

JANETTE SADIK- KHAN

LIBRETO

PORTO ALEGRE

FRONTEIRAS
DO PENSAMENTO

▶ **COMO VIVER
JUNTOS**

TEMPORADA
2015

Expediente

Fronteiras do Pensamento®
Temporada 2015

Curadoria

Fernando Schüller

Concepção e Coordenação Editorial

Luciana Thomé
Michele Mastalir

Pesquisa

Francisco Azeredo
Juliana Szabluk

Editoração e Design

Lume Ideias

Revisão Ortográfica

Renato Deitos

www.frenteiras.com



▶ JANETTE SADIK-KHAN

(Estados Unidos, 1960)

Urbanista norte-americana. Foi secretária de Transportes de Nova York, responsável por mudar o cenário da cidade, privilegiando o pedestre, o ciclista e o transporte público.

“Hoje em dia, empresas e talentos podem escolher onde se instalaram, a tecnologia facilitou a mobilidade. Quem tiver uma cidade interessante, onde se possa caminhar, conhecer gente, sem ficar preso no trânsito, vai sair na frente na atração de investimentos.”

► VIDA E OBRA

Nascida em São Francisco, a norte-americana Janette Sadik-Khan ficou conhecida ao transformar, em questão de dias, ruas e avenidas como a Broadway, reduzindo as pistas para os carros e ampliando o espaço para as pessoas.

Formada em Ciências Políticas pela Faculdade Ocidental e mestre em Direito pela Universidade de Columbia, Sadik-Khan foi criada na região metropolitana de Nova York e se considera uma nova-iorquina. Filha de um economista e de uma jornalista, trabalhou com bem-estar infantil no Children's Defense Fund, em Washington, após a sua graduação. Trabalhou também em uma firma de advocacia antes de ingressar na área de transportes em âmbito local e federal. Tornou-se coordenadora da Federal Transit Administration, no governo de Bill Clinton, e diretora do Office of Transportation de Nova York, no mandato do prefeito David Dinkins. Ainda foi vice-presidente sênior da Parsons Brinckerhoff, uma das maiores empresas de *design* e engenharia do mundo.

Foi Secretária de Transportes de Nova York de 2007 a 2013, durante a gestão do prefeito Michael Bloomberg. Em seus projetos, mudou o cenário da cidade, privile-

giando o pedestre, o ciclista e o transporte público. Na Times Square, que recebe 350 mil visitantes por dia, e que tinha uma média de sete pedestres para cada carro, criou zonas para pedestres, restringindo o espaço do asfalto.

Em sua gestão, liderou quase 5 mil colaboradores e administrou mais de 10 mil quilômetros de ruas e centenas de pontes, apresentando novos conceitos e aproveitamentos à população nova-iorquina, através de testes rápidos e ensaios regulares. Além da Broadway Boulevard e da área na Times Square, criou outras dezenas de novas praças para pedestres, aumentando a circulação e incentivando o comércio local. Com um orçamento de apenas US\$ 2 bilhões, adotou uma abordagem de *designer* à inovação urbana: testes rápidos e ensaios regulares, experimentando ideias com a população. Com mobiliário simples e provisório, estudava os impactos para, posteriormente, sugerir mudanças a longo prazo, com *design* melhorado. Também criou mais de quatro centenas de novas ciclovias e vias compartilhadas.

Atualmente, é presidente do Strategic Advisory Board da National Association of City Transportation Officials e diretora de transportes da Bloomberg Associates, onde trabalha com prefeitos de todo o mundo para redesenhar

idades com projetos rápidos e de baixo custo. Usuária das ciclovias, em 2013 colaborou para o projeto de compartilhamento de bicicletas em Nova York, tornando a cidade uma das capitais mais amigáveis à bicicleta nos Estados Unidos.

Janette Sadik-Khan defende que somente a criação de ciclovias não promove mudanças, pois é necessário negociar com o comércio e criar atrativos para que as pessoas frequentem as novas vias. Suas contribuições foram agraciadas com os prêmios da Fundação Rockefeller e do American Institute of Architects.

