

Foto: Cristina Alves



O metrô se mostrou inviável

Jaime Lerner

Arquiteto e Urbanista

Conjuntura Econômica — O senhor tem uma longa experiência de pensar as cidades. Qual é o grande desafio quando se pensa o futuro das metrópoles?

Além das prioridades naturais das metrópoles, que são saúde, educação, atenção à criança, há três pontos que são fundamentais para definir o futuro de qualquer metrópole no mundo hoje. O primeiro é a mobilidade. O segundo é a sustentabilidade e o terceiro é a coexistência. O poder político no mundo hoje não dá a devida importância para as cidades. Não se pode pensar as atividades econômicas sem pensar nas pessoas e as pessoas estão nas cidades. A cidade é o último refúgio da solidariedade. Vou dar o exemplo da mobilidade. Muita gente acredita que a mobilidade se baseia principalmente em tecnologia e desempenho. Mas isso não basta. A concepção da cidade é mais importante. Hoje o mundo discute o *driverless car*, o carro sem motorista. Mas o fato é que carro continua ocupando o mesmo espaço na cidade. Então, não é por aí. Primeiro,

a solução da mobilidade tem que passar pela concepção da cidade em que moradia, lazer, trabalho e mobilidade têm que estar juntos. Isso é o mais importante.

A melhora da mobilidade no Rio é um dos mais importantes legados dos Jogos Olímpicos, não?

Sim, foram feitos investimentos importantes como o VLT, BRT e metrô, integrando áreas importantes da cidade, novas e antigas, restaurando e requalificando áreas históricas, dando acesso a áreas que antes estavam invisíveis.

No caso do Porto Maravilha, por exemplo, não se conseguiu consolidar a habitação, como era planejado. Foi uma falha?

Não diria que é uma falha. O momento de crise na economia nacional e em particular da Petrobras impactou de forma significativa grandes projetos previstos para a cidade e o estado. Creio que a questão da habitação planejada para o Porto Maravilha acontecerá à medida que, num ambiente de maior

confiança, ocorra a retomada dos investimentos pela iniciativa privada. Ademais, para além do que o próprio projeto do Porto Maravilha prevê em termos de moradia, existem outras possibilidades de moradia na área central do Rio.

Como seria a visão do futuro da metrópole no Rio?

Nesse momento inicial do trabalho, a visão de futuro nossa passa por três eixos: por reinventar a Baía de Guanabara, pelos caminhos do trem e pelo Arco Metropolitano. No caso da baía, reinventar significa que, onde tudo antes era poluição, é possível ter uma baía limpa. Significa também criar ou recriar pontos de interesse. Algumas frentes precisam ser recuperadas. O maior exemplo é o de Gramacho (em 2012, após 34 anos de funcionamento, o Aterro, de lixo, de Gramacho foi fechado pela Prefeitura). Depois de se fazer ali uma descontaminação do solo, é possível se criar um parque. Outras frentes são o Cais Mauá – Píer do Imperador, em Magé, mas também outras áreas como São Gonçalo,

onde se pode trabalhar uma “frente” para a baía. Teríamos uma baía reinventada, limpa, um “colar” com pontos de interesse tanto para os cidadãos metropolitanos como para os visitantes. Tudo poderia ser pensado de uma maneira que envolvesse a população na solução dos problemas. Acredito muito na força de uma população motivada. Eu vivi isso. Para fazer acontecer um projeto, uma ideia, é fundamental que a grande maioria entenda como desejável. No entanto, há uma falta de comunicação entre o poder público, os tomadores de decisão, e a população. Não é só aqui. É preciso envolver e motivar o cidadão, mas isso pode ser feito.

Na sua visão, o segundo ponto de destaque é a linha férrea. Como seria essa mudança?

Tanto do lado leste como oeste os trens fazem parte da construção física e histórica da metrópole. Compõem uma infraestrutura de mobilidade que deve ser mais bem aproveitada, com a harmonização do transporte e da densidade urbana, promoção e adequação das áreas de comércio e serviços.

Os caminhos do trem são a grande oportunidade de se levar moradia acessível juntamente com serviços, trabalho e transporte. É preciso transformar os muros ao lado da linha férrea. Aqueles muros são cicatrizes na cidade, eles dividem o que poderia ser uma cidade.

E o Arco Metropolitano? Como ele atenderia a essa visão de metrópole do futuro?

Nessa visão de futuro, o Arco Metropolitano vai marcar a delimita-

ção dos ambientes onde se instalam as dinâmicas urbanas e industriais, daquele onde a vocação maior é de preservação e reserva hídrica, bem como atividades rurais para segurança alimentar. O Arco em si é uma infraestrutura importantíssima de organização espacial e econômica da metrópole, conectando diversos municípios da Baixada Fluminense e âncoras econômicas.

