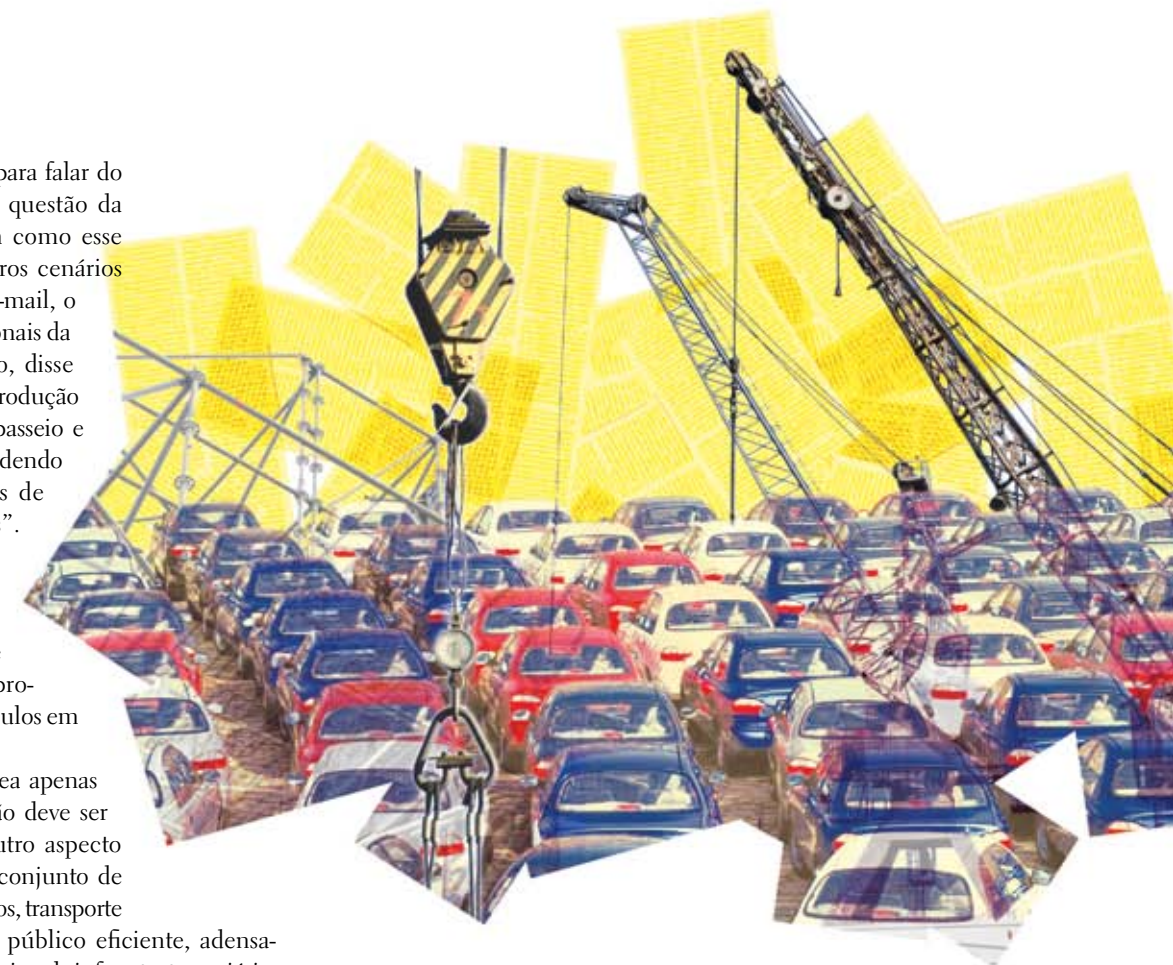
deu entrevista a PÁGINA22 para falar do seu entendimento sobre a questão da mobilidade urbana e nem como esse tema pode influir em futuros cenários de mercado do setor. Por e-mail, o diretor de relações institucionais da entidade, Ademar Cantero, disse que “a indústria compete a produção de adequados veículos de passeio e de transporte público, atendendo plenamente às legislações de segurança e de emissões”. Em nenhuma passagem do e-mail ele mencionou intenção da indústria em promover outros planos de mitigação dos problemas provocados pelo excesso de veículos em circulação.

Na mensagem, a Anfavea apenas opina que a mobilidade não deve ser vista a partir de um ou outro aspecto isoladamente, mas de um conjunto de fatores: quantidade de veículos, transporte individualizado, transporte público eficiente, adensamento residencial e populacional, infraestrutura viária, engenharia de trânsito, planejamento urbano e o uso racional do automóvel, além da educação do consumidor. Além disso, a entidade defendeu a inspeção veicular não só ambiental, mas também dos itens de segurança em nível nacional e mais rigor na fiscalização de trânsito.

Em maio de 2008, reportagem de PÁGINA22 (“A parte que te cabe”) já questionava a Anfavea sobre a eventual responsabilidade do setor automotivo no enfrentamento do problema. Na época, também por meio de uma nota por escrito, sem conceder entrevista, a entidade afirmou ter “consciência, por si e pela indústria que representa, que é de sua responsabilidade social colaborar para a fluidez e mobilidade do trânsito”. Nesse sentido, disse participar de fóruns em que o tema é debatido. Informou também ser membro permanente das câmaras temáticas do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Mas quem anda no dia a dia pelas grandes cidades sabe que é preciso mais do que isso.

VIAS ALTERNATIVAS

Enquanto a Anfavea não esclarece muito bem a sua participação efetiva nas soluções para a mobilidade, várias outras organizações se mobilizam na busca de medidas que melhorem o trânsito pesado e poluente das cidades. O Banco Mundial, por exemplo, comanda desde março o Projeto Piloto de Mobilidade Corporativa na região da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, na Zona Sul de São Paulo, onde se concentra o maior



percentual de carros transportando apenas seu próprio motorista. (mais em quadro à pág. 31)

Pesquisa da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) realizada em 2010 calculou que pela avenida passavam por hora 1.960 carros e 160 ônibus. O projeto do Banco Mundial tenta envolver as 6 mil pessoas que trabalham em empresas do **Centro Empresarial Nações Unidas e do World Trade Center** em propostas alternativas de transporte, como carona programada, bicicleta, fretados, carro compartilhado e teletrabalho.

