



Patrocínio do Fórum



CCR
ViaOeste

O futuro é agora...

Na história da humanidade, sempre aconteceu assim: uma boa conversa pode transformar as pessoas – e são as pessoas (qualquer um de nós) que constroem a realidade. Em outras palavras, podemos dizer que demos um passo importante para o futuro de Barueri, capaz de influenciar a vida de quem mora ou trabalha na cidade. Durante dois dias dedicados ao diálogo, pela primeira vez conseguimos promover uma conversa construtiva, com tamanha relevância, no sentido de buscar soluções coletivas para as questões da região. E o melhor: o papo envolveu diversos segmentos e interesses da comunidade, como a iniciativa pública e a sociedade civil. Afinal, só uma postura participativa pode produzir resultados efetivos. Se você perdeu o **1º Fórum Expo Cidades Melhores**, realizado nos dias 24 e 25 de março, no Centro de Eventos de

Barueri, ainda é tempo de se envolver. Se esteve por lá acompanhando os debates, também vai encontrar, nas próximas páginas, o que foi discutido entre convidados e palestrantes. A boa notícia? Dá para ser otimista em relação ao diálogo coletivo sobre o futuro da região. Mas para isso é preciso construir uma visão abrangente sobre o tema, aprendendo com diferentes experiências. A iniciativa da revista VERO em conjunto com o jornal Folha de Alphaville e a Spaghetti Eventos colocou na mesa temas como Planos Diretores e Mobilidade Urbana, com novas formas de olhar para a nossa cidade. O primeiro passo foi dado. A Expo, iniciativa inédita lançada em novembro do ano passado, pretende organizar novos encontros e reunir esforços em prol da transformação da região. Vire a página e confira os detalhes! ▶

por **Gabriela Araújo** e **Juliana Duarte**

Apoiam esta cobertura jornalística:



Apoio Institucional



Iniciativa



VERO Folha de Alphaville



O lugar onde queremos viver

Qualidade de vida, mobilidade urbana, sustentabilidade, desenvolvimento ordenado e responsável, novas formas de olhar e interagir com os espaços públicos: esses foram os temas que deram o tom do 1º Fórum Expo Cidades Melhores Barueri 2014, realizado nos dias 24 e 25 de março. “A Expo surgiu da necessidade de promover o diálogo em busca de formas de melhorar a cidade. Esses debates e esforços já existiam isoladamente na sociedade civil, no governo, etc. Nossa ideia é integrar todas essas conversas e sentimentos”, diz Marcos Lage Gozzi, diretor da VERO, organizadora do evento em conjunto com a Folha de Alphaville e a Spaghetti Eventos. Realizado no Centro de Eventos de Barueri, o encontro foi um sucesso de público: reuniu em dois dias cerca de 250 convidados, entre representantes do poder público, empresários, sociedade civil, associações e movimentos de redes sociais. Patrocinada pela CCR ViaOeste, a iniciativa tem o apoio oficial da Prefeitura de Barueri e institucional da Associação Residencial e Empresarial Alphaville

(AREA) e da Sociedade Alphaville e Tamboré (SIA).

Inédito na região em sua forma e amplitude, o fórum foi apresentado pelos jornalistas da Rádio CBN Roberto Nonato e Milton Jung. Dois temas centrais foram abordados. No primeiro dia, especialistas falaram sobre o Planejamento de Cidades, discutindo os Planos Diretores, suas revisões e complexidades. O ponto alto foi o lançamento oficial da revisão do Plano Diretor de Barueri, comandada pelo secretário de Planejamento e Urbanismo, José Eduardo Hyppolito das Neves. Ele aproveitou o evento para convidar o público a participar com sugestões e opiniões sobre o processo de revisão, defendendo que o cidadão deve lutar por aquilo que acredita ser o melhor para seu município.

A segunda etapa tratou do tema Mobilidade Urbana, suas definições e desafios. Os destaques do dia foram as palestras do superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Luiz Carlos Mantovani Néspoli, e do especialista em segurança de pedestres e ex-ombudsman da Companhia de Engenharia de Tráfego de

Debate 1º dia com os participantes Kazuo Nakano, Luiz Fernando Mello, Marcos M. Lyra, José Hyppólito, Geraldo Michelotti, Arthur Parkinson, Milton Jung, Carlos Leite e Gabriel Galípolo

“Imagino que uma cidade melhor conte com uma rede comunitária e cidadã mais atuante, que trabalha e luta para que o lugar onde moramos, trabalhamos e passeamos seja cada vez mais seguro, agradável e bom de se viver”

Débora Vaz, da Escola Castanheiras

São Paulo (CET), Philip Gold. Também foi levantada uma questão conhecida para quem mora e trabalha na região: como minimizar os impactos do trânsito da Rodovia Castelo Branco. Sobre o assunto, a CCR ViaOeste, representada por seu diretor-presidente, Eduardo Camargo, apresentou o projeto de ampliação das marginais.

