



CONTRA OS CARROS, COMUNIDADES WALKABLE

Arquitetos e urbanistas analisam as vantagens e os problemas de cidades em que tudo se resolve a pé. E como São Paulo, onde mal resolvemos a vida sobre rodas, poderia se tornar uma delas

Por Sérgio Praça e
Camila Ploennes

No século XIX a cidade deixou de ser um lugar agressivo e passou a ser pensada como um espaço de lazer, para passear a pé. Passados os movimentos revolucionários, na França, houve uma apropriação da cidade pela burguesia, disseminando cafés, restaurantes e parques públicos. E a partir de então o exemplo a imitar era o de Paris durante o mandato do barão Georges-Eugène Haussmann, prefeito nomeado por Napoleão III. Demoliu muros da cidade e no lugar implementou amplos bulevares, ligando-os a outras avenidas e demolindo partes da cidade medieval. No oeste parisiense Haussmann criou um parque para a alta burguesia, chamado Bois de Boulogne, e a leste construiu o Bois de Vincennes para o operariado. Separação física pautada por critérios econômicos.

A desigualdade de renda entre classes decresceu continuamente ao longo do século XX (mais lentamente nos trópicos, é claro) e o automóvel, cada vez mais massificado, trouxe poucas soluções e novos problemas urbanos. “A idéia do urbanismo americano é de extensões muito grandes de terra, com lotes

isolados e poucos prédios. Nesse tipo de organização, o automóvel rapidamente se tornou útil”, afirma Lúcio Gomes Machado, vice-presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil e professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU) da Universidade de São Paulo. “A densidade de transporte automobilístico era pequena em relação às distâncias percorridas. Então não havia conflito entre carros e pedestres. Mas isso passa a ocorrer na segunda metade do século XX com a maior intensidade de motorização nos Estados Unidos e a introdução do automóvel em cidades européias.”

Há, então, uma inflexão no urbanismo: depois de desenhar cidades para distinguir cidadãos burgueses dos operários, os planejadores começam a se preocupar com a separação entre carros e pedestres. Essa é a visão do arquiteto Le Corbusier, uma referência fundamental para enorme parcela da arquitetura brasileira.

Nos últimos anos essa perspectiva se radicalizou. Há quem praticamente defenda o fim do automóvel, colocando o indivíduo no centro das atenções. Se Gilles Deleuze promoveu a ressurreição do sujeito em de-

bates sobre a modernidade, alguns arquitetos hoje preconizam isso para o urbanismo e falam das comunidades *walkable*.

“A proposta é reunir todas as necessidades da pessoa em uma região única. Significa ter numa mesma zona escritórios, lojas, restaurantes, quitandas, bares, bancos, correio, farmácia, residências um pouco menores, de modo que o morador possa ir andando a todos os lugares”, explica Roberto Simon, arquiteto e membro do Comitê de Finanças e Novas Estratégias da União Internacional de Arquitetos. “Misturam-se num mesmo setor atividades e diferentes classes sociais. A idéia é integrar o máximo possível. Em dez minutos de caminhada o indivíduo encontra todos os locais de atividades de que necessita.”

Lúcio Gomes Machado frisa que comunidades *walkable* não são uma invenção norte-americana, mas cita um interessante exemplo dos Estados Unidos. “Em Dallas e Houston foram implementadas ‘cidades subterrâneas’, originalmente uma idéia do arquiteto sino-americano Ieoh Ming Pei. Como o Estado do Texas tem um calor insuportável, então se

formou uma rede urbana abaixo da calçada e o pessoal fica fresquinho lá embaixo”, conta. “Economicamente é muito interessante, pois uma rede de pequenos serviços que era caríssima na altura da rua devido ao valor do terreno tornou-se viável embaixo. Tinturaria, barzinho, cabeleireiro, lotérica... Ninguém anda na rua de cima!” Mais ou menos o que ocorre com Montreal, pelo motivo oposto de fugir do frio insuportável do inverno: a vida se resolve em espaços subterrâneos contíguos às estações do metrô. Seguindo o exemplo, São Paulo poderia submergir seus camelôs e pedestres em excesso, certo?

