

Hoje, transcrevo o que foi discutido durante a 10ª Conferência das Cidades por estar muito de acordo com artigo sobre infraestrutura que publiquei no sítio passado que discutiram os mais renomados especialistas do Brasil no assunto.

As soluções foram apontadas durante os debates da 10ª Conferência das Cidades, promovida pela Comissão de Desenvolvimento Urbano, que este ano tem como tema a mobilidade urbana.

No encontro, o arquiteto Jaime Lerner mostrou-se otimista e disse que qualquer cidade pode melhorar sua qualidade de vida em quatro anos, o período de um mandato, se houver vontade política e estratégica. "Há soluções que podem acontecer agora e soluções que vão levar 30 anos. Uma não prejudica a outra, mas é preciso começar. É melhor ter um sistema de transporte de superfície do que ficar esperando 30 anos por uma linha de metrô. Também é preciso parar de fazer obras para automotível", declarou.

Ex-governador do Paraná e ex-prefeito de Curitiba, Lerner deu o exemplo da capital paranaense, onde o sistema integrado de transporte é considerado um modelo nacional. Em Curitiba, os ônibus trafegam por pistas exclusivas e os passageiros esperam pelo veículo em tubos de embarque rápido. "O tempo de espera varia de 30 segundos a 1 minuto. A rapidez é fundamental. Começamos com 25 mil passageiros por dia em 1974. Hoje transportamos 2 milhões", disse.

Desenho da cidade

O arquiteto reconheceu que as cidades mudaram muito rápido nos últimos 30 anos e disse que, nesse processo, não se deve separar a atividade econômica das pessoas. Os trabalhadores, afirmou, devem morar perto de seus serviços e que, portanto, o transporte de massa deve percorrer o desenho principal da cidade, onde se localizam moradias e locais de trabalho.

O professor Raulo Orrico Filho, do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da UFRJ, concordou com Lerner ao dizer que as atividades de uma cidade devem concentrar-se primeiro ao eixo de transportes.

Ele criticou, por outro lado, as políticas voltadas para o transporte público no Brasil. "As cidades ficaram mais descentralizadas, mas não necessariamente as pessoas moram perto do trabalho. O que ocorre é que os planejamentos de transporte continuam seguindo os paradigmas dos anos 70 e 80, quando hoje, para ir de um lugar a outro, a população precisa contornar enormes bairros murados nas grandes cidades."

Pacto pela mobilidade

O professor da UFRJ sugeriu ainda o envolvimento de toda a sociedade no que chamou de "pacto pela mobilidade". Segundo Orrico, é justo que apenas os usuários paguem pelo transporte público. Além disso, é preciso ativar a economia geral da área servida por um sistema de metrô por exemplo, o que pode ser feito a partir da exploração do comércio em uma estação, gerando ganhos imobiliários.

Mais do que isso, as pessoas que utilizam transporte individual devem contribuir para a melhoria do transporte público, uma vez que elas também serão beneficiadas com a redução do tráfego nas grandes cidades. "A ideia é sair de quem paga e ir para uma cobrança que respeite a capacidade de pagamento de cada um", explicou.

Legislação

Os resultados da conferência serão analisados pela Comissão de Desenvolvimento Urbano e incorporados à atividade legislativa. O presidente do colegiado, deputado Eduardo Sciarra (DEM-PR), disse que ainda faltam ao País as diretrizes básicas para a mobilidade urbana. "Temos que priorizar sempre o coletivo em vez do individual e essas questões devem ser respaldadas pela legislação".

Fonte: Agência Câmara de Notícias

www.naganuma.com.br

mn@naganuma.com.br

Twitter - @mtnaganuma