

EXCLUSIVO:
AS VIDAS E AS RUÍNAS
DO EDIFÍCIO SÃO VITO

PERFIL: PAULO HOFF,
O MÉDICO DO VICE-PRESIDENTE
JOSÉ ALENCAR

DELIVERY CRIATIVO:
FOTOS, PEÇAS DE TEATRO,
CHEFS E AMIGOS (!)
NA PORTA DA SUA CASA

150 *Programe-se!*
RESTAURANTES
62 BARES E
BALADAS

São Paulo

ÉPOCA

UMA CIDADE SEM CARROS

SONHO URBANISTA?
UTOPIA ECOLÓGICA?
FICÇÃO CIENTÍFICA?

CONHEÇA OS PLANOS,
PROJETOS E IDEIAS
PARA UMA SÃO PAULO
DE PEDESTRES

Não pode ser vendido separadamente



7 898386 589980

Revista mensal | Setembro de 2009 | Nº 17



EDITORA
GLOBO



QUE FIM LEVARAM TODOS OS CARROS?

PEQUENAS
E GRANDES
CIDADES DO MUNDO
REINVENTAM SUA
RELAÇÃO COM
OS AUTOMÓVEIS.
A MOTORIZADA
SÃO PAULO
PODE APRENDER
MUITO COM ELAS

POR CAMILA HESSEL
FOTO RICARDO CORRÊA





A ideia de uma São Paulo onde os carros são proibidos parece tão estapafúrdia quanto sair por aí, despreocupadamente, pedalandando um monociclo? Parece mesmo: as vendas de automóveis bateram seu recorde histórico no Brasil em junho, colocando (com um empurrãozinho da redução de impostos) 300 mil novos veículos nas ruas apenas naquele mês. Nessa toada, se esperamos nos livrar dos carros, é melhor esperarmos sentados. E parados no trânsito. Coincidência ou não, o mês de junho também registrou o maior índice de congestionamento na capital paulista. Às 18h58 do dia 10, 35,4% das vias não andavam. Se formassem uma fila contínua, os carros ocupariam 295 km. Na contramão do que acontece nos países desenvolvidos, onde o volume de carros vendidos declina aceleradamente, as projeções paulistas sinalizam novos ▶

recordes até o fim do ano. Em julho, o Governo do estado e a Prefeitura deram início às obras de ampliação da Marginal Tietê, que prevê a construção de três novas faixas e pontes na tentativa de abrir espaço para a frota em expansão e de reduzir o tempo de viagem em cerca de 35%. Ou seja, a esperança é que o problema do trânsito seja resolvido abrindo mais espaço para os carros.

Com a proximidade do Dia Mundial sem Carro, celebrado no próximo dia 22, ÉPOCA SÃO PAULO se lançou ao desafio de imaginar a contramão de tudo isso. Como seria uma São Paulo sem carros? O que as cidades que baniram os automóveis têm a nos ensinar?

PROPOSTA MEDIEVAL

Pensar maneiras de pôr os pedestres no comando das ruas paulistanas era uma missão talhada para Joel H. Crawford. O designer americano dedicou

mais de uma década de trabalho à criação de um modelo de planejamento urbano que rompesse com o padrão automóvel-dependente, em vigor desde os anos 50. Suas conclusões foram publicadas nos livros *Carfree Cities* e *Carfree Design Manual*, ainda sem tradução para o português. Neles, o autor apresenta moldes para a construção de cidades planejadas, detalhados no quadro da página 67. A lógica também pode ser aplicada à conversão de cidades que queiram adaptar sua estrutura, fazendo uso exclusivo dos meios de transporte coletivo. A pedido de ÉPOCA SÃO PAULO, Crawford sugeriu medidas para que pelo menos um trecho da capital paulista pudesse funcionar sem automóveis ou caminhões. Mas, antes de partir para a questão prática, é preciso dar conta do bê-á-bá das carfree cities (cidades livres de carro, em tradução literal).

“Minha proposta é radical e reacionária”, diz. “Proponho mudanças extremas que, no fundo, representam um retorno a padrões urbanos consagrados.” Os dois pontos essenciais de seu modelo remetem às cidades medievais: alta densidade demográfica e estímulo aos comerciantes locais. Ambos ajudam a reduzir o número de viagens e o tempo de deslocamento entre o Centro da cidade e seus extremos. Ao manter a densidade demográfica em, no mínimo, 1.900 habitantes por quilômetro quadrado, evita-se que a área urbana se espalhe demais. Um comércio local ativo permite que as necessidades básicas de consumo sejam atendidas pela lojinha da esquina.