Muito se fala que o transporte de massa deve ser trem ou metrô. Em

Viver é mais do que
morar. O Minha Casa
Minha Vida se mostrou
um projeto para a solução
da oferta de moradia, mas
não para a qualidade da
vida urbana

Curitiba, o senhor lançou os BRTs que foram copiados mundo afora. Naquele momento, o senhor falava em metronizar o ônibus. Recentemente Curitiba passou a discutir o metrô, mas a discussão não evoluiu. Por quê?

O metrô se mostrou inviável. Hoje se está querendo transformar o metrô num assunto político. No Rio, claro, o acesso para a Barra

da Tijuca foi importante, mas, em geral, todas as promessas nas cidades que fizeram metrô e gastaram uma fortuna não deram bom resultado. Nada aconteceu, não melhorou a mobilidade nas cidades que recentemente implantaram o metrô, como Salvador, Porto Alegre, Teresina.

Mas o metrô não é uma solução eficaz nas grandes metrópoles do mundo?

O metrô é uma boa solução para transporte de massa, mas exige investimentos que são inacessíveis. Mesmo para as cidades onde esse investimento é possível, como São Paulo por exemplo. O conjunto das quatro linhas de metrô é responsável por apenas 15% dos deslocamentos, os demais 85% da população se deslocam na superfície. Então, é a superfície que precisa ser melhorada. É possível dar ao ônibus o mesmo desempenho do metrô. O BRT provou isso, transportando grande número de pessoas e tíquetes adquiridos nas estações. Começamos em Curitiba, em 1974. Hoje são mais de 250 cidades no mundo com BRTs. A cidade tem que ter compromisso com a inovação.

Que cidades hoje no mundo resolveram a questão da mobilidade em sua opinião?

As cidades europeias. No núcleo das grandes cidades europeias, o metrô foi positivo, mas hoje há outras tecnologias. Trilhos sobre trilhos continua sendo muito caro. O sistema de ônibus elétricos na superfície pode ser um caminho. Não precisa haver essa separação do transporte e das pessoas. Nos BRTs, você convive

muito mais com a cidade. O sistema é mais *friendly*.

Os BRTs hoje estão na Ásia, na Europa, nos Estados Unidos, na América Latina. No mundo, o BRT elétrico pode ocupar um espaço significativo porque ele é menos poluente. É importante que a mobilidade se dê em forma de rede, com modais que se complementem de forma integrada e não concorrente.

No entanto, é preciso destacar que a melhor solução de mobilidade para uma cidade está em morar perto do trabalho, ou seja, a solução de mobilidade está no desenho de desenvolvimento e crescimento das cidades.

Como analisa hoje metrópoles como Nova York, Paris e Barcelona? No que acredita que elas acertaram em termos de pensar a metrópole ou no que erraram?

Cidades são ambientes muito particulares, pois resultam de sua geografia, de suas gentes, sua história, seus sonhos, e cada qual busca suas soluções de forma singular. Nova York, Paris, Barcelona são cidades que se ocupam da questão metropolitana há mais de duas décadas. Nova York vem se aprofundando nas soluções de resiliência ambiental, já Barcelona se reinventou na década de 1990 como uma nova referência no planejamento estratégico, enquanto Paris vem fazendo desde os anos de 1960 um forte trabalho de integração e distribuição de oportunidades dentro do território metropolitano.

O senhor já disse que o automóvel vai ser o cigarro do futuro em que as pessoas vão ser criticadas por usá-lo. Mas a indústria automobi-

lística ainda é muito incentivada, suas fábricas são disputadas por muitos governos...

O futuro vai ter que nos livrar da dependência do automóvel pelo espaço que ele ocupa. Mesmo que a pessoa tenha o carro tecnologicamente mais avançado, se ele levar três horas para se deslocar entre a moradia e o trabalho, não adianta. Já existem diversos outros caminhos que estão sendo tomados pelas cidades, como veículos “não proprietários”, políticas adotadas em algumas cidades

Se você tem diversidade,
você tem segurança.
Quanto mais alto o
muro, mais gente vai te
esperar na saída. Você
acaba transformando seu
vizinho em inimigo

americanas, ou como o *autolib* em Paris, que funciona como componente da rede pública de mobilidade. (São carros elétricos que podem ser usados pela população e que depois os “devolvem” em outra estação, a exemplo do que acontece com as bicicletas no Rio.)

Em relação à coexistência, como o senhor acredita que esse ponto

pode ser equacionado nas grandes metrópoles? Em muitas delas, pelo mundo, imigrantes, por exemplo, vivem em guetos.