Além das palestras, ao final de cada dia foi organizado um amplo debate que contou com a participação de especialistas e representantes da sociedade civil, discutindo e respondendo perguntas da plateia sobre os temas “Repensar Barueri a partir do Planejamento” e “Desafios da Mobilidade em Barueri”. “A troca realmente foi muito rica. Debates como esse são sempre muito positivos”, comenta Gold.

A participação do público foi um dos diferenciais que enriqueceram toda a pauta do encontro. As perguntas e as interferências da plateia durante as palestras e as discussões trouxeram dinamismo e reforçaram a dedicação e o interesse da sociedade na resolução dos problemas da região. “Acreditamos na força que as pessoas têm em se mobilizar

por um objetivo”, afirmou Camargo, em nome da CCR-ViaOeste.

PENSAR E AGIR

A moradora de Barueri Célia Vieira chamou a atenção para a geração de uma nova cultura e mentalidade que o evento desperta nos participantes a partir de agora: “Estar nas discussões e ouvir os especialistas nos ajuda a pensar nossa cidade com uma nova visão, abrindo nossos horizontes. Saímos com a certeza de que é possível repensar e recriar o município, revendo conceitos e quebrando paradigmas”. O secretário de Planejamento e Urbanismo de Barueri, José Eduardo Hyppolito das Neves, reforçou a importância de iniciar ações concretas. “Temos agora uma dupla responsabilidade, nosso futuro começa já e se representa neste momento, com a

realização deste fórum e a revisão de nosso Plano Diretor.” César Foffá, sócio-diretor do jornal Folha de Alphaville, também acredita que o encontro trará bons frutos e é apenas o início das mudanças. “Este é um pontapé inicial. Queremos que esse caminho seja duradouro e que possamos colaborar com a sociedade em que vivemos”, disse.

RAIO X DE BARUERI

Enquanto a população aumentou 13,8% em nove anos, a frota de veículos cresceu 154,2% (a de automóveis teve incremento de 129,2%). Mais um dado: o tempo de deslocamento entre quem usa transporte individual e coletivo. O primeiro tem média de 61 minutos, e o segundo baixa o índice para 39 minutos, de acordo com a pesquisa Origem Destino, do Metrô. ▶



1. Eduardo Camargo (diretor-presidente da CCR ViaOeste)
2. Roberto Labarthe (CCR)
3. Roberto Nonato (CBN)
4. Milton Jung (CBN)
5. Natália Garcia (curadora do Fórum Expo)
6. Gabriel Galípulo (Galípulo Consultoria)
7. Carlos Leite (arquiteto, urbanista e professor do Mackenzie)
8. Marcos M. Lyra
9. Ricardo Barbosa da Silva (professor da Fatec)

Planejamento de cidades

O tema discutido no primeiro dia do evento reforçou a importância da sociedade no processo de planejamento, além da necessidade de pensar o crescimento discutindo as demandas do presente, sem deixar de lado as previsões do futuro, para redigir planos reais e eficientes.

O primeiro a subir ao palco foi o arquiteto e presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil, Diretório de São Paulo (IAB-SP), José Armênio de Brito Cruz, que palestrou sobre os desafios da revisão dos Planos Diretores. O especialista ressaltou que planejamento de cidades deve ser uma obra coletiva, uma combinação de contribuições distintas. "Um projeto urbano deve ser precedido de um conhecimento da real dinâmica social dos locais da cidade. É isso, em geral, que dá qualidade ao projeto", afirmou.

Questionado sobre os problemas de Alphaville, o presidente do IAB-SP explicou que, quando construído, o bairro seguiu o modelo "new city", que incentivava a fuga da cidade para aproveitar melhor a vida e criar os filhos. Assim como outras cidades construídas sob esse conceito, estamos sofrendo a falta de transportes públicos e de infra-

estrutura. Para tentar diminuir o trânsito da região, por exemplo, José Armênio acredita que o caminho seria a integração de modais de transporte e a abertura de espaços privados.

O secretário de Planejamento e Urbanismo de Barueri, José Hyppolito, foi o segundo palestrante do dia, e falou sobre "Plano Diretor participativo de desenvolvimento com responsabilidade". O secretário incitou os participantes a serem "agentes do poder público" na realização do Plano Diretor, contribuindo, sugerindo e cobrando a realização das mudanças necessárias.