São parceiros desse projeto o Caronetas, um site de relacionamento cujo objetivo é organizar caronas; o Bike Anjo, uma organização não governamental que ensina como diminuir os riscos ao pedalar por ruas movimentadas; a Zazcar, uma empresa de compartilhamento de carros; a TC Urbes, que instala bicicletários; o Sindicato das Empresas de Transporte por Fretamento, que reúne as empresas de fretamento e turismo; e a Sobratt, a Sociedade Brasileira de Teletrabalho e Teleatividades, que mostra o impacto positivo dessa prática no trânsito, no negócio e na vida do funcionário.

Outra organização atuante é a Rede Nossa São Paulo, que, neste mês, promove a Semana da Mobilidade, entre os dias 16 e 22, quando se comemorará mais uma vez o Dia Mundial Sem Carro. O evento é uma proposta de reflexão para a melhoria da mobilidade urbana. Ainda que essa mobilização não consiga interferir nas políticas públicas de transporte, no mínimo chama a

Grandes condomínios comerciais que ficam nesse local

atenção da sociedade civil para o tema. O momento é propício principalmente por causa das eleições municipais em outubro. (mais em reportagem à pág. 41)

Entre as atividades programadas para a Semana da Mobilidade está o lançamento da pesquisa Nossa São Paulo/Ibope sobre mobilidade urbana. Com um espectro de 850 entrevistados, a pesquisa vai mostrar que o quesito “trânsito” subiu de 3º para 2º lugar entre as áreas consideradas mais problemáticas da cidade, perdendo apenas para a saúde. Desde 2008 houve um aumento de 8% no percentual de pessoas (hoje 43%)

que acham que o trânsito é o pior problema da cidade (leia mais no site bit.ly/Skfxs2).

A mobilidade urbana também será o tema transversal do XX Simpósio da Associação dos Engenheiros Automotivos (Simea) nos dias 24 e 25 deste mês. “De que forma compartilhar o uso do transporte individual com as iniciativas do transporte público?” ou “Como as novas tecnologias aplicadas às vias públicas podem contribuir para o trânsito nas grandes metrópoles?” são algumas das indagações que os engenheiros que montam os carros esperam ver respondidas.

Mudança a caminho?

Enquanto o carro for sinônimo de *status* e liberdade, a mobilidade nos grandes centros urbanos fica comprometida.

A boa notícia é que uma pequena (e crescente) parcela da nova geração já se rende menos a esse apelo **POR MÔNICA C. RIBEIRO**

Organização que promove a mobilidade e o uso da bicicleta como instrumento de transformação. Acesse ciclocidade.org.br

O que significa ter um carro? Para grande parte dos brasileiros, *status* e ascensão social. Em *Fé em Deus e Pé na Tábua*, Roberto DaMatta assinala que, mais do que buscar comodidade e praticidade, uma pessoa compra um carro para realizar um desejo: “Quando os motoristas falam sobre o processo de dirigir, voltam-se para esse sentimento e acentuam que dirigir se torna um prazer, independentemente das condições em que isso ocorra. Isso se reflete no trânsito do seguinte modo: apesar da consciência e do sentimento de incômodo com os problemas do trânsito, essas questões não chegam a abalar sua relação com o carro e com as implicações decorrentes do ato de dirigir.”

No conforto e isolamento do carro, o motorista tem a impressão de liberdade, de ir e vir escolhendo seu caminho. Há também a falsa sensação de segurança, reforçada pelo uso de insulfilme e do isolamento. Esse ponto em específico parece ser determinante para o comportamento do motorista no trânsito. Afinal, “como é que um Zé da Silva, um sujeito pacífico, pacato, religioso e incapaz de matar uma mosca, como naquele famoso desenho do Pateta, transformava-se num automobilista agressivo e cruel?”, indaga DaMatta.

Thiago Benicchio, diretor da **Ciclocidade**, lembra que o carro não consegue atingir plenitude no ambiente urbano. “Aí entra a questão psicofisiológica de certa síndrome de castração que a pessoa tem ao usar o carro.



Esse veículo estimula a rapidez, e você tem que refrear continuamente esse impulso. O motorista é vítima também, passa todo esse tempo no trânsito eternamente angustiado, e não precisa ser psicopata para descontar em alguém.”

LIBERDADE É OUTRA COISA

Por este e outros motivos, nos Estados Unidos, pesquisas mostram jovens menos interessados nos automóveis, pois o entendimento de liberdade hoje passa pela conectividade, pelas redes sociais, e pelo acesso a informação e bens culturais. A perda de tempo no trânsito também tem levado americanos a optarem por outros modais de deslocamento [1]. No Brasil, a maioria dos entrevistados na pesquisa *O Sonho Brasileiro* enxerga o carro como um vilão que polui e tira espaço da cidade e acredita que a solução está em investimento em transporte público de qualidade. O levantamento foi realizado pela agência de pesquisa Box1824 com milhares de **millenials** sobre sua relação com o País e o que esperam do futuro.

Fenômeno semelhante acontece em São Paulo com o *hype* das bicicletas, identificado pelos cicloativistas a partir de 2009: “O centro expandido cada vez mais estrangulado fez com que as pessoas que vivem lá, com acesso à mídia e a formadores de opinião, levassem cada vez mais tempo pra se deslocar. Essas pessoas não aguentavam mais ficar dentro do carro, resolveram ousar e usar a bicicleta, o que reverberou na cidade,” analisa Benicchio. O jornalista Leão Serva e Alexandre Lafer Frankel lançaram recentemente o livro *Como Viver em São Paulo Sem Carro*, no qual entrevistam pessoas conhecidas que desistiram do transporte exclusivo de carro e descobriram outras formas de mobilidade.

“Quando comecei a participar da **Bicicletada**, vi que a bicicleta era uma ferramenta para discutir a mobilidade em São Paulo,” avalia João Paulo Amaral, do **Bike Anjo**. “Muita coisa surgiu agregando ‘tribos’ por causa da bicicleta: o Pedal Verde, que atraiu botânicos e mexeu com arborização; o Bike Anjo, que surgiu em função de acompanhar pessoas na Bicicletada; as Pedalinas, com a questão do direito de a mulher andar na rua sem assédio nem abuso.”

