

Conferência
Mudando de marcha: um mapa para ruas mais seguras e cidades mais inteligentes

As pessoas em primeiro lugar

Por Luciana Thomé

A urbanista norte-americana Janette Sadik-Khan ajudou a renovar a cidade de Nova York nos Estados Unidos. Em sua gestão como secretária de Transportes, entre os anos de 2007 e 2013, no mandato do prefeito Michael Bloomberg, transformou ruas e avenidas da cidade, reduzindo as pistas para carros e ampliando o espaço para a circulação de pessoas. O planejamento urbano sustentável e a criação de projetos que devolvam o cenário urbano para as pessoas foram os temas centrais de sua conferência no *Fronteiras do Pensamento*, no Salão de Atos da UFRGS, em Porto Alegre, no encerramento da temporada 2015.

Sadik-Khan iniciou falando sobre as grandes mudanças que ocorreram na cidade nos últimos anos. Uma transformação que alterou a rotina dos nova-iorquinos, mas que não foi fácil de ser alcançada, especialmente levando-se em conta a manutenção da infraestrutura da cidade. Nova York possui mais de 6 mil milhas de ruas, 12 mil faróis e semáforos e um dos maiores sistemas públicos de *ferries* do mundo, além de 788 pontes.

“É importante manter a infraestrutura. E vocês em Porto Alegre, com o porto e a economia que têm, sabem os desafios que nós enfrentamos. No entanto, não podemos atender os desafios sempre trabalhando da mesma maneira com as mesmas soluções dos últimos 100 anos. Por décadas, líderes de cidades olhavam para uma rua e diziam: está tudo ótimo, tudo como deveria ser. Mas, às vezes, é difícil lembrar que as nossas ruas não são mais como eram no passado”. Segundo ela, a grande alteração ocorreu com a invasão do carro. As ruas começaram a ser projetadas para os veículos, e não para as pessoas. E isso não foi algo que aconteceu por acaso. “Foi feito um projeto. E os documentos de planejamento para a cidade de Nova York em 1922 mostram: em primeiro lugar os pedestres foram removidos, e a segunda coisa a fazer foi permitir a invasão dos carros às ruas.”

As pessoas acabaram sendo retiradas da equação do planejamento urbano e as montadoras passaram anos enaltecendo os benefícios dos automóveis. “Michael Bloomberg, quando foi prefeito, mudou tudo. Fez um plano de sustentabilidade a longo prazo. Ele resolveu mudar a cidade para que ela continuasse crescendo com 1 milhão de pessoas a mais. E ele reconheceu que nós precisávamos trabalhar para a cidade que nós queríamos e não apenas aceitar um sistema da idade da pedra que nós herdamos.” A Secretaria de Transportes, pasta ocupada por Sadik-Khan, não possuía um plano estratégico. A equipe elaborou, assim, um plano com *benchmark*, para criar um

Apresentação



Patrocínio



Parceria Institucional



Universidade Parceira



Promoção



Parceria Cultural



Empresas Parceiras



compromisso de que as ações seriam realizadas. “Queríamos que ficasse mais fácil andar de transporte público, ter praças para as pessoas quererem ir e as ruas tinham que ser o mais seguras possível. Uma das maiores inovações pela qual nós somos bem conhecidos foi a transformação rápida nas nossas ruas.” Em seus projetos, privilegiou o pedestre, o ciclista e o transporte público, apresentando novos conceitos e aproveitamentos por meio de testes rápidos e ensaios regulares.

“Em vez de esperar por anos, com estudos e modelos, nós usamos plantas e pedras, muito paisagismo. A mudança foi a tinta no chão. Na verdade, a prova foi o desempenho e não o modelo no computador. A beleza é que, se não der certo, você volta atrás, muda novamente. É só tinta. E os nova-iorquinos estavam cansados de esperar por anos e anos para ver as inovações.” As promessas feitas viraram realidade rapidamente. E as empresas das regiões também obtiveram retornos de forma veloz. “Tiramos a faixa de estacionamento e colocamos esses espaços para os pedestres sentarem. As lojas amaram, a receita dobrou. Mais gente ia lá, sentava numa cadeira, curtia a vida da rua e os restaurantes. E isso nós fizemos em todas as ruas”, explicou.

Sadik-Khan criou 60 praças de pedestres ao longo de seis anos. Em intervenções, como na Times Square, foram utilizados cones para restringir os acessos dos carros. “Os cones estavam lá apenas por uma hora, e surgiu um grupo de alunos de desenho. Parecia algo do Star Trek. De repente, surgiram esses jovens. Isso mostra como as pessoas estavam ávidas para terem um lugar, um espaço para curtir a cidade. Hoje em dia este é um dos projetos de maior sucesso.”

O programa de criação de praças é o mais popular em Nova York. “Foi um programa baseado na demanda. Depois de mostrar como o espaço pode ficar, resolvemos fazer um programa baseado na inscrição, num pedido direto da comunidade para ter uma praça. E a demanda fica do lado do público. Não é o governo impondo algo para a população. Mas a população pedindo uma praça. É importante esta mudança do processo”, ressaltou. Em ruas como a 34, o movimento das lojas aumentou em 6% depois da implantação da praça de pedestres.

