

Londres a caminho de se tornar uma cidade para pessoas

Categories : [Outras Vias](#)

Existem cidades para pessoas e cidades para automóveis. As primeiras tendem a ser ocupadas e não meramente percorridas. Existe convivência nas ruas, trocas, senso comunitário, diálogos e contato. O trânsito flui de maneira mais eficiente, com o transporte coletivo e o alternativo sendo priorizados em detrimento do transporte individual. Nelas, ter um carro está longe de ser sinal de status ou superioridade. E, onde tem menos gente dirigindo, a poluição do ar, visual e sonora tende a ser menor.

Londres caminha a passos largos para se tornar uma cidade para pessoas. Caminha com a tranquilidade com que um pedestre deve sempre poder caminhar.

Vídeo de Fernando Carignani

O respeito ao pedestre, corriqueiro na Europa, mas [longe de se tornar realidade no Brasil](#), não é o único elemento que fez com que a cidade inglesa tenha acertado o rumo em direção a um equilíbrio social e ambiental maior. A cidade vive um intenso processo de transformação e as mudanças que aconteceram na última década foram [retratadas em detalhes no DataBlog](#), página dedicada ao Jornalismo de Dados do jornal inglês The Guardian - ((o)) eco faz parte da [rede de jornalismo ambiental formada pelo Guardian](#). Mapas baseados em dados do Departamento de Transporte da cidade, indicam que o uso de automóveis particulares despencou na cidade, no mesmo ritmo que o uso de ônibus e bicicletas disparou.

Uso de carros (em azul, pontos onde houve redução superior a 30%)

Uso de bicicletas (em vermelho, pontos onde houve aumento superior a 100%)

Entre os principais motivos que levaram a tal transformação estão a adoção do pedágio urbano e a redução das vagas de estacionamento de carros na cidade, medidas apresentadas em detalhes pela jornalista Natália Garcia em [reportagem publicada em outubro do ano passado](#). A ideia de dificultar a vida de quem mais polui e causa impacto na cidade, veio somada com medidas para

garantir que o [respeito ao ciclista se tornasse rotineiro em Londres](#).

As mudanças empolgam e já há cobranças por uma radicalização maior no modelo. De olho nas eleições municipais, foi organizada a [campanha Go Dutch](#), que pretende obter dos candidatos o compromisso de tornar Londres tão amiga de ciclistas quanto as cidades holandesas.

Enquanto isso...

Já nas cidades para automóveis a prioridade é o fluxo, sempre. Os políticos anunciam sem constrangimentos planos para ampliar avenidas, construir viadutos e pontes, e, com a mesma naturalidade e orgulho com que seguem asfaltando e impermeabilizando tudo, anunciam piscinões e obras emergenciais para conter enchentes. Os investimentos em transporte coletivo ficam relegados a segundo plano e a prioridade é sempre o transporte individual - talvez o melhor exemplo recente de como tal processo se dá seja o da [ampliação da Marginal Tietê em São Paulo](#) ou ainda o fato de, em vez de abrir novas linhas de metrô ou apostar em sistemas de trem de superfície ou corredores de ônibus, as autoridades optarem na cidade por um [polêmico minhocão aéreo](#) para trens para não tirar espaço dos carros.

O modelo de cidade modernista com avenidas largas e longas, popularizado no Brasil nas décadas de 1950 e 1960, caducou. Os recordes seguidos de congestionamento e os índices alarmantes de poluição são sinais claros da falência de tal sistema. É hora de superar o que no exterior chamam de a [Síndrome de Brasília](#). É hora de debater propostas e projetos e pensar sobre o futuro. Cidades devem ser para pessoas ou automóveis?