“Mudar o status quo, especialmente nos transportes, não é para fracos de coração. As pessoas têm ciúmes das suas ruas. É natural. É o lugar onde andam, brincam, vivem. Ficam preocupadas quando o governo aparece e diz: ‘Olha, vamos mudar sua rua para melhor’. O ceticismo é natural. Pelo menos foi assim em Nova York.”

“Diziam que os lojistas da Times Square perderiam muito dinheiro quando fechássemos a praça ao trânsito, e o contrário aconteceu. A renda do varejo duplicou em três anos, a frequência triplicou, e os pedestres, quando podem circular em paz, acabam gastando mais ali.”

“As ciclovias reduziram em 40% o número de acidentes com ciclistas na cidade. Quando o ciclista precisa se aventurar no meio dos carros, sem proteção, ele é muito vulnerável, como acontece com os pedestres.”

“Antes, a política de transporte se resumia a aumentar a velocidade dos carros na cidade. Para mim, o mais importante de tudo é priorizar o pedestre, o ciclista e o transporte público.”

“Sim, nós temos as imagens dos nossos carros tatuadas nos braços (risos). Mas a estratégia não é contrária a automóveis: é favorável à escolha. Fornecemos meios adicionais para a circulação. Quando você cria corredores de ônibus e os torna mais rápidos e convenientes que carros, as pessoas

usam. É a partir daí que há mudança de comportamento. O povo quer circular de forma confortável, rápida e por um preço justo.”

“Cada cidade é diferente, e as soluções precisam ser adaptadas para outras realidades. O Rio tem ladeiras, mas já vimos ciclovias implantadas com sucesso em cidades mais montanhosas. Em Nova York o crime não aumentou com as ciclovias. Ao contrário: quanto mais gente na rua, mais olhos vigiando, maior a segurança. Todo mundo gosta de estrutura.”

“Empenhamo-nos em dialogar com comerciantes, moradores e outras partes interessadas. O objetivo era entender a preocupação de cada um. Se o problema era estacionamento, procurávamos alternativas para vagas. Para os caminhões de entrega, pensamos em horários alternativos de embarque e desembarque. Foi um longo caminho para encontrar as soluções adequadas para cada caso. Mesmo assim, sempre existe uma parcela da população contrária a qualquer tipo mudança, que rejeita esse tipo de intervenção do poder público.”

“Foram 2 mil encontros por ano, em média, para ouvir as pessoas a respeito de ciclovias e sobre outros projetos associados ao trânsito. Mudamos esse conceito de participação popular. Organizamos reuniões nas casas das pessoas ou mesmo nas calçadas. Fomos de porta em porta para falar sobre projetos como as novas ciclovias.”



**URBAN STREET
DESIGN GUIDE**

Por National Association
of City Transportation
Officials

1ª edição – 2012 / Sem
edição em português

Este guia aponta como ruas de diferentes tamanhos podem ser reinventadas e reorientadas para priorizar trânsito e condução seguros, ciclismo, caminhada e atividades públicas. Os estudos de caso mostram como implementar as melhores práticas e como fornecer orientações para personalizar aplicativos de *design* para necessidades únicas de uma cidade.



***NEW YORK BIKE
STYLE***

De Sam Polcer and
David Byrne
1ª edição – 2014 / Sem
edição em português

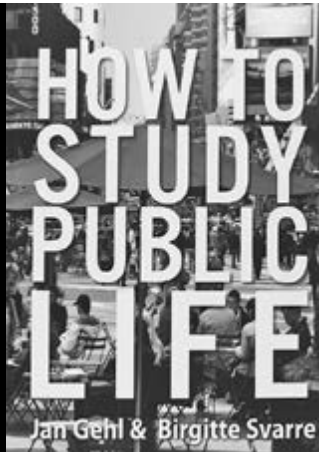
Uma homenagem fotográfica para uma cidade apaixonada por ciclismo. O fotógrafo Sam Polcer busca em Nova York temas que refletem os estilos e a demografia dos ciclistas da cidade. O livro inclui uma conversa com David Byrne, fotógrafo, cineasta, escritor, artista solo e ciclista.