O elemento essencial para a metrópole é a diversidade. Diversidade de renda, de idade, de religião. Assim, é preciso encontrar soluções urbanas que aproximem, com qualidade, moradia, trabalho, lazer, cultura, numa estrutura física que precisa ser compartilhada. A cidade é um lugar de compartilhamento. Destacando a escassez de áreas urbanizáveis em grandes centros, é preciso escolher o que é prioritário. Por exemplo, são oito milhões de veículos em São Paulo. Cada automóvel ocupa cerca de 25 metros quadrados na casa e outros 25 metros quadrados no trabalho. Então, são 50 metros quadrados, que é exatamente o tamanho de um apartamento razoável. Esse apartamento pode ser perto do local de trabalho em vez de ser na periferia. Se desse para colocar ali, tudo junto, resolveria o problema. Seria uma São Paulo sem periferia. Mas, qual é a mentalidade? São os condomínios fechados. O que os condomínios fazem é pôr tudo para dentro e você tem que pagar por aquela estrutura. A moradia torna-se muito cara.

O senhor tem criticado o programa Minha Casa Minha Vida. Por quê?

Porque viver é mais do que morar! O Minha Casa Minha Vida se mostrou um projeto para a solução da oferta de moradia, mas não para a qualidade da vida urbana. Tem que substituir o Minha Casa Minha Vida pelo Minha Casa Minha Vida Minha Cidade. Do contrário, va-

mos ter coisas que já aconteceram em outros países e mesmo aqui que são as pessoas morando tão longe das oportunidades, sujeitas a deslocamentos penosos para as atividades do dia a dia, exiladas daquilo que a cidade tem de melhor. Vou lhe dizer uma coisa que pode parecer um contrassenso. Em Paris, as moradias são bastante pequenas, mas a vida social está ali no *quartier*; o restaurante, o café, a praça, tudo está na rua, logo ali. Então, a rua tem um papel importante, ao contrário do que acontece com os condomínios fechados.

A opção pelos condomínios não é muito mais pela sensação de segurança?

Se você tem diversidade, você tem segurança. Um presta serviço para o outro, um ajuda o outro. Quanto mais alto o muro, mais gente vai te esperar na saída.

Então você transforma o seu vizinho em inimigo. Aqui no Rio, por exemplo, é possível andar em Laranjeiras, no Leblon, você encontra gente na rua. O que eu digo é que a solução de condomínios fechados é a negação da cidade. Você quer morar numa cidade, mas morando fora da cidade. Os projetos de condomínios fechados, assim como grandes conjuntos habitacionais, geram “guetos”, não importa se de ricos ou de pobres; não contribuem para aquilo que consolida a cidade como aquilo que ela é: o lugar da troca, da coexistência dos diferentes, da solidariedade.

Onde o senhor mora em Curitiba?

Moro num prédio de apartamentos, mas morei numa casa por muito

tempo. Hoje a casa virou meu escritório e eu moro em frente. Quer dizer, sou coerente com ter moradia e trabalho próximos.

Quais são os próximos passos para a implantação do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro?

A primeira etapa, que estamos finalizando, foi a de diagnóstico. Cabe ressaltar que o trabalho está estruturado em seis eixos princi-

O futuro vai ter que nos livrar da dependência do automóvel pelo espaço que ele ocupa. Mesmo que a pessoa tenha o carro tecnologicamente mais avançado

pais, que tratam da reorganização espacial da metrópole, de como ela vai crescer, onde as pessoas irão morar, como se relacionarão com o meio ambiente, sua história e suas identidades, e como essas dinâmicas se interligam a partir da mobilidade. Nesse trabalho de 18 meses entramos agora na fase preliminar de concepção de uma “Visão de Futuro” que será apresentada para

discussão e aperfeiçoamento em conjunto com a sociedade.

Em Curitiba, o senhor conseguiu um envolvimento grande do cidadão comum. Como isso pode ser feito no Rio?

O envolvimento da população de Curitiba se deu a partir da valorização da autoestima do curitibano. As pessoas, a cada bom projeto implantado, entendiam isso como uma melhoria em sua qualidade de vida, na qual elas participavam diretamente. O Rio de Janeiro, incluindo-se a sua região metropolitana, já tem um forte componente de identidade e autoestima, o que ficou evidente na cerimônia de Abertura dos Jogos Olímpicos. E isso vale não só para os cariocas, mas para todo brasileiro, de forma que ele possa se sentir parte de um Brasil de qualidade. O esforço que está sendo feito pela equipe de trabalho e pelo governo é buscar os projetos capazes de espelhar e refletir os ganhos qualitativos para a vida da metrópole. Projetos que poderão gerar as equações de corresponsabilidade onde o engajamento de todos os atores – governo, iniciativa privada, sociedade civil – concorrerá para sua realização.

Não falta hoje ao carioca a motivação para acreditar? A ciclovia de saba, a pista recém-inaugurada do Elevado do Joá já está esburacada. Como resgatar o otimismo?

Toda vez que se consegue fazer um trabalho e as coisas acontecem bem, o cidadão ganha autoestima. O efeito demonstração deve vir mais rápido para estimular novas ações de transporte, de moradia, de saneamento. A cidade não é para pessimistas. ■