José Hyppolito explicou como será a metodologia utilizada na revisão do Plano Diretor de Barueri, que incluirá envio de questionários aos cidadãos (pesquisa domiciliar), utilização de redes sociais, consultas públicas com setores e organizações civis, grupos de trabalho e leitura das demandas levantadas para inclusão na revisão.

O arquiteto e urbanista Kazuo Nakano, que participou da recente revisão do Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, trouxe as dez lições aprendidas durante

“Vale ressaltar como é importante uma maior interação do poder público com projetos e planejamentos para o crescimento da cidade de forma organizada”

Ricardo Francisco Napoli, do Grupo Haganá

“Planejamento nas vias, transporte público eficiente e confortável, foco na educação do seu povo e, principalmente, dinâmica e honestidade nos seus impostos. Isso formaria uma cidade perfeita para minha família”

Andre Akkari, da Win Dogs

1. **Geraldo Michelotti** (presidente da AREA Alphaville)
2. **José Hyppólito** (secretário de Planejamento e Urbanismo de Barueri)
3. **Luiz Fernando Mello** (membro da Comissão de Moradores de Alphaville)



aquele processo. Entre os tópicos estão o uso de plataformas digitais e mapas colaborativos e a criação de novas metodologias para ampliar a participação da sociedade. "As discussões são importantes e necessárias, precisamos fazer essas reflexões em conjunto, pois se não coletivizarmos, não chegaremos a soluções adequadas", disse durante o evento.

Para abordar a questão dos "Conceitos de um novo modelo de desenvolvimento sustentável para a região", foi convidado o arquiteto, urbanista e professor Carlos Leite, que explicou os problemas atuais da região de Alphaville como um "excesso de sucesso", ou seja, um local que deu tão certo que atraiu inúmeras empresas e moradores e, agora, tem novas demandas e gargalos que incomodam. Leite defende que uma das saídas para tais gargalos seria a diminuição dos deslocamentos, seguindo um desenvolvimento urbano sustentável com "novas centralidades multifuncionais complementares" que ofereçam a possibilidade de conciliar trabalho e lazer para a população residencial, alinhadas com um sistema multimodal de mobilidade para os que só trabalham na região, equilibrando o sistema urbano.

O último palestrante, antes do início dos debates, foi o mestre em economia Gabriel Galípolo, que esclareceu diferentes modelos de estruturação financeira para a viabilização de projetos, como as concessões e as parcerias público-privadas. "Não existe uma melhor forma padrão de financiamento. A maneira correta é analisar a vocação que cada projeto tem para ser financiado", afirmou. ▶





1



2



3



4

Calçadas e travessias bem conservadas

Andar a pé foi o tema discutido pelo especialista em segurança de pedestres e ex-ombudsman da CET, Philip Gold. “O pedestre não é uma parte da população. Ele é a população inteira, porque quase todo mundo anda a pé todos os dias, por menor que seja a distância – para ir até o carro, dar uma volta no quarteirão na hora do almoço etc.”

Philip defendeu a importância de calçadas e travessias bem conservadas e sinalizadas, lembrando que, em um mundo cujo foco são os automóveis, muitas calçadas foram diminuídas, para que mais carros pudessem passar. “Se não houver o pedestre, não existirá nenhum passageiro nos trens, metrô, ônibus. A mobilidade deve contemplar todos os tipos de deslocamento. O andar a pé é o primeiro deles”, conclui o especialista. A jornalista Natália Garcia, estudiosa de planejamento urbano ao redor do mundo, falou sobre “Mobilidade em uma cidade para pessoas”, narrando sua experiência pessoal ao trocar o veículo motorizado por uma bicicleta.

“A maneira como as pessoas se deslocam é determinante na percepção que elas terão da cidade. Hoje tenho uma nova percepção experiencial de estética, topografia, logística.”

Natália acredita em um sistema integrado de locomoção que permita fazer escolhas, tornando a cidade melhor para as pessoas. Ela apresentou inúmeros modelos de sucesso já existentes lá fora, que poderiam ser replicados na nossa região, oferecendo uma melhor experiência ao município.

Para apresentação do case de mobilidade no Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, a CCR enviou o executivo de Relações Institucionais e Novos Negócios do Grupo, Roberto Labarthe. Projeto da concessionária, o projeto do veículo leve sobre trilhos (VLT) leva em consideração o impacto da transformação urbana que ele causará, evitando ao máximo, por exemplo, a poluição visual de cabos e fios. A ideia é que a novidade possa cruzar diferentes caminhos utilizando a mesma infraestrutura.