***LOVE WHERE YOU
LIVE: CREATING
EMOTIONALLY
ENGAGING PLACES***

De Peter Kageyama
1ª edição – 2015 / Sem
edição em português

Este livro explora como criar redes de cocriadores, como acalmar os receios das comunidades, como lidar com os opositores e más notícias, como encontrar a sua identidade autêntica e como pequenos valores de financiamento podem ser instrumentos na criação de grandes mudanças nas cidades.

► NA WEB



HOW TO STUDY PUBLIC LIFE

Jan Gehl e Birgitte Svarre
1ª edição – 2015 / Sem
edição em português

Como podemos acomodar uma população urbana crescente de uma forma que seja sustentável, equilibrada e convidativa? Esta é uma questão que está se tornando cada vez mais urgente. Neste livro, Jan Gehl e Birgitte Svarre fornecem uma história de estudo da vida pública e mostram os métodos e as ferramentas necessárias para recapturar a vida como uma importante dimensão do planejamento das cidades.

TWITTER

@jsadikkhan

FACEBOOK

<https://www.facebook.com/JanetteSadikKhan>

WIKIPEDIA

http://en.wikipedia.org/wiki/Janette_Sadik-Khan

ENTREVISTAS

“Em NY, fomos de porta em porta falar de ciclovias”

Entrevista para o jornal *Folha de S.Paulo*, publicada em setembro de 2014

<http://is.gd/Khan1>

(<http://www1.folha.uol.com.br/fsp/cotidiano/187412-em-ny-fomos-de-porta-em-porta-falar-de-ciclovias.shtml>)

“As pessoas têm ciúmes das suas ruas”

Entrevista para o jornal *O Globo*, publicada em setembro de 2014

<http://is.gd/Khan2>

(<http://oglobo.globo.com/sociedade/conte-algo-que-nao-sei/janette-sadik-khan-advogada-cientista-politica-as-pessoas-tem-ciumes-das-suas-ruas-14062305>)

Para secretária de transportes de Nova York, as ruas são o bem mais valioso das cidades

Entrevista para a revista *AU* (Arquitetura e urbanismo), publicada em setembro de 2013

<http://is.gd/Khan3>

(<http://au.pini.com.br/arquitetura-urbanismo/entrevista/para-secretaria-de-transportes-de-nova-york-as-ruas-sao-298439-1.aspx>)

Nova York virou paraíso dos ciclistas graças a uma mulher

Entrevista para o jornal *Folha de S.Paulo*, publicada em novembro de 2012

<http://is.gd/Khan4>

(<http://www1.folha.uol.com.br/serafina/2012/11/1189421-nova-york-virou-paraíso-dos-ciclistas-gracas-a-uma-mulher.shtml>)

VÍDEOS E LINKS

“Vamos construir as cidades do futuro”

Artigo de Janette Sadik-Khan, publicado no *The Huffington Post* em maio de 2015 (em inglês)

<http://is.gd/Khan5>

(http://www.huffingtonpost.com/janette-sadikkhan/build-cities-future_b_7258972.html)

Com vontade política e foco correto, é possível transformar as cidades

Matéria sobre a participação de Janette Sadik-Khan no evento Conexão Rio-New York, em setembro de 2014

<http://is.gd/Khan6>

(<http://vadebike.org/2014/10/mudancas-nova-york-janette-sadik-khan-iab-rio/>)

Bloomberg Associates

Perfil na Bloomberg Associates (em inglês)

<http://is.gd/Khan7>

(<http://www.bloombergassociates.org/principal/janette-sadik-khan/>)

