Cidades em transição



Foto: Patricia Stavis/Folhapress

Jorge Wilheim

Arquiteto e urbanista

Solange Monteiro, de São Paulo

Conurbações, congestionamentos, manifestações. As grandes capitais brasileiras vivem em contínua efervescência, observada por Jorge Wilheim. Aos 85 anos, esse italiano radicado em São Paulo e autor de alguns dos ícones arquitetônicos da cidade, como o Parque do Anhembi, defende que tal processo reflete um momento de transição vivido pela sociedade, do qual fazem parte a busca por legitimidade, representatividade e maior participação. Autor dos planos urbanísticos de municípios como Curitiba, Campinas e Natal, e secretário municipal de Planejamento de São Paulo por duas vezes, nas gestões de Mário Covas (1983-1985) e Marta Suplicy (2001-2004), Wilheim critica a série de políticas equivocadas que levaram a um atraso na expansão do transporte público no país. Também defende que, em se tratando de urbanismo, é necessário privilegiar a antropologia às estatísticas. "É preciso transformar espaço em lugar, que é o espaço ao qual você empresta emotividade. O essencial do urbanismo é que tem gente na cidade que está lá para morar, viver, produzir, estudar", afirma à *Conjuntura Econômica*.

***Conjuntura Econômica* — O senhor foi o autor do Plano Diretor que possibilitou a implantação do BRT (Bus Rapid Transit) em Curitiba, pelo prefeito Jaime Lerner. O que fez o BRT ser tão bem-sucedido, e por que não o vemos replicado em outras cidades brasileiras?**

Jorge Wilheim — Outro dia um jornalista me perguntava sobre as inovações que fiz nos meus 60 anos de profissão. Comecei a listar alguns pontos, e na realidade eram coisas absolutamente óbvias. Se eu pude dar alguma contribuição, foi a de perceber o que estava acontecendo. O caso de Curitiba é um axioma muito simples: onde há muita gente, tem que ter transporte público. A união de densidade de população com localização de transporte é óbvia. Então, identifiquei onde estavam as vias estruturais importantes, e lá coloquei um zoneamento de adensamento, para permitir que mais gente morasse nessa região, e que as vias fossem adequadas para o transporte de ônibus. O que acontece em outras cidades em que esse axioma continua sendo o mesmo é certa fraqueza do sistema de planejamento e da visão do prefeito em relação às forças de mercado, que puxam para lá e para cá, deformando coisas que são naturais e óbvias.

Entretanto, outras cidades do mundo, como Bogotá, na Colômbia, optaram por esse sistema com sucesso.

Eu me lembro de ter conversado com o ex-prefeito de Bogotá, Henrique Peñalosa, que me elogiava, dizendo que tudo o que fez em Bogotá foi inspirado em Curitiba. Disse que ficava gratificado, mas convidei-o a analisar o caso de Bogotá com cuidado. A cidade promoveu uma desapropriação quatro vezes maior do que em Curitiba. A largura do sistema Trans Milênio é enorme. Cabem muitas vias de automóvel, cabe o ônibus, a ultrapassagem do ônibus quando necessário, cabem calçadas muito largas, e isso

não aconteceu em Curitiba na mesma escala. Em Bogotá eles apostam que não será necessário fazer metrô no futuro, mas eu acho que será. E as linhas que foram escolhidas para o Trans Milênio são as mesmas que existiriam para o metrô, o que poderá significar uma concorrência direta no futuro. Há outro aspecto que gostaria de mencionar. Hoje em dia tenho receio de fazer um levantamento em Curitiba para saber quantas pessoas que moram ao lado do BRT usam o sistema. Esse é um levantamento que nunca foi feito e que o pessoal de Curitiba talvez não tenha vontade de fazer. Meu palpite é que, apesar de o transporte público estar correndo aos pés do apartamento de muitos, a afluência da classe média fez com que esta comprasse automóvel, e o prestígio do carro ainda não foi suficientemente contradito por congestionamentos. O tráfego é intenso em Curitiba, mas não chega aos níveis de congestionamento de São Paulo e do Rio de Janeiro. Tenho medo de afirmar que aquele axioma já não tem um desempenho tão natural atualmente quanto tinha no passado.