Mas é possível ter controle sobre tais elementos em uma cidade não planejada que ambicione abolir carros e caminhões? “Dificilmente”, afirma Luiz Guilherme Castro, arquiteto com doutorado em planejamento urbano e professor



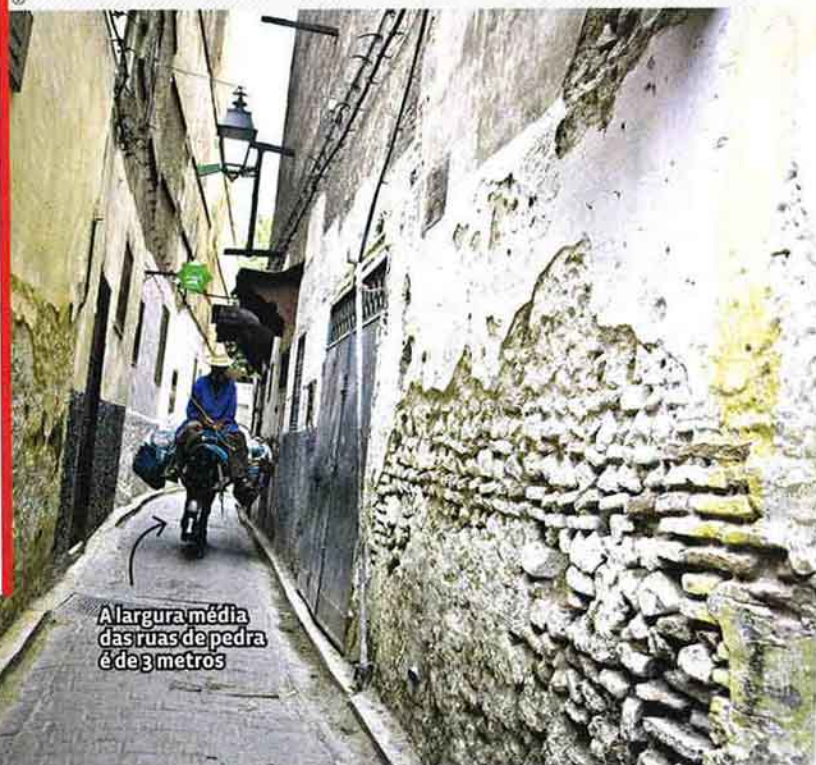
FES-AL-BALI

No Marrocos, burros e carrinhos de mão em vez de automóveis

Fundada há 1.201 anos, Fes foi a capital do Marrocos até 1912. Hoje tem cerca de 1 milhão de habitantes. Seu maior centro comercial é Fes-al-Bali, declarada Patrimônio da Humanidade pela Unesco em 1981. Cercada por muros de defesa erguidos no Império Romano, Fes-al-Bali abriga 13.380 edifícios históricos e mais de 10.500 pequenos pontos comerciais – que vão de cafés a lojas de tapetes e artesanato. Com 156 mil habitantes, é a área urbana livre de carros mais populosa do mundo.

Por suas ruas estreitas, revestidas de pedra, circulam apenas pedestres, bicicletas, burros de carga e carroças de mão. Embora a medida possa variar bastante, elas têm, em média, 3 metros de largura. Para abrir espaço para os carros, seria necessário derrubar boa parte dos prédios e realizar obras de terraplenagem que a descaracterizariam e colocariam em risco uma das principais fontes de renda da população: o turismo.

A única intervenção realizada desde a construção da medina ocorreu há cinco anos, quando algumas vias de acesso aos principais bairros foram alargadas para permitir a entrada de veículos de emergência. Todo o transporte de mercadorias é realizado por mini-vans, que estacionam fora do principal portão de entrada, o Bab Boujaloud, e transferem a carga para os burros e os carrinhos de mão.



A largura média das ruas de pedra é de 3 metros



O bolsão de estacionamento abriga os carros dos visitantes

Sem a função de separar pedestres e carros, as guias são baixas



CIDADES A PÉ 2

VAUBAN

O modelo alemão reproduzido até pelos xeiques de Abu Dabi

Os prédios de apartamentos já foram construídos sem garagens. Os edifícios comerciais também. Todos têm entre três e cinco andares, foram projetados para reduzir perdas de calor e, assim, obter a máxima eficiência energética. Casas térreas são proibidas e as ruas são de uso misto. Lojas, restaurantes, bancos e escolas se intercalam às residências numa frequência maior que a das cidades comuns. Tudo para facilitar o acesso a pé – ou de bicicleta.