COBRANÇA POR MELHORIAS

Outro movimento que vem crescendo em São Paulo é o Dia Mundial Sem Carro – prova disso é que a Bicicletada do evento reuniu em 2011 mais de mil pessoas. Segundo Amaral, a edição 2012 traz uma novidade em relação aos anos anteriores, quando a lógica era convidar o indivíduo a deixar o carro em casa. Agora, a intenção é mobilizar as pessoas a cobrar dos responsáveis melhorias

[1] Acesse reportagens sobre o assunto em goo.gl/CEhG3 e goo.gl/twHRa

Consumidores nascidos entre 1981 e 2000

Versão brasileira da internacional Critical Mass, ganhou as ruas de São Paulo e Florianópolis a partir de 2002. A Critical Mass, que completa 20 anos este mês, reivindica as ruas para os ciclistas e para as pessoas

Bike anjos são ciclistas urbanos experientes que voluntariamente ajudam pessoas interessadas em usar a bicicleta como meio de transporte na cidade, com segurança (bikeanjo.com.br)

Movimento social brasileiro que tem como uma das principais bandeiras a migração do sistema de transporte privado para um sistema público, com acesso universal por meio do passe livre (mpl.org.br)

no transporte coletivo e na mobilidade, criando condições para que elas deixem os carros em casa.

Para Renata Florentino, do Observatório das Metrôpoles, muda-se a lógica mudando costumes e construindo políticas públicas. O tema da mobilidade vem ganhando espaço por dois caminhos: o do direito à cidade, onde estão grupos como a Bicletada, o **Movimento Passe Livre** e outros; e o caminho da eficiência, pois trânsito parado gera perdas para a cidade. “A mudança dos costumes pode ser incentivada por políticas públicas, mas começa pela sociedade. Essa mudança já começou, mesmo

sendo desestimulada pelas atuais políticas de IPI Zero para automóveis.”

O ciclista e professor da Faculdade de Economia e Administração da USP Ricardo Abramovay avalia que “a maneira como o carro é colocado na propaganda é irresponsável. Ele está sempre sozinho, nunca inserido no trânsito da cidade”. Para ele, esses temas precisam ser discutidos não só pelo setor público e pelas pessoas, mas também pelo setor privado. “Da mesma forma que se mostrou que o cigarro é prejudicial à saúde, o carro nas cidades começa a ser visto assim também. Algumas montadoras já se dão conta disso. Sabem que o modelo tem que mudar, mas estão tirando uma ‘casquinha’ antes de alguém tomar uma decisão política.”



Cobrar é uma solução?

Grandes cidades buscam alternativas para desestimular o uso do carro, como o pedágio urbano. Mas a medida tem prós e contras que precisam ser bem avaliados **POR MÔNICA C. RIBEIRO**

Em janeiro de 2012, o governo federal sancionou a Lei de Mobilidade Urbana, que prevê a elaboração de planos de mobilidade até 2015 por cidades com mais de 20 mil habitantes e autoriza cobrança de tributos pelo uso da infraestrutura urbana. Na prática, abre a possibilidade de implantação do pedágio urbano, estabelecendo que a arrecadação seja destinada à melhoria do transporte coletivo e a estímulos ao uso

de outros modais que não o automóvel. Em São Paulo, boa parte das pessoas leva até duas horas para chegar ao trabalho e a velocidade média dos carros é de 15 km por hora entre as 17 e as 20 horas. Em 2011, ganharam as ruas 400 mil novos veículos. Londres, onde o pedágio no centro é cobrado desde 2003, teve no seu primeiro ano de implantação queda de 30% nos congestionamentos, o dobro do declínio previsto.

Embora a medida não seja unanimidade na prefei-

tura de São Paulo, o médico sanitário Eduardo Jorge Martins Alves Sobrinho, atual secretário do Verde e do Meio Ambiente, defende o pedágio urbano desde 2005: “Londres, Estocolmo e cidades asiáticas como Cingapura têm muito bons resultados com o uso desse instrumento. Isso não é necessário só para São Paulo, que é um caso óbvio. Se você conhece Salvador, por exemplo, sabe que não consegue chegar do centro da cidade até Ondina às 17h com menos de uma hora e meia de carro. É mais fácil chegar a pé”.

Eduardo Jorge destaca iniciativas municipais na área de transportes, como renovação da frota de ônibus, cooperação para ampliação da rede metroviária e modernização de trens, além da recuperação dos trólebus e experiências com combustíveis mais limpos e tecnologias alternativas em 16% dos 15 mil ônibus da frota de transporte público municipal, com objetivo de exterminar dessa frota o uso de combustível fóssil até 2018. Mas avalia que São Paulo e outras cidades precisam do pedágio urbano como atitude de restrição do uso do transporte individual e para levantar recursos novos para a expansão mais rápida do transporte público.

OPINIÃO PÚBLICA É CONTRA

A pesquisa *Dia Mundial Sem Carro 2011* (Rede Nossa São Paulo/Ibope) demonstra que 60% dos entrevistados deixariam de usar o carro diariamente para usar outros meios de transporte. Entre as medidas mais importantes apontadas por eles estão: construção de mais linhas de metrô e trem, melhoria da qualidade do transporte por ônibus e vans e construção de mais corredores de ônibus e/ou ampliação dos já existentes (29% afirmam que usariam ônibus caso houvesse mais e melhores corredores).

Realizada desde 2007, a pesquisa revela que a opinião pública se mostra desfavorável ao pedágio: em 2007, 13% dos entrevistados eram a favor; em 2008, 24%; em 2009, o percentual favorável foi de 26%. Em 2010, caiu para 20% e, em 2011, para 19%.

O engenheiro e perito de trânsito Sergio Ejzenberg é contrário ao pedágio sem investimento pesado na expansão da malha metroviária. “Pedágio urbano é ferramenta para mudar modal. Isso pressupõe que exista modal para ser mudado. Em São Paulo não temos alternativas. As pessoas não cabem no Metrô nem nos ônibus.”