Na contramão dos incentivos que resultaram em um aumento da compra de automóveis pelos brasileiros, hoje se observa maior conscientização sobre a necessidade de se priorizar o transporte coletivo. O senhor acha que as principais metrópoles estão respondendo adequadamente a essa tendência, melhorando o investimento no transporte público?

Antes de responder, é preciso colocar duas premissas. Primeiro, é preciso notar que o automóvel é um objeto de desejo. Pirandello (Luigi Pirandello, escritor e dramaturgo italiano) dizia que o automóvel é uma invenção do diabo. Ele é bonito, é sensual. Segundo, ele dá o sentido da liberdade. Dentro do automóvel nós aparentemente circulamos quando queremos, onde queremos, e com quem queremos. E podemos até não circular, porque o jovem usa o carro para sair de casa e ficar namorando até mesmo na porta de casa, desde que longe dos pais. Esse sentimento de liberdade é inato no ser humano, e o automóvel simboliza isso. E, em terceiro lugar, porque de fato ele serve para a mobilidade. Quando Ford dizia "tem um Ford no seu futuro", grande marca publicitária do começo do automóvel, na década de 1950, realmente espelhou nossa crença de que há um carro no nosso futuro.

Já a segunda premissa é a questão do crédito. Foi algo circunstancial do governo brasileiro que, ante a crise de 2008, decidisse por medidas anticíclicas. Nesse momento, o presidente Lula foi o mais keynesiano dos keynesianos. E acertou. Ele deu crédito às duas cadeias produtivas mais longas e diversificadas, que são a automobilística e a da construção civil. Claro que isso aumentou o número de automóveis nas ruas, da mesma forma que aumentou o número de construções. Agora, esse crédito que foi dado, e que em parte ainda existe, pois o governo pode ter medo de parar completamente com essa política temendo deflação, tem que ter horizonte, pois há risco de inadimplência. Quem conduz a economia nacional tem que ter cuidado para o limite disso. Veremos o que acontecerá daqui para frente.

De qualquer forma, a gente não pode culpar o governo brasileiro pelos congestionamentos. Isso é exagero. Mesmo que não tivesse havido um aumento recente de compra de automóveis, a quantidade de automóveis já não cabe nas ruas de São Paulo, nem nas do Rio de Janeiro, que é uma cidade atípica por causa dos grandes maciços, das montanhas, que criou linearidades, a sul, de Copacabana até a Barra, e a norte, do centro ao subúrbio. Lá existe uma enorme de-

Mesmo que não tivesse havido um aumento recente de compra de automóveis, a quantidade de automóveis já não cabe nas ruas de São Paulo, nem nas do Rio de Janeiro, uma cidade atípica por causa dos grandes maciços

fasagem do transporte público, pois não tem sentido o Rio não ter metrô, e que os trens lá sejam tão antiquados. Tivemos políticas equivocadas que causaram um enorme atraso em todo o país. O abandono da ferrovia no Brasil foi um claro equívoco. Mas hoje esse déficit é mais complicado pelo aumento do congestionamento. E aí entra uma visão de classe, dos automobilistas, que está se democratizando, juntamente às pessoas que jamais precisaram entrar em um ônibus na vida. Mesmo assim, hoje há iniciativa. O fato de serem processos demorados não deve nos desanimar. Temos que exigir que esses projetos e investimentos sejam feitos.

Tivemos políticas equivocadas que causaram um enorme atraso em todo o país. O abandono da ferrovia no Brasil foi um claro equívoco. Mas hoje esse déficit é mais complicado pelo aumento do congestionamento

Recentemente, o prefeito de São Paulo, Fernando Haddad, apresentou uma proposta de revisão do Plano Diretor da cidade com medidas polêmicas, como a de fixar um número máximo — e não mínimo, como é atualmente — de vagas de garagem por apartamento em novos edifícios. O senhor acha que o mercado imobiliário e a sociedade estão preparados para esse tipo de mudança, já que a tendência sempre é achar que o carro do outro é que é o problema?

