

A metrópole cobaia

Curitiba se firma como um laboratório de urbanismo e exporta soluções para as outras cidades

Imagine-se uma grande cidade brasileira onde as pessoas acordam de manhã e não perdem tempo em congestionamentos e chegam no horário ao local de trabalho. Imagine-se que nesse lugar não faltam parques para as crianças brincarem e os deficientes contam com rampas e ônibus especiais para transportá-los. Imagine-se que essa cidade tem uma área verde quatro vezes superior ao mínimo recomendado pela Organização Mundial da Saúde. Não se está falando de nenhuma ficção. Essa é Curitiba, a capital do Paraná, com uma população de 1,6 milhão de habitantes, e seu prefeito se chama Jaime Lerner.

Sob o comando de Lerner, Curitiba não pára de produzir e implantar novidades que melhoram cada vez mais a qualidade da vida de seus moradores. A mais recente favorece o setor de transportes coletivos — área em que a capital do Paraná se transformou numa referência nacional. Quase tudo o que é feito ali, nesse terreno, é imitado por outras cidades. Em uma linha urbana, com 16,5 quilômetros de extensão, que corta a cidade no sentido centro-norte, os pontos de ônibus recebem túneis futuristas, feitos de metal e acrílico transparente, que comportam até setenta pessoas. Neles estaciona o "ligeirinho", um ônibus expresso. Os túneis futuristas permitem que os passageiros embarquem depois de pagar a passagem na entrada da estação.

Esses simples detalhes fizeram com que



Lerner: fervilhante baú de idéias

o tempo médio de embarque de cada passageiro ficasse quatro vezes menor do que nos ônibus comuns. Além disso, o ligeirinho pára em apenas nove estações, contra as quarenta de uma linha convencional com a mesma extensão. Houve uma drástica economia de tempo. O ligeirinho percorre em meia hora — metade do tempo regular — o espaço que separa o Centro Cívico, onde se concentram a administração



O ônibus "ligeirinho" pára na...

estadual e a municipal, e o Boqueirão, o bairro mais populoso da capital. "O ligeirinho é ágil porque incorpora as vantagens do sistema do metrô", avalia Lerner.

Aos 50 anos de idade e na sua terceira passagem pela prefeitura, Lerner voltou a carimbar sua marca no perfil da capital do Paraná. O seu forte é investir no transporte coletivo, em uma área que separa o Centro Cívico, onde se concentram a administração

...estação-tubo: embarque de passageiros quatro vezes mais rápido do que na condução comum

quando passou pela primeira vez pela prefeitura, ele introduziu o ônibus que circula em corredores exclusivos, hoje adotado em muitas capitais. Em Curitiba, as pessoas deixam seus carros em casa não por uma questão de economia, mas porque é melhor andar de ônibus. O executivo Celso Sausen, diretor de uma agência de viagens da cidade, por exemplo, raramente pilota o seu Passat nos dias

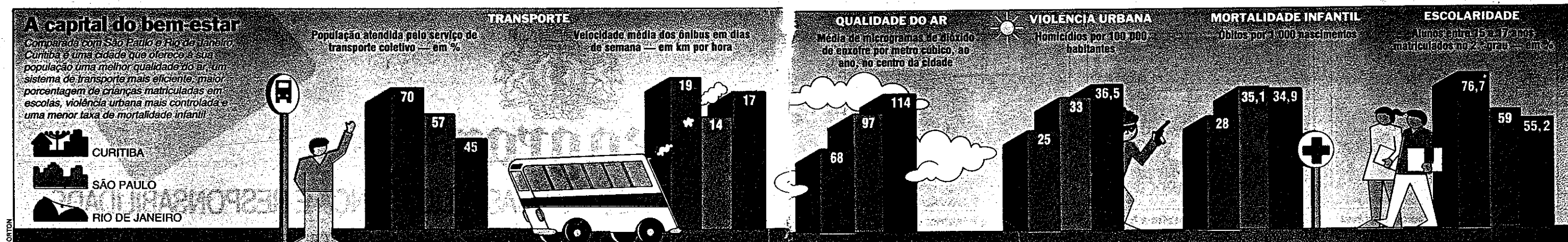
de semana. "Em Curitiba, não há nenhuma vantagem em andar de carro", diz ele. Sausen faz um mínimo de cinco viagens diárias de ônibus sem sair com a impressão de que passou por uma máquina de moer carne, tempo e paciência.

MARCA PESSOAL — Milhares de curitibanos de classe média fazem o mesmo. Cerca de 70% dos habitantes de Curitiba

se utilizam regularmente do transporte coletivo — enquanto numa cidade como São Paulo essa proporção cai para 57% e no Rio de Janeiro para 45%. Graças aos motoristas que deixam seus carros em casa, consigo-se em Curitiba 20% menos combustíveis do que em outra cidade do mesmo porte, como Porto Alegre. Esse fato também ajuda a manter a poluição do ar em níveis mais baixos do que em muitas capitais. Em muitos outros pontos Curitiba ganha o campeonato da qualidade de vida. Comparada com metrópoles como São Paulo e Rio de Janeiro, a maior porcentagem de crianças matriculadas em escolas, menores índices de violência urbana e menor taxa de mortalidade infantil (veja quadro abaixo).