Errado, afirma Alberto Botti, arquiteto e ex-presidente da Emurb (Empresa Municipal de Urbanização). “As comunidades walkable são soluções extremamente limitadas e

propostas nos últimos 50 anos – cidades novas, que deram resultados relativamente ruins –, o urbanismo reduziu sua visão para uma série de propostas na linha do Desenho Urbano. É uma área menor, menos ambiciosa, na qual o arquiteto pode fazer um trabalho mais profundo. O conceito de comunidade walkable se encaixa na visão do Desenho Urbano como solução para problemas locais ou setoriais”.

Se Oscar Niemeyer e Lucio Costa inspiraram gerações de arquitetos a se julgarem artistas, Lúcio Gomes Machado chama-os de volta à realidade: “O arquiteto abandonou o canteiro de obras. Isso foi péssimo para a profissão, que deixou de ser reconhecida como capaz de propor coisas úteis e palpáveis para a cidade. Ele perdeu a liderança do processo construtivo.

Exemplo inverso é Beijing, sede das Olimpíadas de 2008. Lá circulam 9 milhões de bicicletas tradicionais. Em função do crescimento econômico ininterrupto de mais de duas décadas, os chineses têm construído viadutos, estradas... Há notícia de engenheiros da burocracia chinesa pedindo conselhos a planejadores urbanos de São Paulo. Algo análogo a perguntar ao Tony Soprano, o poderoso e emotivo chefe do seriado televisivo, como melhorar os direitos civis da população.

De acordo com o cientista político Eduardo Marques, autor do livro *Redes sociais, instituições e atores políticos no governo da cidade de São Paulo*, prefeitos ligados à esquerda em São Paulo – como Luiza Erundina e Mário Covas – realizaram políticas urbanas redistributivas.

“As comunidades walkable são soluções extremamente limitadas, que só valem para cidades pequenas”, afirma o arquiteto Alberto Botti

só podem ser aplicadas em cidades menores. São comunidades em que se pode usufruir de todos os equipamentos que ela tem dentro de um raio de acesso que pode ser pedestrianizado. Isso pressupõe área pequena. Em São Paulo, a Vila Olímpia tentou fazer algo nesse sentido, porque esse bairro tem grande concentração de edifícios e o sistema viário é de péssima qualidade”.

Roberto Simon discorda, prescrevendo a solução de comunidades walkable para uma gama maior de situações. “É uma maneira de resolver questões de saúde, meio ambiente, relações humanas e otimização de tempo.” Trata-se de um enfoque condizente com uma mudança na profissão de arquiteto, afirma Alberto Botti. “Depois de todas as grandes

Quem comanda hoje os empreendimentos imobiliários do mercado imobiliário são os corretores de imóvel”.

As comunidades walkable seriam sinal, então, do retorno de um papel prático e menos ambicioso para os arquitetos? Não necessariamente. Roberto Simon quer atropelar os automóveis. “Não que o carro seja o único vilão da história, mas ele tem grande responsabilidade pelos problemas ambientais e de saúde. O uso do automóvel demanda estradas e ruas. Investimento público, portanto”, afirma. “Deixa-se de investir em transporte público de qualidade, que poderia atender comunidade e todas as classes sociais. Assim é Zurique, onde 60% das pessoas se desloca em transporte público e 30% anda de bicicleta ou a pé.”

Em outras palavras, implementaram infra-estrutura em lugares que não havia antes. O padrão de políticas da direita, representada por alcaides como Paulo Maluf, é de investimento em grandes obras viárias localizadas no centro expandido. A quantidade de contratos acima do limite legal é, naturalmente, maior nas administrações de direita.

aprender com os outros?

Destacar bons exemplos e rir dos piores beira o inútil. Até a revista conservadora britânica *The Economist* cita Curitiba como a grande promessa urbanística brasileira, mas... “não podemos generalizar soluções nem problemas. O caso de Curitiba é especial. Soluções aplicadas em Curitiba são soluções que só cabem lá”, afirma

Alberto Botti. “Essa cidade teve a sorte de hospedar um grupo de planejamento permanente que conduziu a cidade a resultados positivos, liderado por Jaime Lerner. Esse processo hoje já se esgotou e já se transformou. Contudo, se esse espírito de planejamento fosse aplicado em outras cidades, poderia dar bons resultados.”