TED Talks

Palestra de Janette Sadik-Khan (legendado)

<http://is.gd/Khan8>

(https://www.ted.com/speakers/janette_sadik_khan)

Hammer Conversations

Janette Sadik-Khan e Seleta Reynolds (do Departamento de Transportes de Los Angeles) discutem as mudanças inovadoras em infraestrutura de transporte em importantes cidades. Evento de março de 2015 (em inglês)

<http://is.gd/Khan9>

(<http://hammer.ucla.edu/programs-events/2015/03/seleta-reynolds-janette-sadik-khan/>)

NY Times

Notícias sobre Janette Sadik-Khan no jornal *The New York Times* (em inglês)

<http://is.gd/Khan10>

(http://topics.nytimes.com/top/reference/timestopics/people/s/janette_sadikkhan/index.html)

Filmes de rua

Seleção de vídeos de Janette Sadik-Khan no *site* Streetfilms, publicada em janeiro de 2014 (em inglês)

<http://is.gd/Khan11>

(<http://www.streetfilms.org/janette-sadik-khans-greatest-streetfilms-hits/>)

Eu vou de bike

Textos do *blog* Eu vou de bike sobre ciclistas e ciclovias em Nova York

<http://is.gd/Khan12>

(<http://www.euvoudebike.com/tag/nova-york/>)

Em poucas horas, NY transformou pistas automotivas em espaços para pedestres e revolucionou o sistema de transportes da cidade

Texto do *blog* da revista *Planeta Sustentável*, publicado em outubro de 2013

<http://is.gd/Khan13>

(<http://planetasustentavel.abril.com.br/blog/blog-da-redacao/em-poucas-horas-ny-transformou-pistas-automotivas-em-espacos-para-pedestres-e-revolucionou-sistema-de-transportes-da-cidade/>)

MOBILIDADE PARA CIDADES SUSTENTÁVEIS, SAUDÁVEIS E MAIS RICAS

POR JÚLIO CELSO BORELLO VARGAS

Professor do Departamento de Urbanismo da UFRGS, mestre em Planejamento Urbano e doutor em Engenharia de Transportes pela mesma instituição, com estágio no “*Urban Form Lab*” da Universidade de Washington, nos EUA. Faz parte do Grupo de Pesquisa e Extensão “Saúde Urbana, Ambiente e Desigualdades” e atua junto ao NTU (Núcleo de Tecnologia Urbana) na assessoria em temas de planejamento urbano e mobilidade.

Caminhar sempre foi relativamente fácil em Nova York, especialmente em Manhattan. Para os turistas, suas calçadas cheias e vibrantes são um dos principais atrativos que fazem da cidade o sétimo destino de viagens do planeta e o sexto lugar mais visitado em 2014 (segundo a publicação *Most Visited Cities In The World* da revista *Forbes*), com US\$ 138,6 bilhões de receitas de turismo em 2013. Seu sistema de metrô, em funcionamento desde os primeiros anos do século XX e hoje com mais de 400km

de extensão e cerca de 1,5 milhão de viagens por ano, também torna os deslocamentos pela cidade rápidos, eficientes e atraentes para moradores e visitantes. Aliados a um razoável sistema de ônibus e a uma oferta abundante de táxis, essa variedade de opções de transporte é fundamental para garantir à Big Apple sua condição de cidade de classe mundial, líder em diversas áreas da economia como o comércio e os serviços avançados, a produção criativa e cultural, a moda, o *design*, as artes e as finanças.

Essa característica de “multimodalidade” guarda relação estreita com seu padrão de urbanização denso e compacto, com uma grande mistura de atividades, usos e arquiteturas conectados por um sistema viário regular com quadras relativamente curtas organizadas em uma lógica simples de distribuição de ruas e avenidas. A possibilidade de se deslocar sem a necessidade do carro aproxima Nova York das cidades europeias e a torna diferente do padrão convencional norte-americano, baseado no distanciamento do centro comercial dos subúrbios residenciais e no consequente domínio avassalador do transporte motorizado individual.