Outra preocupação de Ejzenberg é com a arrecadação: “O centro expandido tem circulação de aproximadamente um milhão de veículos/dia. Se eu cobrar R\$ 1, arrecado R\$ 1 milhão/dia. Tenho anualmente R\$ 300 milhões a mais de sangria do particular para os cofres públicos. E o governo historicamente não tem gasto essas verbas com inteligência: as opções são feitas pensando no viário, no carro, em solucionar aquilo que nunca vai ter solução, que é o congestionamento urbano”.

PLEBISCITOS

Mas Eduardo Jorge questiona: “De onde virá o dinheiro novo para, em vez de triplicar o esforço do metrô, quadruplicar, quintuplicar, que é do que São Paulo precisa? Ou para acelerar ainda mais a retirada dos ônibus a diesel na cidade?” O secretário argumenta que esse recurso adicional não pode sair do orçamento municipal da saúde, ou da educação e da área de assistência social. “É preciso ter o pedágio vinculado a um fundo de transporte especial e se avançar muito mais rapidamente na expansão do transporte público na cidade.” Ele defende a realização de plebiscitos a respeito do tema, sugerindo que a questão seja precedida de discussões nas Câmaras Municipais e prefeituras.

O professor da Faculdade de Economia e Administração da USP Ricardo Abramovay, que se desloca predominantemente de bicicleta, é favorável ao pedágio: “A ocupação do espaço coletivo com um bem individual da maneira como é feita pelo automóvel tem de ser paga. O argumento de que não temos alternativa é forte, mas não justifica o uso da cidade da forma predatória como ocorre atualmente”.

Tanto Abramovay quanto Eduardo Jorge avaliam que o Metrô atende relativamente bem os bairros centrais, mas que serão necessários investimentos substanciais para ampliar a mobilidade nos bairros periféricos. “Quem tem razão de reclamar de transporte público é quem está nos extremos. A região central e o centro expandido têm um bom sistema de transporte”, pondera o secretário.

Para Renata Florentino, do Observatório das Metrôpoles, São Paulo já experimentou medida mais igualitária que o pedágio – o sistema de rodízio –, ao qual todos os motoristas estão sujeitos e não se paga a mais por isso. Decorridos 17 anos de sua implantação, as pessoas continuam usando o carro, alterando o horário de deslocamento ou comprando um segundo automóvel.

ELITIZAÇÃO

“O pedágio urbano é uma solução que, se não for bem estruturada, pode não resolver o problema e elitizar ainda mais o uso do carro”, alerta Renata. Ela cita como exemplo o aumento do IPVA, já experimentado por alguns governos para inibir a compra de veículos, mas que apenas surte efeito nas camadas com menor poder aquisitivo, que moram longe do trabalho, não têm renda para moradia mais bem localizada e nem conseguem arcar com o IPVA alto, tendo de realizar deslocamentos longos em coletivos.

“Há que se pensar no impacto real de uma medida dessas, e não no impacto desejado. Baratear o acesso ao transporte coletivo e expandir seu alcance e capacidade pode surtir o mesmo efeito de diminuição do congestionamento sem a externalidade excludente que o pedágio urbano possui”, completa. ■



Luiz Fernando Gambi (à dir.) é diretor de comercialização e marketing do Secovi, sindicato que representa as empresas do setor imobiliário. Hamilton de França Leite Junior é o diretor de sustentabilidade da entidade e dirige a Casoi Empreendimentos Imobiliários

Cidades imóveis

POR AMÁLIA SAFATLE COLABORAÇÃO LETICIA FREIRE FOTO LETICIA FREIRE

O problema da mobilidade chegou a um ponto que começa a preocupar até mesmo o mercado imobiliário. “Antes, precisávamos crescer, mas, hoje, a cidade está ficando inviável. Aí começam os movimentos: quem pode vai embora. Não adianta eu crescer em uma cidade que se torna inviável de algum ponto de vista”, diz Luiz Fernando Gambi, diretor do Secovi em São Paulo (à direita na foto). Nesta entrevista, Gambi e Hamilton Leite, diretor de sustentabilidade da entidade, afirmam que o planejamento urbano vigente desfavorece a mobilidade e propõem que a sociedade civil organizada tome as rédeas na (re)construção de uma cidade melhor.

A questão que fica no ar é: o quanto as empresas estão dispostas a mudar o modelo que sempre favoreceu o crescimento dos próprios negócios?

Defendemos o adensamento com transporte público

Qual o interesse do Secovi no tema da mobilidade urbana?

Luiz Fernando Gambi: Imagina a cidade travando – você simplesmente não tem mais mercado para vender imóvel. O interesse é propor soluções para que o mercado continue existindo.

Hamilton Leite: E, antes de mais nada, qualquer empresário é morador. Nós circulamos pela rua. Então também queremos saber como é que a gente melhora a nossa cidade.

LFG: Toda a parte de planejamento da cidade sempre seguiu caminhos políticos – chega um prefeito, quer valorizar uma determinada região e consegue fazer o que interessa a ele, mas isso nem sempre faz parte de um planejamento. O Secovi quer propor soluções que contemham inteligência e bom planejamento.

Os planejamentos já existem, mas em geral ficam na gaveta, ou são modificados, desvirtuados. A questão está em propor soluções de planejamento ou de executar, fiscalizar, monitorar?

LFG: O plano diretor em vigor hoje em São Paulo, por exemplo, tem muita possibilidade de melhoria. Muitas coisas que estão ali não foram pensadas para melhorar a mobilidade.

HL: Na verdade, o plano arrasou a cidade, porque estabeleceu em duas vezes, duas vezes e meia a outorga onerosa. Vou explicar: a gente tem hoje, na cidade, um zoneamento que determina em cada região o coeficiente de aproveitamento, que é quantas vezes a área daquele terreno pode ser construída. Exemplo: se o terreno tem mil metros, e coeficiente de duas vezes, você pode ter um prédio de 2 mil metros quadrados. Pode-se chegar ao aproveitamento máximo, mas desde que se pague para a prefeitura. Com isso, desestimula-se o adensamento. Se o planejamento tivesse o objetivo de estimular a habitação nas áreas centrais e estimular subcentralidades nas áreas mais periféricas, não precisaria haver tanto deslocamento e esse movimento pendular entre as habitações de menor renda, que ficam nas bordas, e o emprego, que está nas áreas centrais. O ideal é que se tenha na mesma micror-região emprego, trabalho, lazer, moradia, educação, tudo ali, de preferência que se possa fazer a pé, e com níveis de renda mistos, coabitando o mesmo lugar. A prefeitura está estudando como equilibrar isso melhor.