Um dos grandes vilões das cidades

são os polos geradores de tráfego, os empreendimentos imobiliários (residenciais, comerciais, hospitais, etc.) que atraem tráfego após sua instalação, impactando o sistema viário. O professor da Universidade Estadual de Campinas (Unicamp) e mestre em engenharia civil Percival Bisca discursou sobre como são feitos os estudos de impacto desses polos. “Antes de se aprovar a construção desses empreendimentos, é necessária a apresentação de relatórios de impacto. O poder público deve exigir uma contrapartida dos empreendedores para diminuir os efeitos que seus empreendimentos causam ao tráfego”, defendeu.

Para minimizar os impactos do trânsito da Rodovia Castelo Branco, a CCR ViaOeste, com seu diretor-presidente, Eduardo Camargo, detalhou o projeto de extensão das marginais da rodovia. “Existe muita interação entre a concessionária e os municípios, pois a rodovia se transformou em uma avenida por conta de seu tamanho e movimento.” A concepção do projeto pode ficar pronta em um ano. Depois de aprovado, deve levar de dois a três anos para ser concluído, com um investimento inicial estimado em R\$ 600 milhões.

DESAFIOS DA MOBILIDADE

O debate de encerramento do evento trouxe novamente os participantes Marcos Lyra, João Amâncio, Eduardo Camargo, Roberto Labarthe e Percival Bisca, além do presidente da Associação dos Incorporadores de Alphaville e Tamboré (AIAT), Mauro Dottori, o gerente-geral da AREA, Leonardo Cunha, e a administradora dos grupos Reclamômetro e Trânsito Alphaville, Fernanda Passero.

Entre os tópicos discutidos estava a limitação física do sistema viário, a implantação do corredor BRT (que ligará os municípios de Barueri, Santana de Parnaíba e Cajamar), a necessidade de contrapartidas dos empreendedores que desejam construir no município e a divisão de responsabilidades entre população, poder público e empresários.

Uma certeza foi compartilhada por todos: a de que o diálogo coletivo de qualidade é o caminho mais efetivo para uma cidade melhor. O primeiro passo foi dado. ▶

1. Mauro Piccolotto Dottori (presidente da MPD)
2. Leonardo Cunha (gerente da AREA Alphaville)
3. Fernanda Passero (Reclamômetro e Trânsito de Alphaville)
4. João Amâncio (secretário de Transporte e Mobilidade e Urbana)

“A sociedade civil organizada pode reivindicar diretamente e ajudar o poder público a encontrar solução para questões específicas. E, dessa maneira, transformar ansiosos em mais qualidade de vida, resultando em cidades melhores”

Mauro Piccolotto Dottori, da MPD



Como repensar nossa região

Além dos palestrantes José Hypólito, Carlos Leite, Kazuo Nakano e Gabriel Galipolo, participaram da mesa-redonda o Promotor Público Marcos Mendes Lyra, o empresário Arthur Parkinson, o presidente da AREA, Geraldo Michelloti, e o membro da comissão de moradores de Alphaville, Luiz Fernando Mello. O debate abordou a necessidade de criar parâmetros para a revisão do Plano Diretor, além de planejar o desenvolvimento da região antes de discutir o plano em si, abrangendo as questões do presente (curto prazo) e também do futuro a ser construído para Barueri e região. Ou seja: o envolvimento das cidades vizinhas é fundamental para um planejamento mais completo e uma solução integrada para os problemas de trânsito. A mesa reforçou o papel essencial da participação da população e das associações organizadas na discussão das melhorias necessárias ao município.

MOBILIDADE URBANA

Por ser um assunto recorrente em conversas de amigos, discussões nas associações do município e

também no poder público, a questão da mobilidade em Barueri e seus arredores (sim, o trânsito) foi um dos pilares selecionados para conduzir o segundo dia do Fórum Expo Cidades Melhores Barueri 2014. O secretário de Transportes e Mobilidade de Barueri, João Amâncio, iniciou sua conversa com a plateia destacando as peculiaridades da nossa cidade: "Barueri é um município diferenciado, temos 120 mil carros 'fixos' e outros 240 mil 'flutuantes' circulando todos os dias, além de 1.200 fretados transitando nas mesmas vias". O professor da Faculdade de Tecnologia (FATEC) Ricardo Barbosa falou a convite do secretário, explicando o conceito de mobilidade. "Mobilidade não é o puro deslocamento de pessoas, mas um movimento inserido em um contexto específico de uma sociedade, com conteúdo político, econômico e so-

Debate 2º dia com os participantes Percival Bisca, Roberto Labarthe, Eduardo Camargo, Fernanda Passero, Leonardo Cunha, Mauro P. Dottori, Milton Jung, Marcos M. Lyra e João Amâncio

“A educação no trânsito, no trato com as pessoas, e o respeito às filas e vagas reservadas do estacionamento ajudariam Barueri a ser uma cidade melhor”

Rodrigo Platero Thomé, da Motor Bike Garage

cial”, afirmou o professor.