Erguida em 2006 no lugar de uma antiga base militar nazista, a cidade planejada de Vauban, na fronteira da Alemanha com a Suíça, abriga 5,500 habitantes em seus 2,8 km² (área equivalente à de Águas de São Pedro, o menor município paulista). O principal meio de transporte é o bonde, que leva à cidade de Freiburg, de 215 mil habitantes, a 4 km dali. Para encurtar a distância das estações de bonde, Vauban foi desenhada como um retângulo comprido e estreito, com bolsões de estacionamento nas extremidades. É lá que os visitantes deixam seus carros. Ali também ficam as duas garagens coletivas utilizadas pelos moradores. E os motoristas não são muitos. Atraídos pela ideia de melhor qualidade de vida e maior liberdade para as crianças, 57% dos residentes venderam seus carros na mudança. Outros 13% se desfizeram deles entre 2006 e este ano. Os 30% que ainda mantêm seus automóveis pagam caro por eles: uma vaga na garagem coletiva custa US\$ 40 mil.

Em entrevista ao jornal *The New York Times*, a relações-públicas Heidrum Walter, que vive em Vauban com o marido e os dois filhos desde 2006, diz que algumas pessoas não se habituaram e deixaram a cidade. Sua família, que antes vivia em Freiburg, vendeu o carro. Boa parte do sucesso da experiência é atribuída ao fato de a cidade planejada ser uma comunidade de nicho, que atrai gente comprometida com a questão ambiental. Mais da metade dos moradores afirma votar no Partido Verde.

Considerada cidade modelo, Vauban inspirou similares na Alemanha, nos Estados Unidos e – quem diria! – no emirado árabe de Abu Dabi. Para sediar a Agência Internacional de Energia Renovável, os xeiques do petróleo começaram a erguer este ano a cidade de Masdar, que irá abrigar 40 mil pessoas e deve ficar pronta nos próximos dois anos. Movida inteiramente a energias limpas, Masdar proibirá o uso de carros, ônibus e caminhões e privilegiará o transporte coletivo sobre trilhos.

da Universidade Mackenzie. Em economias de mercado, os locais de trabalho tendem a se concentrar no Centro expandido das metrópoles. “Seria preciso promover uma completa revisão nas leis de zoneamento, para aproximar moradias e escritórios, além de encontrar uma solução para os transportes de pequenas cargas.” Outra dificuldade, segundo o professor, é assegurar que uma determinada região tenha poder aquisitivo suficiente para fazer desses pequenos comércios locais empreendimentos lucrativos. “Por outro lado, não há como ignorar os custos ambientais e sociais do automóvel”, diz Castro. Para ele, as iniciativas em prol de um sistema de transporte sustentável não podem ser ignoradas. “É fundamental investir para ampliar a oferta e a qualidade do transporte coletivo.”

Nesse ponto, os dois urbanistas estão de acordo. Crawford afirma que, sem alternativas mais rápidas e tão confortáveis quanto o automóvel, seu modelo não funciona. Ele próprio amarga essa certeza todos os dias. Depois de viver como pedestre na Holanda por mais de 20 anos, vol-

UMA CIDADE PRESA NO TRÂNSITO NÃO TEM “SENSO DE COMUNIDADE”, AFIRMA O DESIGNER JOEL CRAWFORD

✦ tou aos Estados Unidos em 2006. Em New Paltz, cidadela de 6 mil habitantes a 100 km de Nova York, os ônibus não têm hora para passar e os intervalos entre um e outro podem levar mais de 90 minutos. “Odeio cada metro dirigido, mas é impossível ter um mínimo de qualidade de vida sem um carro.”

Portanto, o processo de conversão de uma cidade ao modelo carfree não se dá com uma canetada vetando a presença do automóvel. Crawford adverte que o cuidado com o processo de substituição do transporte individual pelo coletivo é crítico para o sucesso do projeto. “A mudança tem que ser gradual, para que as pessoas percebam os benefícios reais de abandonar o carro”, afirma. O prazo mínimo é de cinco anos e, dependendo da complexidade e do volume de investimento necessário, pode levar até 20 anos. O primeiro passo, portanto, é tornar o transporte coletivo uma opção atraente, investindo em conforto, frequência e agilidade.

BERRINI PARA PEDESTRES

Como fazer isso por aqui? Segundo os dados da última pesquisa origem-destino realizada pelo Metrô de São Paulo, os automóveis respondem por 44% das viagens realizadas na cidade todos os dias.