Em uma cidade como São Paulo, que já está, digamos, pronta, como se faz isso?

LFG: Se chegarmos a uma proposta boa e coerente, você pode demolir coisas velhas e colocar coisas novas com uma nova função. Viabilizar o que hoje é inviável. Exemplo: o velho problema de recuperar o Centro. Maravilha a ideia, mas, na prática, não se pode mexer em nada. Muitos imóveis de lá são tombados, e quando são tombados o entorno também é. Então, lá é muito difícil de produzir habitação que seja economicamente viável para o setor empresarial. Com isso, não se consegue contrapartida econômica para o valor investido.

HL: O retrofit [reforma de imóvel antigo, para melhorar e ampliar as possibilidades de uso], que seria um ótimo instrumento, tem problemas muito graves de aprovação. Se você pega um prédio muito antigo, que tem caixa de escada fora do padrão de segurança, na hora de reformar não se consegue aprovação dentro da legislação

nova de segurança. E não dá para mexer na estrutura do prédio. Então, algumas coisas precisam ser revisadas no planejamento para estimular a ocupação de residências do Centro.

Quais são as principais propostas para a mobilidade que o Secovi defende? Os senhores falaram em subcentralidades e maior adensamento.

HL: Defendemos o adensamento em alguns pontos. Existe um estudo do Jaime Lerner, cuja proposta era melhorar a mobilidade de São Paulo do jeito que ela está. Ele mapeou os nós de transporte público metroferroviário, e em torno desses pontos propôs um adensamento misto de uso e de renda, além de uma interligação com uma *promenade* para pedestres. A solução tem que ser interligada: o adensamento com a capacidade de infraestrutura de transporte público. Ou seja, usos e ocupações em cima desses nós de transporte.

Como vocês estão pensando em soluções, por meio de que instrumentos?

HL: Há dois anos, temos feito um fórum urbanístico dentro da Convenção Secovi. No ano passado, o tema principal da convenção foi mobilidade. Este ano, teremos o fórum do dia 14 de setembro. E a gente tem vários fóruns de discussão. Hoje de manhã, por exemplo, eu estava participando de um grupo criado para entender e estudar a questão das vagas de estacionamento. Temos em São Paulo uma legislação muito antiga que, basicamente, coloca um número mínimo de vagas por área construída. E, às vezes, esse número é maior que o necessário. Sem tantas vagas, o custo do imóvel poderia ser menor e a gente conseguiria ampliar o acesso da população aos imóveis.

Oferecer muitas vagas estimula o transporte individual.

HL: Essa é uma teoria: quanto mais vagas, mais se estimula a posse do automóvel. A gente está tentando entender isso com um pessoal qualificado, de embasamento teórico, que é o ITDP (*Institute for Transportation and Development Policy*). A vida deles é estudar mobilidade pelo mundo e propor alternativas de mobilidade para as cidades, eles inclusive oferecem projetos para as prefeituras.

Mas as construtoras vão aceitar isso? Pois a quantidade de vagas valoriza o imóvel e atende à demanda do comprador.

HL: Não necessariamente. Vou dar um exemplo da minha empresa (*Casoi*). Temos um projeto em Perdizes de um edifício

comercial que, se fosse por nossa decisão, a gente teria construído um número de vagas metade do que a lei exige.

Então, por que é enfatizado, na propaganda de lançamento dos prédios, o número de vagas?

HL: Depende da situação. Em São Paulo há diversos casos. Onde não há um bom transporte público, o comprador tem necessidade de vagas. Por outro lado, há lugares em que a gente não precisaria de tantas vagas, como perto do Metrô.

Mas, por exemplo, um bairro como o Jardim Paulista: é bem servido tanto de Metrô como ônibus, é um lugar central e muita coisa pode ser feita a pé, de táxi. No entanto, o número de vagas – 4, 5 vagas na garagem – é anunciado como um grande ativo nos lançamentos. E o público dali não precisa, usa o carro porque quer.

LFG: Porque é uma questão de *status*...

Aí é que está... então esse é o ponto?

HL: Há várias experiências no exterior em que o poder público não define o número mínimo, e, sim, o número máximo de vagas. Com isso, está forçando a barra para dificultar o cara ter um lugar para estacionar e induzi-lo a pensar: será que dá para eu me locomover de outro jeito? Em São Paulo, isso começará a acontecer na região da Operação Urbana Água Branca. E a tendência é essa: o poder público dificultar a posse e o uso do automóvel.

Mas isso tem implicações eleitorais, certo? A opinião pública dominante no Brasil é conservadora em relação a esse tema e não quer abrir mão de seu conforto.

HL: Realmente, não é uma proposta bem vista pelas classes média e média alta.

LFG: Mas é uma questão de oferta também: havendo oferta feita de transporte público bom, as pessoas podem prescindir do carro.

Então primeiro precisa vir o transporte público bom?

LFG: O duro é isso: qual é o momento de quebrar (*o círculo vicioso*). Minha preocupação é que tem muito poder estabelecido. Se chegarmos com uma proposta bastante razoável de transporte público, a tendência da parte política é dar uma solução imediatista, dar mais do mesmo: encher as ruas de ônibus, passar linha de ônibus nas ruas residenciais, ou seja, vai infernizar ainda mais a cidade. Não é isso. Transporte bom é transporte de trilho, porque aí você não compete com nada, tem uma via exclusiva. Metrô de superfície, metrô-bonde. O ideal é um BRT (*Bus Rapid Transit*), com ultrapassagem nas estações, para que não se gere fila e não atrapalhe o fluxo. Mas, se colocar somente nas mãos do poder público, tenho a impressão de que a solução seria apenas de curto prazo.

A São Paulo de hoje não tem o uso misto do espaço, não tem espaços públicos onde as pessoas convivam, não é uma cidade que convide as pessoas para as ruas. Ao contrário, é praticamente toda repartida em espaços particulares. Esta situação deve ser atribuída a quem? Somente ao governo? À falta de planejamento que levasse

tudo isso em conta? E quanto à responsabilidade das incorporadoras e construtoras?