Para discutir “Sistema de mobilidade integrada”, o evento recebeu o superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Luiz Carlos Mantovani Néspoli. Com o conceito de que as cidades devem ser consumidas pelos cidadãos, Luiz afirmou que “Mobilidade é a possibilidade de poder realizar movimentos de acordo com seus interesses e de consumir tudo o que a cidade tem para oferecer”. Segundo ele, o ato de ir e vir deveria ser prioritariamente via transporte coletivo, “para evitar o caos”. Para ele, seria necessário melhorar a qualidade dos transportes coletivos, que devem estar inseridos em redes com as mesmas opções de mobilidade de quem anda a pé ou de carro. Assim, as pessoas podem escolher a melhor maneira para se deslocar. ▶





Barueri revisada

O arquiteto José Armênio de Brito Cruz fala da importância do diálogo com a sociedade na revisão do Plano Diretor

por **Juliana Duarte** foto **Rodrigo Sacramento**

Há 32 anos, o arquiteto José Armênio de Brito Cruz deixava a vida de estudante para conquistar seu primeiro diploma. Graduado pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (USP) em 1982, tinha muitos desejos em seu criativo imaginário. Sonhando seu futuro, diz que realizou a maioria deles. Sócio do escritório Piratininga, um dos mais renomados da capital paulista, e presidente do Instituto Brasileiro de Arquitetura, Diretório de São Paulo (IAB-SP), ele acredita que as cidades estão aí para serem vividas, e, por isso, é fundamental estudar cuidadosamente as necessidades contidas nos espaços públicos. A seguir, mais detalhes sobre o ideal defendido pelo arquiteto durante o 1º Fórum Expo Cidades Melhores.

Qual o saldo do fórum?

O encontro foi muito positivo, sem dúvidas. Quando diferentes setores da sociedade e também as autoridades decidem conversar, ocorre uma troca muito rica sobre os problemas da cidade. O diálogo é uma condição real para que os problemas passem a ser solucionados da melhor maneira possível. Fiquei surpreso com a participação das pessoas. Havia representantes da população e do poder público, associações, empresários, técnicos e administradores, enfim, uma gama bem variada que envolveu todos os setores de Barueri. O evento conseguiu colocar em pauta, de uma maneira sistêmica, assuntos importantes, além de propor soluções possíveis para as deficiências desta cidade.

Você abordou a questão do Plano Diretor nas cidades. Barueri,

bem como outros municípios do país, começa a fazer a revisão de seu plano original. Quais são as formas mais acertadas para conduzir esse processo?

Acredito que a proposta apresentada pelo secretário de Planejamento e Urbanismo, José Eduardo Hyppolito das Neves, é um excelente caminho. Ele explicou quais serão as etapas da revisão e convocou o público a participar. É muito interessante proporcionar essa troca entre a prefeitura e a população. Esse diálogo é uma oportunidade concreta para começar um processo de construção de boas soluções.

Qual a diferença de resultado quando a população de fato participa da construção de um planejamento?

A participação do público é sempre importante em diferentes questões relacionadas ao meio urbano. As pessoas precisam começar a perceber que não são vítimas de suas cidades, mas sim personagens fundamentais para quebrar os paradigmas que foram organizados e impostos anteriormente.

Quais são os preceitos fundamentais para realizar uma reavaliação eficiente?

Deve ser estabelecido um conceito de mobilidade, ou seja, olhar para todos os setores e elementos que convivem em um mesmo espaço público, como pedestres, carros, ônibus e bicicletas. A estruturação dos elementos que compõem os municípios é fundamental. O espaço urbano deve ser qualificado.

O que não pode ficar de fora?

A condição geral para a geração de projetos importantes para o funcionamento da cidade é definir o que é realmente estratégico e quais são as melhores soluções para o espaço público. Esse trabalho é fruto de um planejamento intenso.

Como a Expo Cidades Melhores pode contribuir em processos que visam a solução de problemas para os espaços públicos?