Só faltava os habitantes de uma cidade assim gostarem de seus administradores. E eles gostam. No começo do mês o instituto de pesquisas de opinião DataFolha revelou que 63% dos curitibanos estão satisfeitos com Lerner. Curitiba sempre teve bons administradores, mas nenhum, como ele, modificou e se identificou tanto com a cidade.

Arquiteto formado pela Universidade Federal do Paraná, Lerner começou a trabalhar no planejamento da capital do Paraná, em 1964, como funcionário do Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano de Curitiba, IPUC. Em 1971 foi nomeado prefeito pelo então governador Haroldo Leon Perez e ocupou o cargo até 1974. Voltou à prefeitura, ainda nomeado, em 1979. O atual mandato foi o primeiro a ser conquistado pelo voto, em 1989.



As idéias de Curitiba que foram copiadas...



Expressos: corredor exclusivo



Reciclagem de lixo: pioneirismo



Calçada para pedestres: modelo

PROGRAMA DE COLETA — Desde a primeira gestão Lerner começou a transformar a cidade num agitado laboratório urbanístico. Uma de suas primeiras obras foi considerada demasiadamente ousada na época. Em 1971, ele fechou o trecho mais central da Rua XV de Novembro, no coração da cidade, e ali construiu uma via exclusiva para pedestres. Era o primeiro calçadão do Brasil. Imaginando que teriam prejuízo, com a interdição do tráfego de automóveis no local, os comerciantes lideraram um movimento contra a obra. Mais tarde, tranquilizados pelo aumento da freguesia, voltaram a se mobilizar — mas para reivindicar que o calçadão fosse estendido a outras ruas do centro. Sucesso em Curitiba, o calçadão foi amplamente copiado pelo Brasil afora.

Outro sucesso de Lerner é o programa de coleta diferenciada de lixo e de reciclagem de material não perecível, iniciado há um ano e meio. Batizado de "lixo que não é lixo", ele já fez diminuir em 120 toneladas por dia o volume de detritos lançados diariamente no aterro da cidade. Pelo sistema de coleta, os curitibanos separam em casa o lixo reciclável

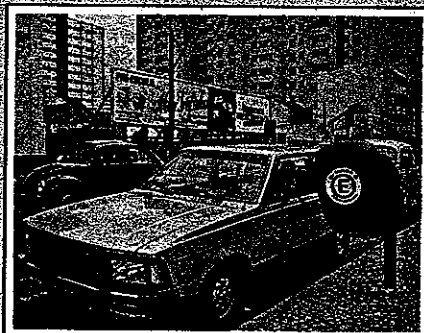
— latas, vidros, papel —, para reaproveitamento posterior, dos restos de alimentos. É a primeira cidade do Brasil a ter um programa desse tipo. Outro projeto em implantação é a Linha do Ofício. Seis velhos ônibus urbanos, que chegaram ao final da sua vida útil, foram transformados em salas de aula profissionalizante, como datilografia, e passaram a rodar a cidade distribuindo cursos gratuitos.

ALMOÇO EM CASA — A usina de boas idéias de Lerner começa a funcionar às seis e meia da manhã. A essa hora, o prefeito de Curitiba se levanta, veste um agasalho e está pronto para sua caminhada diária pela ciclovia — outra de suas criações. "É nessa hora que penso nas coisas importantes para a cidade", diz ele. Ainda vestindo o agasalho esportivo, Lerner muitas vezes vai à Secretaria do Meio Ambiente, onde, cercado por árvores centenárias, materializa projetos importantes para a cidade — o ligeirinho nasceu ali. Só à tarde é que ele vai dar expediente na prefeitura, atender vereadores e assinar papéis — atividades que detesta. Apesar do ritmo apertado, Lerner consegue almoçar em casa com a mulher, Fanny, e a

filha e ir ao cinema pelo menos duas vezes por semana.

Um dos motivos para que Curitiba possa manter esses símbolos do bem-estar é que, mais do que interessantes, suas inovações são úteis à população. Esse é o caso, por exemplo, dos telecarros — minitelefonos públicos que permitem a um motorista dar um telefonema sem precisar sair do veículo. O outro motivo é que, depois de assimiladas pela população, as boas idéias não são desmanchadas pelas sucessivas administrações. Nem o atual governador do Paraná, Roberto Requião, ex-prefeito da cidade, inimigo político de Lerner, ousou reverter o eficiente sistema de transporte coletivo curitibano nem Lerner desativou os mercados populares ambulantes, implantados por Requião. O atual governador do Paraná respeita o trabalho de Lerner, mas o elogia com uma estocada. "Ele foi o melhor prefeito produzido pela ditadura", afirma Requião. Lerner, que foi prefeito nomeado mas produziu a si mesmo, não precisa se preocupar: esse pedaço da sua biografia já foi vastamente compensado por uma administração que mata de inveja os moradores de tantas outras cidades brasileiras.

...e as que devem ser imitadas por outras cidades



Telecarro: uma inovação confortável



Linha do Ofício: datilografia a bordo



Ônibus para deficientes: elevador