Eu fiz uma proposta alternativa àquela que a revisão propõe, e que talvez o mercado aceite. Hoje, os metros quadrados de garagem não contam no cômputo geral da construção para efeito de coeficiente de aproveitamento, como se essa construção não existisse, permitindo construir acima da garagem aquilo que o zoneamento permite. Na minha proposta, a garagem passa a ser contada dentro do total da área construída para efeito do coeficiente. Então o empreendedor terá duas alternativas. Se ele quer vender para a classe AAA, que exige quatro vagas de garagem, por exemplo, ele poderá fazê-lo, mas isso implicará que o edifício terá dois ou três andares a menos. Ou ele decide que quer maximizar os metros quadrados de venda, minimizando o espaço da garagem a uma vaga por apartamento, para fazer o maior número de unidades possível. Em ambos os casos haverá uma redução, e acho que se atenderá a essa necessidade de reduzir o número de veículos dentro da garagem, pois é aí que os congestionamentos começam.

O senhor acha possível a aprovação de medidas como essa?

Esse jogo se joga na Câmara Municipal, e nas ruas também. As ruas deverão defender, mas sabemos que a grande pressão do mercado imobiliário se dá na Câmara. Mas, se fosse empreendedor imobiliário, eu não temeria. A demanda em São Paulo é grande, basta se adequar à legislação. Não há risco de os empreendedores se desesperarem e fechar seus escritórios. Isso não existe. É uma onda que é feita porque faz parte do jogo das pressões.

Hoje, vemos a conscientização de que a melhora do transporte também passa por atrair mais gente para morar no centro e por levar mais atividade econômica para a periferia. Entretanto, municípios como São Paulo devem ser pensados como uma macrometrópole — o senhor mesmo engloba na conta da cidade a região metropolitana de Campinas, a Baixada Santista, Sorocaba e São José dos Campos. Há disposição de mudança nas políticas públicas para adequar o planejamento a uma gestão intermunicipal?

Estamos preparados para discuti-la, mas não para operá-la. A macrorregião de São Paulo

que menciono soma mais ou menos 24 milhões de habitantes, dos quais cerca de três milhões mudam diariamente de município, do domicílio para o trabalho. Mas tanto as pessoas quanto as instituições tendem a ser conservadoras sempre, só a dinâmica urbana e a própria vida as obriga a alterar. Para isso, entretanto, é preciso crise, momentos caóticos, revoluções. Nada acontece nem um minuto antes. É preciso levar em conta que as dificuldades de gestão urbana são maiores do que as de planejamento dos espaços. Eu me lembro, quando a prefeita Marta Suplicy era candidata à reeleição, que nos círculos mais próximos debatia-se sobre minha permanência na Secretaria do Planejamento. Eu dizia: quem não quer continuar no Planejamento sou eu, pois acho que a coisa importante é a gestão. Porque toda forma de trabalho em instituições e prefeituras é hierárquica, em que você divide os setores — educação, habitação, planejamento —, colocando um coronel no topo delas, e daí se ramificam as estruturas hierárquicas dessas unidades. Elas a rigor não conversam, nem precisam conversar umas com as outras. É uma divisão que partilha a gestão com grande dificuldade de fazer as pessoas trabalharem juntas. A grande alteração a ser feita é trabalhar por programa. Se o tema é descongestionamento, é claro que a Secretaria de Transportes participa, mas é verdade que também participam a de Habitação, a de Indústria e Comércio, se houver, e a de Comunicação. E tem também a participação do usuário, ONGs ativas nesse campo. Uma vez que se resolve o descongestionamento, a rede se dissolve. Outro programa poderá derivar daí, mas o agrupamento dos interessados será diferente. Na empresa privada, trabalha-se assim. No setor público é mais difícil, pois os políticos querem preservar seu território de poder. Mas é necessário aprender a fazer gestão dessa forma.

O que é urbanismo? É a arte e a ciência da cidade. As cidades são grandes regiões urbanizadas, metrópoles. Mas o essencial é que tem gente lá para morar, viver, produzir, estudar. A qualidade dessa vida é o que interessa ao humanismo

O senhor foi consultor do Ministério dos Esportes para a candidatura do Rio de Janeiro às Olimpíadas de 2016. Como avalia o impacto dos projetos relacionados ao evento?