Dialogar é sempre muito importante. Podemos verificar os benefícios do evento a partir do sedimento das discussões realizadas. Também é fundamental dar continuidade ao trabalho, propondo soluções e trocando informações. ►

JOSÉ ARMÊNIO
Formado em Arquitetura pela Universidade de São Paulo (USP), o especialista é sócio do escritório Piratininga, um dos mais renomados de São Paulo. Em 2012, assumiu o cargo de presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil, Diretório São Paulo (IAB-SP).



O direito de ir e vir

Luiz Carlos Mantovani Néspoli, da ANTP, falou sobre trânsito e possíveis soluções para o problema

por **Juliana Duarte** foto **Rodrigo Sacramento**

Nunca a mobilidade urbana esteve tão em pauta nas discussões relacionadas ao dia a dia das cidades. O trânsito (sim, sempre ele!) é capaz de tirar o ânimo de qualquer cidadão que precise enfrentar filas quilométricas para chegar ao trabalho. A frota brasileira de veículos não para de crescer. Atualmente, há um carro para 4,4 habitantes, quase o dobro do índice registrado há dez anos. Luiz Carlos Mantovani Néspoli, superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), defende a ideia de que as cidades devem ser aproveitadas por seus cidadãos - e não que as pessoas sejam vítimas de seus municípios. O profissional enxerga a questão da mobilidade como uma liberdade de movimentação, ou seja, o brasileiro tem de ir e vir usando os espaços

públicos de acordo com os seus interesses. Leia o bate-papo exclusivo concedido à VERO.

Como foi participar do evento Expo Cidades Melhores?

Particpei de uma parte do evento, mas acompanhei matérias sobre o assunto e vi que vocês conseguiram agrupar diversas falas importantes. Tenho certeza de que a discussão contribuirá para a melhoria não só de Barueri, mas também de diversos outros locais. O bom exemplo está dado.

O que fazer para melhorar a mobilidade nas cidades?

Primeiro precisamos que as cidades sejam mais organizadas. O que temos hoje resulta em um custo muito alto de mobilidade. Só conseguiremos isso se tivermos um Plano Diretor e um plano de mobilidade integrados. Assim, ao longo de dez

a 20 anos, teremos mudanças importantes que certamente vão se refletir na qualidade da mobilidade.

Qual o seu diagnóstico?

As cidades são hoje muito esparlamadas, há milhares de pessoas morando longe e trabalhando no centro, uma situação que deixa o cenário ainda mais complexo. Precisamos de organização para solucionar os problemas. É importante pensar em uma rede de transporte público, e não em linhas. O sistema deve funcionar de maneira integrada, para que as pessoas tenham mais opções e alternativas de deslocamento pelas cidades.

Criar uma rede é viável no Brasil?

Primeiro é preciso ter um transporte coletivo bom, o que gera um custo. Como a tarifa é social, esse recurso tem de vir de algum lugar. Um dos grandes entraves da qualidade da rede de transportes está ligado ao financiamento. É uma discussão frequente. O transporte tem de ser financiado, pois o cidadão que usa os meios disponíveis não vai conseguir pagar uma tarifa que poderá oferecer a ele um transporte público de qualidade. Para que tenhamos uma tarifa módica para a sociedade, a verba das melhorias deve vir de algum outro lugar, como o financiamento. A melhoria da mobilidade urbana depende, então, de três fatores: desenvolvimento urbano, construção de uma rede de transportes e uma política de financiamento.

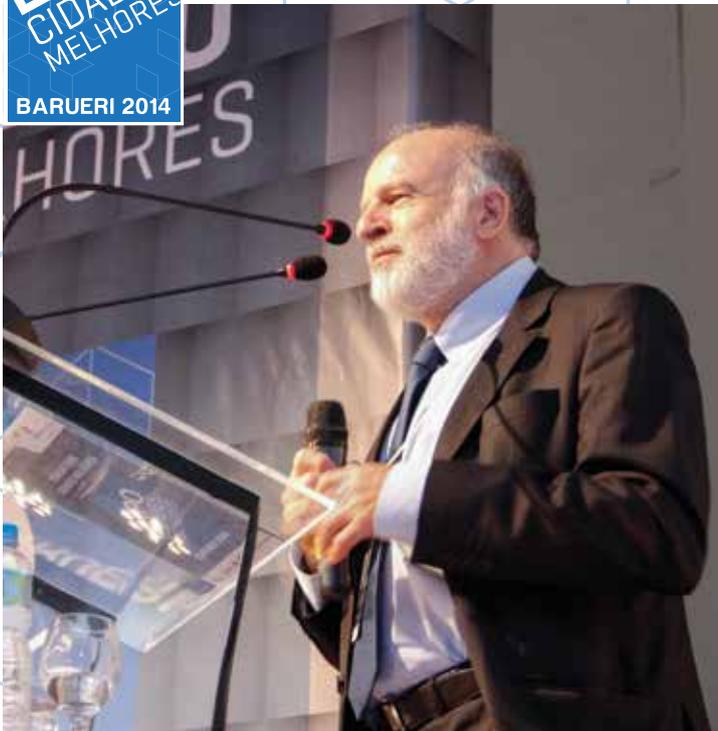
O financiamento necessário viria de qual setor empresarial?