PONTO PACÍFICO: É PRECISO REVER OS PLANOS QUE PRIVILEGIAM OS CARROS NOS ESPACOS PÚBLICOS

Esse porcentual equivale a cerca de 5 milhões de pessoas, que precisariam de uma alternativa viável de transporte. Obedecendo ao conselho de implantar a proibição gradualmente, bairro a bairro, ÉPOCA SÃO PAULO selecionou um trecho da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini, na Zona Sul, e pediu que Crawford rascunhasse um plano. Ele tomou um percurso de 1,2 km, compreendido entre a Rua Quintana e a Avenida Jornalista Roberto Marinho, que tem uma alta concentração de edifícios comerciais – além de congestionamentos pesados nos horários de pico.

A região é servida pela linha 9 da CPTM, com estações situadas na margem direita do Rio Pinheiros, a uma quadra de distância da Avenida Engenheiro Luís Carlos Berrini. Quase 20 linhas de ônibus passam pelos pontos localizados na marginal e nos corredores da Berrini. Trata-se, na opinião do designer, de uma boa infraestrutura inicial – que, entretanto, requer ajustes. No trecho selecionado, há apenas uma estação de trem, a Berrini. Considerando que o tempo máximo a que



CHEUNG CHAU

Vilarejo de pescadores em Hong Kong afasta carros para atrair turistas

As vielas e ruas estreitas são pontuadas por casas antigas de estilo chinês, entremeadas por lojas pequeninas, que vendem comida, baldes plásticos e bugigangas para crianças. Os restaurantes e barrquinhas de comida rápida se concentram nas ruas próximas à orla, nesta ilha de 30 mil habitantes que, na última década, tornou-se um dos principais destinos turísticos de Hong Kong.

O trajeto entre Cheung Chau e as outras ilhas que formam o arquipélago é realizado de ferry boat. Para manter o clima pacato de antigamente, o governo optou por proibir os automóveis comuns. Mas encomendou a montadoras coreanas veículos especialmente desenhados para garantir a segurança e o bem-estar dos turistas, chamados de village vehicles. São minicarros de bombeiro, miniambulâncias e minivaturas de polícia, que trafegam apenas por algumas vias principais. Com um território de 2,45 km², a ilha é cortada por uma extensa rede de trilhas, que ajuda a separar os pedestres das bicicletas.



Para agilizar entregas, as lojas e restaurantes utilizam bicicletas

uma pessoa se dispõe a caminhar é de 10 minutos, a linha 9 da CPTM seria uma opção atraente apenas para aqueles que trabalham a uma distância de 600 metros da estação, numa região entre as ruas Hans Oersted e Alcides Lourenço da Rocha, menos de 58% da área analisada.

Para contemplar 100% da região, seria necessário instalar pelo menos mais uma estação intermediária. Também seria necessário que as áreas de controle calculassem o volume de passageiros a cada hora do dia e ajustassem a frequência dos trens para evitar atrasos e superlotação. Também seria importante investir na facilidade de integração com as linhas do metrô, para ampliar o acesso a toda a cidade.

Os passos seguintes são menos simpáticos e visam a desestimular financeiramente o uso do carro. Cobrar pedágio, como ocorre no Centro de Londres, é um deles. Outro é taxar emissões de carbono e uso do solo junto com o licenciamento anual do veículo. Há também a opção de reduzir o número de vagas de estacionamento no local – uma medida que a Prefeitura de São Paulo adotou em julho, quando criou novas faixas de proibição para ajudar a desafogar o fluxo de carros, cortando 3.400 vagas. O aumento no preço das garagens privadas também ajudaria a estimular a substituição progressiva do automóvel.

Foi a dificuldade de estacionar que levou o jornalista Thiago Benicchio, de 30 anos, a desistir do carro em 2005. Quando foi estudar na PUC, em Perdizes, levava muito tempo para encontrar vagas. Passou a usar o automóvel esporadicamente, e as reflexões sobre a dependência dele inspiraram seu trabalho de conclusão de curso, o documentário *Sociedade do Automóvel*. Após a formatura, vendeu o carro que tinha ganho dos pais aos 18 anos e gastou metade do dinheiro em uma viagem de dois meses ao exterior. Na volta, mudou-se da Vila Mariana para as imediações da Avenida Paulista, no intuito de usufruir melhor do transporte público, especialmente do metrô. “Uma vida sem carro não é viável para muita gente”, afirma Benicchio. “É preciso se reorganizar para fazer tudo perto de casa, e quem vive em certos bairros nem sempre tem opção.” Para ele, uma das maiores dificuldades de uma vida sem carro é ir ao supermercado. “Quando preciso transportar coisas pesadas, vou a pé e volto de táxi.” ▶



O BÊ-Á-BÁ DO CARFREE

O modelo proposto por Crawford tem dois pré-requisitos:

1. As estações de transporte público devem se situar a uma distância que possa ser percorrida a pé, a partir de qualquer casa ou edifício comercial, em 10 minutos, no máximo.