Na Times Square, 90% do fluxo eram de carros e 10% eram de pessoas. Sadik-Khan foi a responsável por fechar todo o espaço, destinando-o somente para os pedestres. Após colocar os cones, a equipe notou um problema: o local possuía apenas concreto, e nenhum outro atrativo. “No final, nós fomos numa loja de descontos, compramos cadeiras de dez dólares e colocamos milhares dessas cadeiras na rua. O que foi fantástico era que todo mundo falava das cadeiras baratas de piscina e de praia. Todo mundo só falava das cadeiras, e ninguém falou que a rua ficou fechada. Meu conselho é: se vocês têm um projeto, coloquem cadeiras de praia”, brincou. A intervenção causou um grande impacto, com materiais de baixo custo e sem levar anos para a execução. Seis novas grandes lojas abriram na região, que se tornou um local propício para o varejo. E até mesmo os moradores da cidade passaram a frequentar a área.

Apresentação



Patrocínio



Parceria Institucional



Universidade Parceira



Promoção



Parceria Cultural



Empresas Parceiras



Para Sadik-Khan, esta é a evolução do asfalto infinito com *design*, e uma estratégia que qualquer cidade pode fazer. Ela citou o caso da Broadway, que virou alvo de polêmica após a proliferação de pedintes fantasiados que abordavam os turistas. “Algumas pessoas falaram que as praças deveriam ser retiradas porque este pessoal estava lá pedindo esmolas. E quando esta ideia foi proposta os nova-iorquinos reagiram e defenderam as praças de todos os lados. Foi incrível perceber a mudança na cultura. Quando falávamos, há seis anos, de remover os carros de Times Square, todos diziam que era uma loucura. Seis anos depois, ninguém quer os carros de volta”, contou.

A transformação de Nova York, com o incentivo do uso de bicicletas, ofereceu mais opções para as pessoas andarem e tornou as ruas mais seguras e com menos acidentes. Além disso, as vendas de rua aumentaram em 50%. Sadik-Khan explicou que alguns casos foram mais difíceis, como as faixas duplas para ciclistas no Brooklyn, projeto pelo qual ela ainda está sendo processada na justiça. Mas os números finais mostraram o sucesso deste tipo de ação: mais faixas de ciclistas, mais pessoas andando de bicicleta, e o risco de acidentes caiu 75%. “Nós fizemos 400 milhas de faixas de ciclistas em seis anos. No final do mandato do prefeito Bloomberg, as pesquisas mostraram que 65% dos nova-iorquinos davam apoio às faixas de ciclistas e 73% apoiavam o compartilhamento de bicicletas. Bons projetos vão sempre durar mais do que manchetes negativas.” No período do mandato, foi instalado um sistema de compartilhamento com 7 mil bicicletas em 700 pontos.

Sadik-Khan citou iniciativas em Buenos Aires, São Paulo e Cidade do México. E apresentou fotografias de Porto Alegre, elogiando projetos que já começaram, mas sinalizando que eles poderiam ser mais rápidos.

Nova York também recebeu um sistema de informação para o pedestre, com mapas e indicações, facilitando as saídas a pé pela cidade. “Isso expande o seu mapa mental da cidade e você vai um pouco mais longe se você souber que há uma sinalização. Nós andamos dois ou três quarteirões. Mas, conhecendo que o sistema é confiável, isso permite que se vá mais longe.” O planejamento facilitou novas maneiras de interação com a cidade, com a criação de espaços para manifestações artísticas e eventos de verão, com atrações para as pessoas.

“Analisamos as ruas com uma perspectiva totalmente diversa. E o que as estratégias fazem? Elas mudam a hierarquia antiga da rua de ponta cabeça. No passado, as ruas eram só para encher de carros. A nossa nova estratégia coloca as pessoas em primeiro lugar”, enfatizou. Sadik-Khan afirmou que, de toda a experiência, nasceu o Global Street Design Guide, um guia para compartilhar as lições apreendidas e as indicações sobre como aplicar os projetos em diferentes locais e cidades. “Isso é para ajudar as pessoas em todos os níveis: prefeitos ou ativistas comunitários, e ver a perspectiva de todas as pessoas – se você está em trânsito, se você é entregador de produtos ou se você tem uma loja. É perceber o que é possível, quais as possibilidades ocultas na sua rua, seja ela de bairro, uma avenida, ou uma rua compartilhada. E como elas poderão ser mudadas para receber mais pessoas”, afirmou. Atualmente, Sadik-Khan é diretora de transportes da Bloomberg Associates, onde trabalha com prefeitos de todo o mundo para redesenhar cidades com projetos rápidos e de baixo custo.

Apresentação



Patrocínio



Parceria Institucional



Universidade Parceira



Promoção



Parceria Cultural



Empresas Parceiras



Estes são projetos que envolvem mais do que simplesmente fazer uma contagem de tráfego. “O futuro não vai ser encontrado simplesmente expandindo autoestradas, que só incentivam as pessoas a dirigir cada vez mais rápido. Acho empolgante ver o que já começaram a fazer aqui em Porto Alegre com as faixas de bicicleta e aumentando a rede para pedestres. Vocês têm o poder para repensar as suas ruas: o que é possível para ter novas energias, trazer empolgação e criar novas maneiras de as pessoas irem e virem. Com a energia de todos vocês podem fazer isso acontecer, e o momento é agora”, finalizou Janette Sadik-Khan.

Apresentação



Patrocínio



Promoção



Parceria Cultural



Parceria Institucional



Empresas Parceiras



Universidade Parceira