No entanto, como em toda metrópole contemporânea, os congestionamentos não deixam de ser uma rea-

lidade constante nas ruas da cidade, onde a poluição, o ruído, os atrasos e o estresse contribuem para minar sua vitalidade social e econômica. A utilização da bicicleta como modo de transporte eficiente também nunca foi exatamente uma opção consistente na cidade, pois a falta de segurança e os acidentes oriundos da disputa por espaço com os veículos motorizados tornavam a alternativa pouco atraente.

Este panorama mudou sensivelmente a partir da chegada de Janette Sadik-Khan ao comando do Departamento de Transportes no ano de 2007, convidada pelo então prefeito Michael Bloomberg. Em seu período de seis anos à frente do NYDOT, ela transformou o órgão, abandonando a tradicional tarefa de “manter o tráfego andando” para assumir o papel de gestora de um ambicioso programa de mobilidade, segurança e sustentabilidade. À frente de um orçamento de US\$ 2,8 bilhões, sua missão era garantir mais opções de deslocamento, reduzir os congestionamentos e produzir uma ambiência urbana que refletisse a pujança social e cultural da cidade, bem como sua vocação empreendedora.

Com uma visão inovadora e métodos inteligentes, JSK dedicou-se inicialmente a implementar as políticas

delineadas pelo “PlaNYC”, um conjunto de estratégias lançado naquele mesmo ano por Bloomberg para enfrentar desafios de longo prazo para a cidade, incluindo a previsão de 9,1 milhões de habitantes em 2030, os efeitos das mudanças climáticas e o envelhecimento de suas infraestruturas. Juntamente com metas de qualidade ambiental que incluíam a redução de 30% das emissões de carbono até 2030, o documento previa a transformação das ruas e avenidas em lugares onde a movimentação fosse mais fácil e agradável, tornando a cidade mais atraente para as pessoas e os negócios. O principal objetivo do plano era justamente sustentar o papel central de NY na economia global, garantindo sua competitividade frente a outras cidades para atrair e fixar moradores e empreendimentos.

Ao deixar o cargo no final de 2013, Sadik-Khan legou um consistente histórico de conquistas, incluindo a mundialmente famosa “pedestrianização” da região de Times Square e a implantação de mais de 640km de ciclovias em toda a cidade. O sistema de bicicletas de aluguel lançado por ela é um dos mais exitosos do mundo, com praticamente 100 mil membros cadastrados. Novos sistemas de ônibus de alta performance, pistas de rolamento subutilizadas transformadas em espaços de uso do público, implantação de infraestruturas “verdes” para

possibilitar o uso das vias em qualquer condição climática, tecnologia da informação aplicada ao gerenciamento do tráfego e até mesmo iniciativas singelas como a pintura de avisos nas travessias para alertar pedestres distraídos também fazem parte de seu portfólio de realizações.

Algumas dessas vitórias certamente não foram fáceis de alcançar. Encarando problemas históricos como a dificuldade de convívio entre motoristas e ciclistas, ela venceu diversas batalhas simultaneamente sem se deixar abater com resistências que incluíram processos judiciais e pesados ataques na imprensa. Sua estratégia baseou-se em três pilares: divulgação, discussão e engajamento dos agentes envolvidos, implantação de projetos-piloto para teste e adaptação e, finalmente, a apresentação de dados quantitativos que atestassem o acerto das propostas.

A participação da sociedade foi buscada das mais diversas maneiras, incluindo pequenas reuniões na rua e até mesmo em casas e lojas, aproximando a Prefeitura das comunidades a fim de dirimir dúvidas e amenizar oposições, muitas vezes baseadas na falta de informação ou em simples reações irracionais do tipo “NIMBy” (“not in my back yard”, ou “não no meu quintal”). Os projetos-piloto basearam-se em intervenções temporárias de baixo

custo que podiam ser revertidas em caso de insucesso, como no caso do fechamento de ruas para o tráfego de veículos sem que houvesse construção ou demolição de estruturas permanentes.