Essa discussão é muito atual. Como é possível conseguir o dinheiro necessário para a melhoria do transporte coletivo? Há várias frentes de sugestões, uma delas é taxar a gasolina, por exemplo.

Mas você considera essa uma manobra justa com os cidadãos que usam o carro?

Os recursos usados para a melhoria das cidades vêm da sociedade; são os impostos. Se não dá para tirar de nenhum outro setor, devemos criar novos impostos? Caso a resposta seja negativa, quem financiará o transporte coletivo? O automóvel consome hoje o maior espaço urbano (90%), e o congestionamento deixa a cidade estressante, então, acredito que quem congestionava deve pagar a punição. ▶

LUIZ CARLOS MANTOVANI NÉSPOLI
Superintendente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) dedica seu trabalho à melhoria da mobilidade urbana.



Andar é preciso

Especialista defende a melhoria das vias públicas para garantir segurança e condições mais justas ao pedestre

por **Juliana Duarte**

Todo mundo anda um tanto, seja para chegar ao trabalho, seja para sair do metrô, seja até mesmo para se exercitar. Nenhuma outra forma de transporte é tão democrática como caminhar. Carros, motos, bicicletas, ônibus, metrô: cada um escolhe o que lhe for mais conveniente para chegar a seu destino. “Sempre precisamos caminhar um pouco para ir até onde desejamos”, afirma o especialista em segurança de pedestres e ex-ombudsman da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), Philip Gold. No Brasil desde 1977, o inglês soma mais de 40 anos de experiência na área, com passagens importantes em grandes instituições, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento. Pianista nas horas vagas, ele de-

fende um Brasil mais justo para quem gasta a sola do sapato por aí.

Como avalia a Expo Cidades Melhores Barueri?

Foi muito interessante ver como as pessoas estão preocupadas em conversar e contribuir para buscar soluções em prol da melhoria dos problemas da cidade.

Nos debates o senhor tratou da questão dos pedestres. Qual o seu diagnóstico para a condição das cidades brasileiras?

Muito precárias. Caminhar a pé em áreas urbanas significa percorrer calçadas diferentes, pelas quais é difícil transitar, e cheias de desníveis. Os trechos para a travessia de pedestres ainda são alternados, o que dificulta o deslocamento. Também falta sinalização e, principalmente, segurança. As pessoas têm

medo de andar pelas ruas. Não são pequenos detalhes que atrapalham o dia a dia de quem anda pelas cidades, mas sim questões reais que prejudicam todo o fluxo e ocasionam muitas quedas.

O senhor defende que essas quedas ocasionadas pelas calçadas em mau estado deveriam entrar nas estatísticas dos acidentes de trânsito. Esse tipo de documentação ajudaria a amenizar o problema?

Quantificar os acidentes sofridos pode reforçar a argumentação da necessidade de investir em pavimentação de qualidade e na acessibilidade para os pedestres. Não há dados, nem aqui, nem em outras cidades do mundo. É muito difícil saber quantas pessoas se acidentaram no último ano, por exemplo. No Brasil a situação se agrava, já que a responsabilidade pela calçada é do município, e não do poder público.

Que prejuízos têm as cidades que não levam o pedestre a sério?

Muitos. Além de vermos acidentes gravíssimos, essas quedas também custam caro para as cidades. Em 2003 fiz um estudo que comprovou os gastos sociais com quem se acidentou pelas calçadas de São Paulo. Concluímos que o custo com o pedestre (R\$ 2 bilhões) era maior do que o valor social gasto com acidentes considerados de trânsito (R\$ 1,5 bilhão).

Além de quantificar os acidentes, há outras ações para melhorar a situação do pedestre no Brasil?