LFG: Um complicador é que São Paulo cresceu muito rapidamente nas últimas décadas. Houve falta de visão de crescimento estruturado. A cidade foi crescendo com base em planos diretores que estão sempre atrasados. Não é que houve uma imensa ilegalidade e saiu todo mundo fazendo o que queria. Não, os planos diretores foram seguidos. Houve um ou outro caso de fraude ou erro, mas de modo geral a cidade cresceu conforme os planos. As empresas fazem o que podem fazer, e quem dita as normas são os municípios, os planos.

Mas esses planos não respondem aos interesses de crescimento do mercado imobiliário? O mercado não exerce uma pressão para que os governos criem planos que favoreçam esse crescimento? Até porque tem financiamento de campanha municipal que vem das empresas do setor.

HL: Vamos por partes. O que o mercado imobiliário faz? Ele atende uma demanda da população. Você quer morar em São Paulo? Ele te atende.

LFG: Não é o mercado que quer ofertar além da demanda. É a população que quer morar em São Paulo. Ela quer morar em Higienópolis, em Perdizes. Não adianta dizer: “Temos um projeto excelente em Campo Limpo”. Uma possibilidade seria a sociedade dizer: “São Paulo não pode crescer mais. Não pode mais construir, o que tem, tem”. Mas isso reflete imediatamente em preço: você restringe a oferta, aumenta o preço. Ou acontece coisa pior: se aqui não puder mais construir, as pessoas vão para as periferias, vão se instalar em lugares produzidos de forma ilegal, em beira de manancial. É melhor colocar as pessoas na casa do chapéu ou estimular o lugar que já tem infraestrutura, Metrô etc.?

Mas esse sistema mal planejado não acabou beneficiando o crescimento do mercado imobiliário?

LFG: Não. Esse último plano diretor, inclusive, foi contra o interesse do mercado imobiliário e acho que da cidade inteira. Não fez nada, simplesmente abaixou o padrão médio de aproveitamento para poder vender. Foi uma medida claramente arrecadatória. Qual o interesse disso para o público? Nada. Uma coisa seria arrecadar mais para investir em transporte público, para uma cidade mais arborizada, *boulevard* de pedestre, mas isso não acontece.

A decisão de morar em Campo Limpo nem seria um problema se a pessoa conseguisse chegar no centro de uma forma humana.

HL: Nova Jersey é um grande dormitório, mas o cidadão pega um transporte rápido e trabalha em Nova York. Tem um exemplo de que gosto muito, que é Cingapura. Desde 1965, as políticas habitacionais têm uma única diretriz: faz 50 anos que segue uma linha de raciocínio mestra. Se você é um cidadão de Cingapura, diz onde deseja morar e eles oferecem uma casa conforme a demanda. E, se você mostrar que está a um raio de distância a pé do trabalho, da escola e das amigas, você tem, para cada item, 10% de desconto no valor do imóvel para comprar. Visitei um condomínio que tinha 1.700 unidades à venda, com apartamentos

de US\$ 200 mil, e tinha somente 150 vagas na garagem. E nem todas seriam usadas, porque não há necessidade.

E como a gente pode criar uma política que resista às mudanças de mandato? Existe algum movimento sendo feito nesse sentido?

HL: Tem um pensamento para a sociedade civil assumir esse planejamento. Isso já está na boca do povo. Tem uma ação, que se chama Diálogos Urbanos, que reúne, além do Secovi, Instituto de Engenharia, Instituto de Arquitetura, Fecomercio, Associação Comercial, Movimento Nossa São Paulo, Defesa São Paulo, associações de bairro, muitas entidades, que estão pensando como melhorar tudo na cidade. Um dos temas é a mobilidade: como fazer para a sociedade civil tomar as rédeas do planejamento de longo prazo. E para que não fique na mão da política, que muda a cada quatro anos.

Essa situação é ruim para os negócios?

LFG: Tem que pensar que é ruim para a sociedade. Ainda existe uma cultura coronelista segundo a qual o prefeito é o dono da cidade. Tem que ter um organismo permanente que estabeleça as políticas de longo prazo que sejam de interesse da cidade.

HL: Na Convenção Secovi, virá aqui o prefeito de Maringá [*Silvio Magalhães Barros*], que tem uma experiência muito legal em relação a isso: a sociedade civil se organizou e montou um planejamento de longo prazo que independe da gestão do prefeito.

LFG: É por aí: precisamos criar mecanismos de participação de entidades da sociedade. Muitas cidades no mundo têm os “gerentes da cidade”, que extrapolam os mandatos dos prefeitos, mas é uma coisa que politicamente não pega aqui.

Como esse movimento que os senhores comentaram é abraçado pelo poder público?

LFG: A ideia é caminhar de forma independente, ou seja, tirar um pouquinho da mão do governo e colocar um pouquinho na mão da sociedade.

Mas precisa ter alguma legitimidade para que possa haver uma política pública, não?

HL: Acho que primeiramente vem o movimento da sociedade, o fortalecimento, para depois levar a alguma regulamentação.

LFG: A intenção do Secovi é que aqui a gente discuta assuntos de alto nível para que se transformem em propostas. Esse fórum

urbanístico, por exemplo, tem essa finalidade. Não é esta postura: “Vamos fazer uma lei para que as construtoras possam construir mais”.

Mas a postura já foi assim.

LFG: Sim, em uma época em que a cidade precisava só crescer, precisava ocupar os espaços. No passado, tudo bem, quando precisávamos construir, dizia-se: “Vamos fazer a cidade crescer”. Mas hoje, a cidade está ficando inviável. Aí começam os movimentos: quem pode vai embora. Não é todo mundo que pode, mas quem vai ficar na cidade? Gente que precisa de empregos de faixa salarial mais baixa, indústria, serviços? Quem vai morar nesse caos?

Se continuar assim como está, que tipo de perda os senhores estimam para o setor?

LFG: A perda é da sociedade.

Sobre a perda da sociedade a gente já tem alguma informação. Queremos saber especificamente da perda econômica para o setor.