Na época da candidatura, minhas teses não coincidiram muito com as do Carlos Arthur Nuzman, presidente do Comitê Olímpico Brasileiro. Na minha análise, eu estava preocupado com o legado, não com os jogos, pois tinha gente mais competente cuidando dos estádios. Em primeiro lugar, questionava onde e como ampliar a capacidade hoteleira do Rio de Janeiro, carente em 20 mil leitos. Defendi a tese de abrir uma nova frente turística, e que o melhor lugar para isso seria na Zona Portuária. O turismo que não é sol e praia é o de negócios, é o cultural. No levantamento que fiz da área, vi que o patrimônio cultural entre o cais Mauá e a região de São Cristóvão, do Maracanã, é de qualquer paulista ficar babando. Propus uma linha de bonde turístico com 20 estações, descrevendo o entorno, e a iniciativa privada teria uma garantia efetiva da Prefeitura da viabilidade da construção de hotéis, porque haveria uma nova frente turística. Por isso, também defendi que deveria haver alguma sede das Olimpíadas mais próxima do Maracanã. Durante o projeto olímpico, isso não foi atendido, mas depois esse potencial foi percebido pelo prefeito Eduardo Paes. Ele inclusive adotou outro critério, mais amplo e mais perigoso, de entregar aquela região com coeficientes enormes. A quantidade de metros quadrados que será entregue beneficia o mercado, embora ache que o benefício oferecido tenha sido um pouco exagerado, pois impli-

cará um desafio de transporte muito grande. É preciso lembrar que naquelas imediações, na antiga estação Leopoldina, deverá chegar o trem-bala, ainda que não saibamos quando. Cheguei a estudar o entorno de todas as estações para um consórcio e estou consciente da dificuldade de mover-se desse lugar para o resto da cidade, bem como da necessidade de fazer alterações na linha de metrô que atenderá à ferrovia nessa estação.

Quando se trata de urbanismo, o senhor defende que é mais importante preocupar-se com a antropologia do que com a estatística. Por quê?
No fundo, o que é urbanismo? É a arte e a ciência da cidade. As cidades são grandes regiões urbanizadas, metápoles, metrópoles. Mas o essencial disso tudo é que tem gente que está lá para morar, viver, produzir, estudar. A qualidade dessa vida é o que interessa ao humanismo. Você tem que analisar como as pessoas vivem. Não apenas identificar os grandes agrupamentos e fazer levantamentos estatísticos, de classe de renda, mas saber qual o jeitão dessa vida. O carioca não vive da mesma maneira que o paulista, que também não vive da mesma forma que os habitantes de uma cidade pequena do interior de Minas. É preciso perceber quais os sistemas de vida fundamentais e dar qualidade a isso. Claro que a mobilidade, que está forçosamente na moda, é importante, mas a qualidade com que se move também é importante. O que acontece no nível da calçada, nos andares térreos, é completamente diferente do que acontece nos andares superiores. Então o urbanismo tem que ter essa visão da vida e das pessoas, nas suas postulações. Nesse sentido, é preciso transformar espaço em lugar, ter espaços que signifiquem lugares, pois ambos são diferentes. Espaço você mede, e lugar é o espaço ao qual você empresta emotividade, aquele que você escolhe para suas atividades, que você adota dentro da sua vida. E espaços que são lugares para muita gente adquirem uma importância maior.

As manifestações sociais que vimos nos últimos meses não são negativas, pois têm como objetivo alcançar uma situação melhor. Já quem segue a tese do vandalismo realmente aposta na destruição

É isso que o senhor chama de urbanismo humanista?
Quando me refiro a humanista, remeto ao movimento humanista da civilização que foi o Renascimento, nos séculos 15, 16. Uma das características desse movimento cultural é que ciência e arte eram tratadas no mesmo nível, e havia uma relação ente elas. Havia uma compreensão filosófica da vida que se refletia até na política. Portanto, as diversas disciplinas dialogavam e se interligavam. Esse é o sentido que eu gostaria de ver refletido no século 21 e no urbanismo do século 21, e que tem reflexos na formação das pessoas em escolas e universidades, na gestão, na forma de trabalhar, assim por diante.