2. A densidade demográfica deve ser de pelo menos 1.900 habitantes por quilômetro quadrado, para conter o crescimento da área urbana e assegurar um volume mínimo de passageiros ao sistema de transporte coletivo.

O zoneamento estabelece dois tipos de bairros:

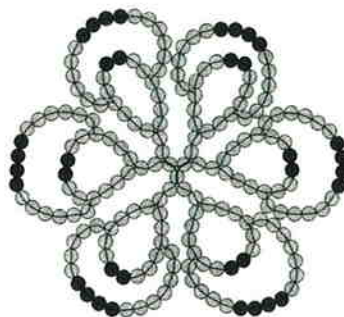
1. Distritos de uso geral – têm vocação mista, com edifícios residenciais intercalados com prédios comerciais, escolas, hospitais e outros postos de prestação de serviço.

2. Áreas utilitárias – destinadas à indústria pesada e a empresas de serviços de infraestrutura, como energia, água e saneamento básico. É ali que ficam os bolsões de estacionamento, reservados aos visitantes e aos moradores que desejem manter um carro.

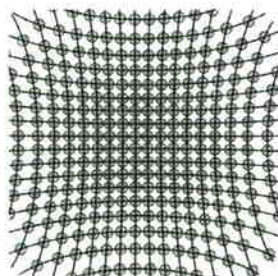
A cidade planejada é composta por distritos circulares, arranjados em lóbulos que se conectam à área central. Cada lóbulos é similar em forma e função. Essa distribuição permite que todas as regiões tenham rápido acesso ao Centro.



◀ **Desenho ideal para cidade de 400 mil habitantes:** são 26 distritos de uso geral e seis áreas utilitárias em dois lóbulos. Pode crescer ordenadamente, com a adição de novos lóbulos.



◀ **Topologia expandida para cidade que tenha entre 3 milhões e 5 milhões de habitantes:** 156 distritos de uso geral e 36 áreas utilitárias, distribuídas em seis lóbulos principais e seis alças adicionais. As alças ajudam a manter em 52 minutos o tempo máximo de percurso entre o Centro e os extremos.



◀ **Municípios com mais de 5 milhões de habitantes requerem novo desenho:** para manter o tempo de deslocamento inferior a 1 hora, é preciso criar uma cidade com vários centros. Isso já ocorre em lugares como Tóquio, no Japão.



71% dos passageiros do bonde de Portland têm carro, mas preferem deixá-lo em casa durante a semana

“ANFITRIÃS DA CIVILIZAÇÃO”

► A convicção de Benicchio foi testada no fim do ano passado, quando sua habilitação expirou. Optou por não renová-la. “Estabeleci conexões com a cidade que não tinha quando dirigia. Agora encontro as pessoas por acaso.” As conexões mencionadas por Benicchio são o motor ideológico do modelo carfree. “Se as cidades são o berço da civilização, as ruas são as suas anfitriãs”, afirma Crawford. “É ne-

**ENQUANTO ISSO,
EM SÃO PAULO,
A TENDÊNCIA É
ABRIR AINDA
MAIS ESPAÇO
PARA OS
AUTOMÓVEIS**

las que se compartilham as experiências que ajudam a formar o senso de comunidade.” Com as pessoas presas no trânsito, a possibilidade de interação cai. Como consequência, o grau de intolerância tende a aumentar.

Um dos maiores especialistas em mobilidade urbana do mundo, o professor John Urry, da Universidade de Lancaster, na Inglaterra, concorda parcialmente. “Banir os carros me parece impraticável”, diz Urry. “Mas é urgente questionar o planejamento urbano em vigor, que privilegia o carro na ocupação dos espaços públicos.” Essa lógica orienta o plano diretor observado pelas cidades inglesas desde 2001 e determina que os investimentos priorizem o transporte coletivo.