LFG: Imagine se eu só puder construir onde ninguém quer comprar, de que vai adiantar eu ser um construtor, um incorporador? Então, a sustentabilidade tem que estar por trás disso. Não adianta eu crescer em uma cidade que se torna inviável de algum ponto de vista. Que não oferece abastecimento, não oferece saneamento, não oferece transporte. Daqui a um tempo, São Paulo não terá mais onde captar água. Vai ter racionamento daqui a 30 anos?


HL: E esse argumento de que o adensamento da cidade interessa às empresas já passou do tempo. Hoje, as incorporadoras são nacionais. Se elas não podem construir em São Paulo, vão construir em Taubaté, em Sorocaba, em Mato Grosso.

E aí leva-se o mesmo modelo inadequado para lá.

LFG: Se olharmos para São Paulo, que está visivelmente ficando caótica, e propusermos soluções sustentáveis, viáveis e boas do ponto de vista de cidadania, isso vai virar um protótipo, uma semente que pode se espalhar pelas cidades brasileiras. Assim, cidades que ainda não estão neste patamar já podem adotar boas soluções de forma preventiva. Hoje, os bons exemplos são apenas pontuais. É raro um prefeito que tenha postura cidadã, estadista. E, se não houver uma participação das empresas, ou uma organização de pessoas procurando soluções de longo prazo para cobrar e fiscalizar isso, não adianta nada... O perigo todo é fazer mais do mesmo quando se buscam as soluções. Por exemplo: se uma solução é adensar, adensar “um monte”, de qualquer jeito. Precisa adensar, mas desde que se abram áreas de convivência pública.

HL: Tem uma outra questão. Vou dar o exemplo daquele grupo que está pensando sobre a oferta de vagas. Se você reduzir o número de vagas de um dia para o outro, isso vai impactar nas vagas das ruas, atrapalhando a fluidez. Ao impactar a fluidez, conclui-se que precisa ter uma rede de transporte público. Mas o Metrô está saturado, não dá conta. Então precisa ter alternativas ao Metrô. Veja como você mexe em um ponto e puxa outros.

Sim, porque a cidade é um sistema...

LFG: Exato. Todo interligado e muito complexo. 

[ANÁLISE]

Após a Rio+20, os **desafios** continuam. Há razões para o otimismo, desde que saibamos responder: o quanto basta? e como fazer para que todos sejam aquinhoados de acordo com os princípios de justiça social? **POR IGNACY SACHS***

A segunda Cúpula do Rio de Janeiro terminou sem que tenhamos clareza sobre como continuarão a ser enfrentados os dois maiores desafios do momento:

- a insuficiência de medidas para frear o aquecimento global capazes de nos pôr ao abrigo de suas consequências deletérias, para não dizer fatais, sobre as condições de vida humana no planeta Terra;
- a persistência de desigualdades sociais abissais entre povos e dentro deles em oposição flagrante ao princípio de igualdade entre todos os humanos tantas vezes afirmado nos documentos fundadores da ONU.

É por isso que devemos nos mobilizar desde já para continuar o nosso combate contra esses dois desafios, colocando-os no centro de debate político planetário, lembrando que eles devem ser resolvidos simultaneamente ao quisermos evitar uma catástrofe ambiental com graves consequências sociais e/ou conflitos cada vez mais virulentos entre as majorias condenadas a uma luta acirrada pela mera sobrevivência e as minorias privilegiadas pelo atual modelo social.

O prestígio, para não dizer o futuro, da Organização das Nações Unidas vai depender da sua capacidade de se reorganizar para conduzir vitoriosamente este duplo combate.

O acaso às vezes ajuda. Estamos celebrando este ano o tricentenário do nascimento de Jean-Jacques Rousseau (*mais em Análise da edição 61, de março*). É uma ocasião para pensarmos, sob a égide das Nações Unidas, na organização de um processo político de formulação de um megacontrato social para o século XXI em nível planetário, alicerçado sobre contratos sociais negociados democraticamente em cada país-membro das Nações Unidas entre os principais partícipes do processo de planejamento – o Estado desenvolvimentista, os empreendedores, os trabalhadores e a sociedade civil organizada. À ONU caberia nesse processo uma tríplice função:



a) assistir os países menos desenvolvidos, tanto em nível financeiro quanto em nível substantivo, por meio da assistência técnica, ajudando-os a mobilizar a mão de obra subutilizada e os recursos naturais latentes para projetos de desenvolvimento capazes de gerar em grande número oportunidades de trabalho decente, e contribuir dessa maneira ao bem-estar das populações;

b) coordenar no âmbito regional, valendo-se para tanto das comissões regionais da ONU, os planos nacionais de desenvolvimento socialmente incluyente e ambientalmente sustentável, de maneira a eliminar os embates potenciais entre eles e a lograr sempre que possível sinergias positivas. A bem dizer, em países grandes como o Brasil, devemos prever uma primeira coordenação sub-regional – a Amazônia, o Nordeste, o Sudeste – antes de construir um plano nacional de desenvolvimento incluyente e sustentável;

c) por último, confiar ao Pnud a organização do processo de articulação e consolidação do conjunto dos planos regionais em um plano mundial, objetivo que, à primeira vista, pode parecer excessivamente ambicioso, mas que não destoa dos ideais sobre os quais o sistema das Nações Unidas foi fundado. Não esqueçamos que os planejadores de hoje dispõem para tanto de instrumentos técnicos incomparavelmente mais eficientes em relação àqueles que, menos de um século atrás, estavam à mão dos pioneiros do planejamento.


Como já tive ocasião de escrever em PÁGINA22 (*ver Análise na edição 64, de junho*), o planejamento saiu da moda com a implosão da União Soviética. Devemos,

no entanto, recolocá-lo com urgência no centro das políticas nacionais de desenvolvimento, se não por outras razões, para evitar o curto-prazismo tão ao gosto dos mercados que pretensamente sabem se autorregular, e para reduzir também os altos custos sociais da economia de livre concorrência acirrada, que joga impiedosamente à beira da estrada os produtores menos eficientes, como se a falta de eficiência fosse uma razão suficiente para se acabar na sarjeta.