Hoje, entretanto, o urbanismo é reflexo de insatisfação e insegurança?
E imobilidade, injustiça. É o que chamo de crise do "i", que leva a um urbanismo conduzido pelo medo. Para mudar, precisamos mexer em tudo. Primeiro, em um problema de atitude. Pode-se ter uma visão distópica ou utópica da vida na cidade. A visão utópica é o sonho, que não será nunca exatamente como você sonha, mas que será diferente do que é hoje. A distópica é a catastrófica. Sobre isso você não constrói. As manifestações sociais que vimos nos últimos meses não são negativas, pois têm como objetivo alcançar uma situação melhor. Já quem segue a tese do vandalismo realmente aposta na destruição. Mesmo quando se inventa uma ideologia para defendê-lo, que é destruir os elementos que correspondem ao capitalismo, em um anarquismo na sua forma mais rudimentar e primitiva. Essa tese, que eu não compartilho, até seria positiva, se a estratégia não fosse equivocada.

De qualquer forma, temos como reduzir esses "is". Mais do que evento, tudo é processo. Em momentos de transição da história — e defendo a tese de que nos últimos 20 anos, e talvez nos próximos dez, estivemos e estaremos vivendo um processo de transição — traz insegurança, pois envolve riscos e potencialidades. São momentos que o Bauman (Zygmunt Bauman, sociólogo polonês) chama de fluidos, em que as estruturas não são rígidas, não são tão seguras. A gente vive mal esses períodos, com medo, e mesmo quando se é otimista, nunca se está seguro. Nesse período, precisamos nos ancorar na esperança de que existem processos nos quais podemos nos envolver, mesmo que o desejo final não seja conhecido. Mas isso sempre foi assim. Quando tudo era exatamente rígido e conhecido, como na Idade Média, em que a religião, qualquer uma delas, era impositiva, sentia-se mais seguro até na ignorância, pois os parâmetros estavam estabelecidos. Mas se você quisesse ultrapassar esses parâmetros porque eles cerceavam sua liberdade de imaginação e de criação, você corria risco gravíssimo.

No atual momento, a educação *lato sensu* é importante, bem como a participação nos diversos processos, para se encontrarem iguais que construam algo. Ninguém precisa comandar isso, a sociedade faz. Também é importante que isso tenha reflexos na esfera da vida política. Hoje, a revisão da nossa política é absolutamente necessária, é um obstáculo, e por isso defendo a necessidade de redemocratizar a democracia, de voltar a ter no exercício da democracia uma presença maior de povo. Essa presença do povo na política é relativamente recente. E nem estou me remetendo à descoberta europeia do Brasil. Se você pegar os grandes eventos, a Independência, a Proclamação da República, o povo esteve de acordo, mas não teve participação. O problema é de legitimidade, de representatividade e de participação. São três coisas que nós temos condições de melhorar no curto prazo. Não dá para esperar que o Congresso faça isso. Se for pressionado, poderá fazê-lo de forma atabalhoada.

O senhor se considera otimista com o momento em que o país vive?

Eu sou uma pessoa otimista. Acho que os movimentos nas ruas foram importantes e não vão parar. Acho que eles foram um salto qualitativo na participação, por mais caótico que tenha sido na aparência. É claro que, se permanecer de forma caótica, se dissolverá. Mas eu tenho esperança de que isso acabe em uma pressão positiva às lideranças políticas.

Agora, também é bom lembrar que nem tudo o que aconteceu nas nossas cidades até agora foi negativo. Tem gente que diz ter saudade do passado. Nada disso. Eu cheguei ao Brasil em 1940, tinha 11 anos. E ficava impressionado com a quantidade de garotos e adultos descalços nas ruas. Cheguei a São Paulo depois de uma passagem de um ano pela Argentina, logo após viver a infância na Itália. Claro que em países frios ninguém pode ficar descalço, senão morre. Mesmo assim, era um estado de pobreza que eu não conhecia. Por isso, dizer que o passado era melhor não é verdade. A coisa avançou. Pense então na época da Proclamação da República, há quase 130 anos: 80% da população brasileira era analfabeta. Que grau de politização você podia almejar se não havia nem como se comunicar por escrito? Em plena Revolução Industrial, a expectativa de vida na Inglaterra, sede do progresso, era de 41 anos. Hoje, praticamente dobrou, e no Brasil também. Assim, não há como dizer que o passado era bom. ■

A revisão da nossa política é absolutamente necessária, é um obstáculo, e por isso defendo a necessidade de redemocratizar a democracia, de voltar a ter no exercício da democracia uma presença maior de povo