Se os projetos fossem exitosos, atingindo as metas propostas e acordadas com a comunidade, nada melhor do que atestar o sucesso com dados objetivos. A queda de 40% a 50% nos danos à pessoa em acidentes com carros e bicicletas na cidade é um desses exemplos de resultado indiscutível. Ainda, a redução de cerca de 35% nos acidentes com pedestres no trecho da Broadway entre Times Square e Columbus Square – dois dos mais importantes nós da cidade –, o que por si só já seria um feito, veio acompanhada por melhorias no próprio tráfego de veículos na área. As velocidades de viagem aumentaram 17% entre 2008 e 2009 na região, em comparação com um aumento de 8% na região Leste de Midtown Manhattan.

Mais fluidez de tráfego significa mais economia de tempo e menos custos, mas talvez os mais importantes números que JSK tem a apresentar sejam aqueles relacionados diretamente ao florescimento dos negócios: entre os diversos casos de sucesso de redesenho viário levados a cabo em sua gestão está a intersecção das avenidas

Amsterdam e St. Nicholas no Harlem, onde houve um aumento de 48% nas vendas das lojas nos dois anos seguintes à implantação das ciclovias. Este crescimento foi substancialmente superior ao do bairro como um todo e de outros locais tomados como comparação, incluindo a própria Broadway.

Atenta ao circuito dos negócios e à dinâmica imobiliária, a formação de JSK em Ciência Política e Direito, bem como sua atuação pregressa junto a grandes empresas de infraestrutura, deu-lhe condições de aportar uma avançada visão de mobilidade enquanto parte indissociável do sistema econômico. Aparentemente contrariando o senso comum de que gestores de transportes devam vir de áreas como a engenharia ou o planejamento urbano, Sadik-Khan trabalhou não apenas sobre os aspectos convencionais do problema – rodovias, pontes, transporte público –, desenvolvendo também iniciativas de segurança nos bairros, arte urbana e festivais de rua, reconquistando lugares significativos da cidade para o uso e fruição da população e dos turistas.

Essa visão de mobilidade urbana que adota paradigmas contemporâneos de sustentabilidade e resiliência é profundamente associada à ideia de eficiência econô-

mica. Não se trata apenas de simples estética, embelezamento, promoção da saúde ou “qualidade de vida” como ideia abstrata, mas sim da criação de um ambiente capaz de alavancar atividades produtivas, gerando riqueza e distribuindo-a de forma capilar através dos diversos estratos da economia da cidade.

Do ponto de vista específico do desenho das ruas, sua gestão consolidou as melhores práticas nas diretrizes do *Street Design Manual*, um importante documento de orientação que pode ser adotado e/ou adaptado por outras cidades ao redor do mundo. Suas âncoras são basicamente a transformação de corredores dominados pelo tráfego motorizado hostis aos pedestres em espaços públicos seguros e atraentes, capazes de acomodar todos os tipos de usuários. Faixas exclusivas para ciclistas, ilhas para pedestres tratadas com projetos paisagísticos e sinaléticos, bem como uma regulação precisa do uso das calçadas e estacionamentos fazem parte do manual, que desenvolve e detalha o conceito de *complete streets*.

Janette Sadik-Khan dedica-se atualmente a disseminar seu conhecimento e experiência, tendo ministrado palestras e realizado um TED Talk de grande audiência em 2013. Hoje chefia a área de transportes da Bloomberg

Associates, uma organização sem fins lucrativos dedicada a ajudar governantes a desenvolverem e aplicarem boas práticas de qualificação urbana. Ela também faz parte do Conselho Diretor do ITDP (Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento) e da RPA (Associação de Planejamento Regional) dos Estados Unidos.

▶ ANOTAÇÕES

▶ ANOTAÇÕES

FR**NTEIRAS**
DO PENSAMENTO