Cidades imitadoras poderiam até, décadas adiante, serem agraciadas com a piada que conta Lúcio Gomes Machado: “É sobre a premiação de um concurso de arquitetura. Para o primeiro lugar, um dia com tudo pago em Curitiba. Medalha de prata: dois dias em Curitiba. Terceiro prêmio: três dias em Curitiba. Não havia nada para fazer lá, uma cidade chatíssima! Os planejadores perceberam que precisavam de diversidade cultural e foram atrás disso”.

há “novamente um grande interesse, uma enorme procura, por morar no centro de São Paulo”. Por incrível que pareça! Na contramão dos megaprojetos de condomínios fechados em Santana do Parnaíba ou similares, “os empreendedores imobiliários estão detectando isso com clareza. As pessoas querem ficar perto do transporte público, da infra-estrutura urbana, do lazer”, constata.

Por que a verdadeira renovação do centro da cidade fica no papel, apesar de diversas melhorias cosméticas realizadas pelos prefeitos mais recentes? Criou-se um mito da preservação arquitetônica. Cerca de metade dos edifícios do centro de São Paulo são tombados. Ora, todo edifício tombado tem um envoltório legal que é um raio de 300 metros. Traçando limites que respeitam essa distância a

mes Machado tem opinião contrária. “O fato de São Paulo ter vários centros decorreu da decisão do mercado imobiliário de, a cada aumento no preço de terrenos, promover um novo centro como forma de obter terrenos baratos e poder vender a mercadoria fundamental dele, que é o espaço construído. Mas isso causou uma perda econômica brutal para a cidade porque ela precisa de infra-estrutura urbana suficiente para atender o centro velho, o centro novo, a região da avenida Paulista, o entorno da avenida Faria Lima, da Berrini... Não há lógica em ter cinco ou seis centros de negócios em São Paulo.”

De acordo com o arquiteto, “os empresários com escritório nesses centros são prejudicados, pois têm que atender contatos em todos os outros lugares da cidade. Isso causa

Roberto Simon quer atropelar os automóveis. “Ele não é o único vilão da história, mas é responsável por problemas ambientais e de saúde”

Opções de lazer e cultura no espaço urbano se traduzem, para Alberto Botti, em qualidade de vida. “Temos uma oferta cultural em São Paulo que não existia há 30 anos. Qualidade de vida, hoje, é a possibilidade de oferecer diuturnamente museus, teatros, cinemas”, defende ele. “Antigamente eu saía de casa e havia duas ou três ótimas opções de restaurante na cidade. Agora posso ir a um restaurante diferente em cada dia de 2007 e comer muito bem. Nesse sentido, São Paulo é maravilhosa e eclética”.

É claro que esses pontos positivos paulistanos estão bastante concentrados em uma área pequena da cidade, ao redor do centro. Lúcio Gomes Machado desmistifica o esvaziamento do centro, afirmando que

partir dos edifícios, pouco sobra. “Mas preservar um prédio não é necessariamente manter todas as suas características iniciais. Se um edifício que não tem elevador precisa de três, preciso instalá-los. Uma visão ultra preservacionista impede o aproveitamento desse espaço, o que dificulta a reciclagem do centro como ela deveria ser feita”, afirma Alberto Botti.

“Revitalizar o centro velho é fundamental”, continua o arquiteto. “Trata-se de um pedaço da cidade de São Paulo que dispõe de todos os equipamentos urbanos de que uma cidade precisa. Estão muito mal aproveitados no momento. Isso não impede que sejam criados centros secundários que possam coexistir perfeitamente com o centro principal”.

Coexistência pacífica? Lúcio Go-

um grande volume de trânsito e de pessoas andando de carro não para passear. Estão perdendo tempo de trabalho dentro dos carros”.