Há vários casos bem-sucedidos de estratégias intermediárias, que apostam no transporte público de qualidade para reduzir o uso do automóvel. Com sua rede de veículos leves sobre trilhos, Portland, nos Estados Unidos, retirou 205 mil carros das ruas nos dias de semana (*leia mais na pág. 69*). João Paulo Amaral, estudante de gestão ambiental, de 22 anos, optou pelo transporte coletivo, mas aqui mesmo, em São Paulo. Vendeu o carro, depois de nove meses experimentando alternativas. “Nosso transporte público não é dos melhores, mas não é tão ruim quanto eu imaginava.” Amaral trabalha no Alto de Pinheiros e percorre de bicicleta os 10 km entre o escritório e sua casa, no Campo Belo. No fim da tarde, deixa a magrela no bicicletário do metrô



CIDADES A PÉ 4

PORTLAND

Município americano quer liderar o movimento de substituição do carro

Com 575 mil habitantes, Portland, no estado de Oregon, é a 29ª cidade mais populosa dos Estados Unidos. Cortada pelo Rio Willamette, é subdividida em cinco quadrantes e sua rede de transporte público é apontada como modelo. É nessa rede que a Prefeitura – e os ativistas do movimento de substituição do carro como principal meio de transporte – apostam para tornar a cidade mais amigável para os pedestres.

Por seu traçado plano, Portland é considerada a melhor cidade dos Estados Unidos para andar de bicicleta. Lá, eventos como as bicicletadas são frequentes e atraem um grande número de participantes. Composto por quatro linhas de veículos leves sobre trilhos (VLT), bondes, ônibus e trens, o sistema de transporte coletivo interliga a área urbana aos subúrbios, servindo a uma área de 1.490 km². Embora os carros circulem nos bairros e nos subúrbios, eles foram vetados na região central e em Riverfront – área de 300 mil m² às margens do rio, que reúne prédios residenciais, restaurantes e um bulevar.

A proibição aos automóveis conta com o suporte de mais de 90% da população, que aponta o VLT como a melhor alternativa. De acordo com a empresa que o opera, 71% dos passageiros são usuários voluntários, ou seja, proprietários de automóveis que preferem utilizar o transporte público para trabalhar ou levar as crianças à escola. Segundo estimativas oficiais, o sistema integrado de VLT, bondes, ônibus e trens retirou 205.200 carros das ruas de Portland desde 2003.

Anhangabaú e toma o trem até a USP Leste. Depois das aulas, volta para casa pedalando. “Testei todas essas opções antes de me decidir”, afirma. “É aconselho até quem não quer vender o carro a repensar trajetos e experimentar alternativas.”

O “EFEITO BIKE”

A substituição do carro pela bicicleta é tendência no mundo todo. O movimento ciclista ganhou força nos últimos anos e ajudou a repensar os espaços ocupados pelo carro em metrópoles como Nova York, por exemplo. A secretária de Transportes da cidade, Janette Sadik-Khan, vai de bicicleta para o trabalho e criou quase 300 km de ciclovias desde 2006. Em maio, Janette iniciou seu projeto mais ambicioso: a reforma que irá transformar cinco quarteirões da Broadway em um bulevar exclusivo para pedestres. Há quem acredite que ela não pare por aí. Especialmente porque é uma ferrenha defensora dos direitos dos ciclistas, que ficou famosa por dizer a executivos de Wall Street que “a bicicleta é o novo golfe”.

Embora exista amplo espaço para as bicicletas no modelo carfree, Crawford lhe atribui papel secundário. “Andar de bicicleta é bem mais sustentável que andar de carro, mas é uma solução parcial. Nem todo mundo tem condições físicas e não é nada agradável dirigi-las quando está muito quente, muito frio ou chovendo.” Explorar novos meios para tornar o siste-

ma de mobilidade urbano mais sustentável é a estratégia defendida por Luiz Guilherme Castro, do Mackenzie, por John Urry, da Universidade de Lancaster, e por uma ampla corrente de urbanistas. “Por trás da racionalidade do carro, há uma série de irracionalidades”, diz Castro. “Eles ocupam muito espaço e transportam oito vezes menos gente que um ônibus.” Além das alternativas de transporte público, Castro cita os esquemas de pequenos carros coletivos, como o da empresa americana ZipCar, que opera clubes de compartilhamento de veículos híbridos em cidades dos Estados Unidos e da Europa. “Acho essa proposta menos radical, mas tão revolucionária quanto a de banir automóveis particulares das áreas urbanas”, afirma Castro. **SP**

Leia mais sobre o ZipCar e outras experiências que reduzem a circulação de carros nas principais cidades do mundo em www.epocas.com.br.