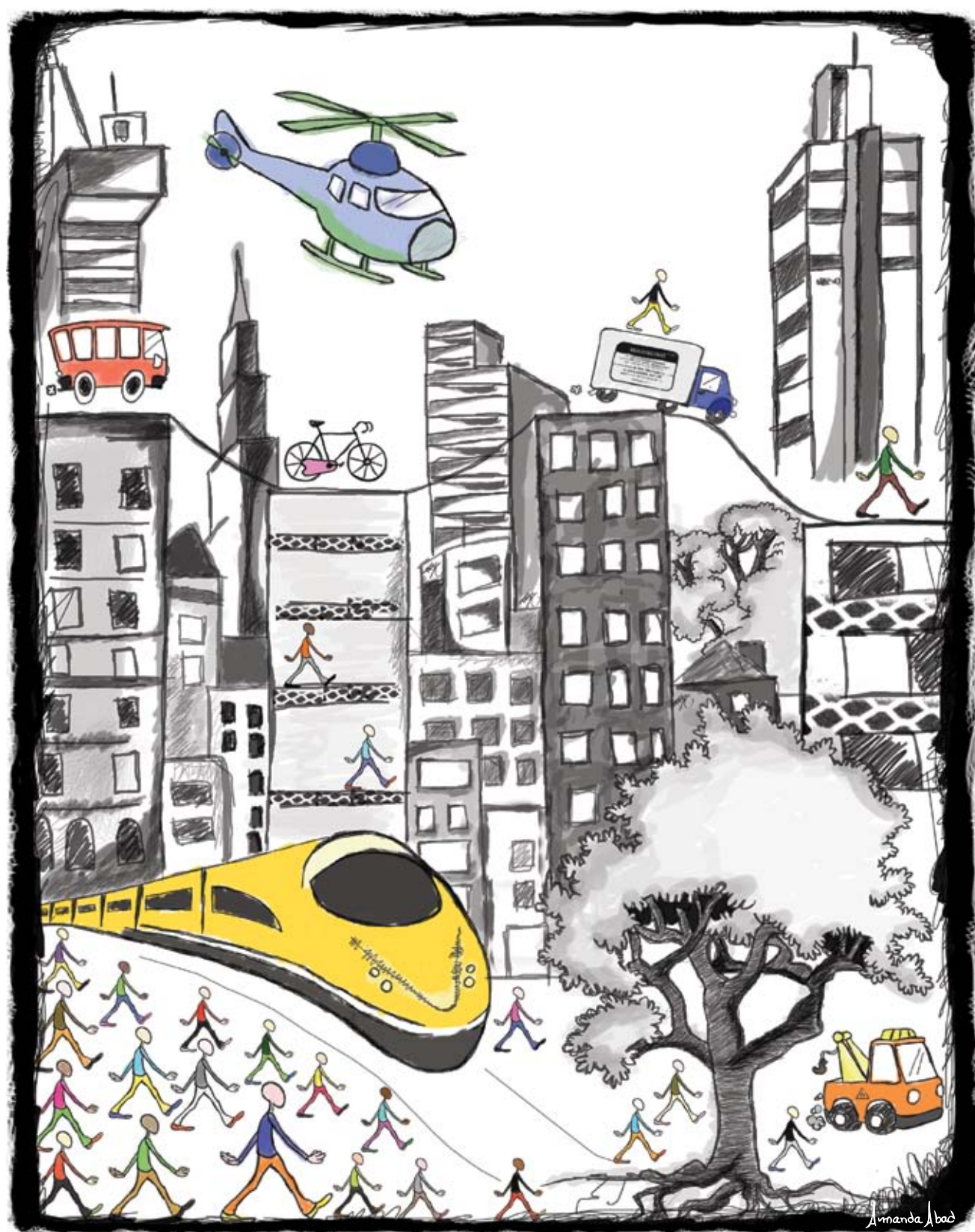
O desafeto pelo planejamento, em parte provocado por ligações espúrias com regimes autoritários, contrasta com os progressos recentes da informática que abriu novos horizontes aos planejadores.

Em meados do século, seremos 9 bilhões. Sejamos otimistas, há razões para pensar que os recursos naturais existentes na nave espacial Terra, combinados com os conhecimentos produzidos pela sua tripulação, serão suficientes para assegurar a todos uma existência materialmente confortável, conquanto saibam encontrar respostas (nem sempre evidentes) às duas questões seguintes: o quanto basta? e como fazer para que todos sejam aquinhoados de acordo com os princípios de justiça social?

Com o progresso técnico, o tempo de trabalho necessário para a produção dos bens materiais suficientes para o bem-estar generalizado vai diminuir, abrindo a perspectiva de aproveitar uma parcela cada vez maior do tempo hábil das sociedades para as atividades imateriais – a cultura e as artes. A este respeito, o céu é o limite.

 ECOSOCIOECONOMISTA DA ÉCOLE DES HAUTES ÉTUDES EN SCIENCES SOCIALES

A cidade está ficando inviável. Quem vai morar nesse caos?



Venha participar do Fórum de Inovação e Sustentabilidade na Cadeia de Valor que encerrará o Ciclo 2012 do projeto e contará com as seguintes atividades:

Lançamento da publicação referente ao trabalho desenvolvido durante o ano em cima do tema gestão de fornecedores, com enfoque na apresentação dos casos de sucesso de inovação em sustentabilidade protagonizados por pequenas e médias empresas

Feira com stands das pequenas e médias empresas participantes do Ciclo 2012, apresentando seus produtos e serviços

Anúncio do Ciclo 2013

Coquetel de encerramento

Data: **16/10/2012**
Local: FGV-EAESP - Rua Itapeva, 432
São Paulo/ SP

Mais informações:
www.inovacaonacadeiadevalor.com.br

Realização



Parceria



Patrocínio

Citi Foundation



Use bem seu dinheiro,
esse é o melhor jeito de

realizar

seus sonhos.

Quem tem uma relação saudável com o dinheiro consegue realizar seus sonhos com mais tranquilidade. Para ajudar você nessa mudança, criamos um novo site e os guias de uso consciente do dinheiro. Você vai ver, com essas dicas seu futuro pode mudar para melhor. **Mude. E conte com o Itaú para mudar com você. :-)**

www.itaú.com.br/usoconsciente

Itaú. Feito para você.

Itaú