Roberto Simon lembra que “o carro joga dióxido de carbono na atmosfera. Se você junta 300 mil carros, como em São Paulo, além da emissão de poluentes, há o estresse do trânsito. O automóvel não pode ser o centro das atenções, porque um planejamento urbano feito para o carro não é o ideal para o cidadão. É estresse, poluição, perda de tempo, pouca relação com os outros...”

as vantagens de andar sem marchas

A comunidade walkable, idílica, é o ideal proposto por Simon. “Em um bairro planejado assim você desce do apartamento, conhece pessoas, sai

para trabalhar caminhando, passa na padaria na volta e compra pão, pega um jornal na banca e bota embaixo do braço... Há uma relação mais humana com a vida do que descer do elevador, entrar no carro e passar quase duas horas dirigindo porque o trânsito é um inferno.”

acontecer em qualquer lugar, mas não é mais difícil achar minha casa e me assaltar? Os riscos são minimizados”, afirma Simon.

Metrópoles com características de comunidades walkable como Nova York, porém, enfrentaram grandes ondas de criminalidade no fim do

onde as causas e conseqüências da violência estão longe do alcance de políticas pouco drásticas. Alberto Boti é pessimista: “Nunca voltaremos à segurança de 40 anos atrás”.

Se não podemos esperar de comunidades walkable que tragam a paz à vizinhança, outros ganhos são

“Há uma relação mais humana com a vida do que descer do elevador, entrar no carro e passar duas horas dirigindo no trânsito engarrafado”

Nesse cenário em que todos podem ir a pé para praticamente todos os lugares, é natural que a segregação espacial por motivos econômicos diminua. Não há uma Alphaville de ricos isolados na qual o criminoso sabe que há 200 casas aguardando assaltos. “Claro que em uma cidade onde as classes sociais estão misturadas assaltos podem

século passado. A receita para diminuí-la, segundo escreve o jornalista Malcolm Gladwell em *The Tipping Point* (LB Books, 2001), teve algo do que Simon propõe. Uma das principais medidas para reduzir a violência foi pintar por cima das pichações nos vagões de metrô, deixando-os mais apresentáveis. Mas soluções assim não seriam tão úteis em São Paulo,

quase certos. “O fato de o cidadão caminhar, se exercitar ou andar de bicicleta pode reduzir problemas de saúde como obesidade, diabetes, colesterol”, comenta Simon. “Parece estranho, mas esses centros afastados como Alphaville e outros condomínios do tipo geram mais depressão pelo afastamento, porque as pessoas estão mais solitárias.”



Van Gogh Preferred Banking

Serviços Van Gogh com Fundo Ethical. A competência do atendimento exclusivo com a consciência do Banco Real.

A gente percebeu que as pessoas estão mudando e que hoje elas buscam fazer negócios em que todos ganham. Com os Serviços Van Gogh, unimos a competência que você espera com a postura de que a sociedade precisa. O Fundo Ethical é um bom exemplo: ele foi o primeiro fundo do mercado brasileiro em que o cliente investe somente em empresas socialmente responsáveis. É o seu dinheiro rendendo duas vezes: para você e para a sociedade.

Cliente dos Serviços Van Gogh ainda aproveita outros benefícios:

- ✓ Especialistas financeiros pelo Disque Real: além do Gerente de Relacionamento, ele também conta com especialistas em investimentos, crédito imobiliário e previdência.
- ✓ Videochats pela Internet com profissionais reconhecidos pelo mercado financeiro.
- ✓ Gerentes certificados pela ANBID atendendo você das 8 às 22 horas, 365 dias por ano, pelo Disque Real.*

Fundos de investimento não contam com a garantia do administrador do fundo, de qualquer mecanismo de seguro ou ainda do Fundo Garantidor de Investimentos. O Fundo Ethical é um fundo de investimento em ações e possui uma estratégia de investimento que utiliza estratégias com derivativos como parte integrante de sua política de investimento, que podem resultar em significativas perdas patrimoniais para os investidores, e pode estar exposto a significativa concentração em ativos de renda variável de poucos emissores. Para clientes que contatam com a Cesta Van Gogh ou a Cesta Van Gogh Mais.