A responsabilidade das calçadas deve ser do município, e não do morador. Esse é um dos primeiros passos para a melhoria. Defendo a unificação de calçadas, semáforos e demais elementos públicos por meio de melhorias na Rede Viária de Transporte e Convivência a Pé (RVTCP). Essa rede existe, mas ninguém a enxerga ou reconhece. Calçadas e ruas são, na verdade, uma rede usada pelo pedestre que deseja se locomover. Assim como nas estações de metrô, deveria haver uma padronização nas ruas, para facilitar os deslocamentos dos pedestres, com sinalização, passagens subterrâneas e calçadas padronizadas, entre outros aspectos. Andar a pé também deve ser considerado meio de transporte. ▶

PHILIP GOLD
Inglês, reside no Brasil desde 1977. Já atuou em diversas instituições importantes, como a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), na qual foi ombudsman, e realizou muitos estudos relacionados ao pedestre e seu papel nas cidades.



Por uma cidade melhor

A experiência do arquiteto e urbanista Kazuo Nakano, que participou da revisão do Plano Diretor de São Paulo

por **Juliana Duarte** foto **Rodrigo Sacramento**

O arquiteto e urbanista Kazuo Nakano acredita no debate para melhorar o que não está dando certo. “O diálogo é sempre importante, porque nos faz trocar experiências e enxergar novas visões”, diz. Conversar, perguntar e pesquisar foram atitudes decisivas durante o tempo em que ele participou da revisão do Plano Diretor da cidade de São Paulo, em 2013. “Foi incrível fazer parte do planejamento de um local que eu adoro e que sempre me interessou.” Durante a Expo Cidades Melhores, ele compartilhou a experiência adquirida durante o período e deu dicas para fazermos uma revisão bem-sucedida no planejamento de Barueri, que ocorrerá ao longo deste ano. Nakano falou sobre a importância da participação do público e das características que um bom pla-

no deve ter para deixar uma cidade mais fluida, funcional e bonita.

O que achou do diálogo na Expo?

Foi um passo muito importante. É uma forma de trazer novas visões para organizar os espaços da cidade. Essa troca de informações e experiências é fundamental para o Brasil inteiro, pois nossas cidades são desordenadas, e seus espaços públicos são de baixa qualidade. Trazer novas visões e trocar experiências são sempre posturas interessantes.

Quais prioridades devem ser levadas em conta na hora de revisar um Plano Diretor?

Temos de analisar as questões problemáticas da cidade. Partimos dos problemas reais que o local apresenta atualmente. Pensamos em tudo o que deve ser melhorado e em como isso seria possível.

Quais são os desafios de se realizar um trabalho como esse?

O primeiro desafio é incorporar todas as pessoas, ou seja, cidadãos, empresários e autoridades, à discussão. A participação do público é fundamental. A sociedade tem vontade de falar sobre a cidade, mas não tem interesse em discutir o seu planejamento. Geralmente são sempre as mesmas pessoas que participam. O segundo desafio é construir um plano que enfrente os problemas e construa soluções possíveis de se implementar. O desafio é sempre este: a implementação. O Plano Diretor deve ter o máximo possível de aplicabilidade e depender o mínimo possível de leis posteriores. E, por fim, temos de pensar em soluções que, de fato, melhorem a realidade dos espaços. O planejamento deve melhorar problemas estruturais da cidade – como a falta de áreas verdes –, não só a questão da mobilidade.

Comente sua experiência no trabalho em São Paulo.

Tivemos um prazo muito curto, de março a setembro. Foi corrido, mas deu certo. É um trabalho de muita responsabilidade, já que a revisão é feita apenas a cada dez anos. Foi uma ótima experiência, principalmente para um urbanista que sempre se interessou pela cidade, como eu. A experiência de enfrentar todos os problemas e formular propostas para solucioná-los foi muito enriquecedora. Eu já estudava São Paulo há vários anos, tinha muitas propostas em minha cabeça. Participar desse processo foi o momento em que o meu estudo pôde ser colocado em prática.

O que não deve faltar em um bom Plano Diretor?

Uma previsão clara dos investimentos necessários para resolver os problemas estruturais da cidade. Também é fundamental pensarmos no espaço como um todo: nos pedestres, nas áreas verdes, nas ruas, na mobilidade... E, como eu já disse e sempre repito, é importante também criar soluções que podem ser realmente implantadas sem muita burocracia, pois um Plano Diretor não foi feito para ficar no papel, ele deve ser visto concretamente em cada detalhe da cidade. Sem dúvida é uma experiência trabalhosa, mas recompensadora para quem sonha em ter uma cidade melhor. ■

KAZUO NAKANO

Formado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo (USP) desde 1995, é apaixonado pela capital paulista e não abre mão de viver nela. Segundo ele, participar da revisão do Plano Diretor da cidade foi um dos principais desafios de sua carreira.