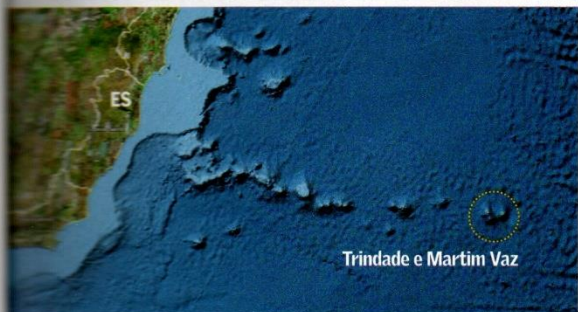
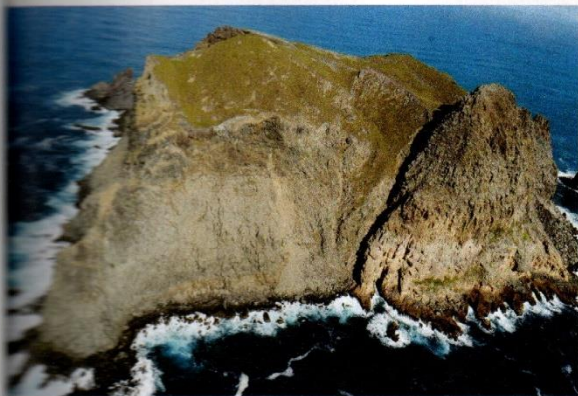


Soberania submersa

texto **LIANA JOHN** e foto **DIRCEU MARTINS**



Trindade e Martim Vaz

era ter pontos de reabastecimento das naus no meio do Oceano Atlântico e, embora Trindade tivesse água e até alimento, não tinha porto. Representava, portanto, mais um risco de naufrágio do que um local de descanso.

Mesmo assim, a ilha se revelou estratégica ainda no Século 16 e chegou a ser disputada com a Inglaterra. Mas é só no Século 20 que emerge outra questão estratégica: a definição do direito de cada país explorar recursos vivos e não vivos (leia-se minerais) na chamada Zona Econômica Exclusiva (ZEE). Trata-se de uma linha imaginária que passa a 200 milhas náuticas da costa e inclui as áreas adjacentes a arquipélagos.

O que define o domínio de um país sobre um arquipélago não é apenas a presença de habitantes ou de bases militares, mas sua conexão geológica com o território desse país. Assim, o Brasil hoje tem uma ZEE de 3.660.955 km² porque seus domínios incluem um belo 'puxadinho' até as ilhas de Trindade e Martim Vaz (foto), localizadas, respectivamente, a 1.157,5 km e 1.205 km de Vitória (ES).

A confirmação de que o 'puxadinho' é legítimo fica embaixo d'água: é uma cadeia de montanhas submersas, que começa na plataforma continental e termina em Martim Vaz. As duas ilhas principais e todos os rochedos emersos do arquipélago nada mais são do que os picos mais altos dessas montanhas submersas, de origem vulcânica.

O mesmo princípio - de estabelecer uma conexão geológica para estender a ZEE - motivou uma expedição conjunta dos Estados Unidos e do Canadá às águas geladas do Mar de Beaufort, em setembro. Eles anunciaram a descoberta de uma montanha submersa a 1.300 km do Alasca (EUA) e 550 km da ilha Ellesmere (Canadá) que pode garantir mais 'puxadinhos' na ZEE dos dois países.

"Do Cabo Verde engolphamos de 758 léguas e navegando nesta volta 28 dias avistamos terra que por outros tinha sido descoberta... Junto à ella estivemos toda noite, quasi a ponto de nos perdermos com um grande temporal e vento de travessia...e (a ilha) não tinha nenhum valor..."

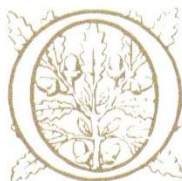
Assim escreveu o navegador João de Empoli, em 4 de maio de 1503, sobre a ilha da Trindade, descoberta 2 anos antes por Portugal. É compreensível que o navegador não tenha percebido de imediato o valor daquela ilha de aparência sinistra. Naquela época, o mais importante



TRILHOS URBANOS

A opção de colocar sobre trilhos o transporte coletivo das grandes cidades pode aliviar – e muito – os exaustivos congestionamentos. Em vias elevadas, de superfície ou subterrâneas, os trens favorecem o verde e a qualidade de vida, mesmo em metrópoles com o tamanho e a complexidade de São Paulo

texto **LIANA JOHN**



O tráfego dos grandes centros urbanos tende a se comportar como gás: quanto mais se aumenta a rede viária, mais a frota de veículos se expande, ocupando (e congestionando) todos os espaços disponíveis. Mesmo assim, engenheiros responsáveis pelo planejamento do tráfego insistem em considerar o comportamento do tráfego semelhante ao dos líquidos, abrindo mais e mais avenidas e corredores para escoar carros, motos e ônibus. “O raciocínio deveria

ser inverso: se você tira o espaço das ruas, uma boa parte do tráfego desaparece”, garante o especialista em aglomerados urbanos Jeffrey Kenworthy, pesquisador do Instituto de Políticas para a Sustentabilidade da Universidade de Curtin, na Austrália, e professor da Universidade de Ciências Aplicadas de Frankfurt, na Alemanha.

Kenworthy esteve em São Paulo em 1995 e no último mês de agosto, quando participou de uma reunião com os responsáveis pelo transporte público na metrópole mais ‘engarrafada’ do

Rápido, eficiente e barato

A opção de usar bicicleta como meio de transporte vem da adolescência, vivida por Leonardo Bezerra dos Santos na zona rural de Embu-Guaçu (SP), onde “a condução era bem precária”. Do metrô, ele passou a ser usuário ao se mudar para São Paulo, onde hoje, aos 21 anos, trabalha como fiscal de ônibus. Já a combinação bicicleta mais metrô virou rotina logo que o sistema foi implantado na estação Vila Madalena, onde Leonardo mora.

Ele usa a bicicleta para ir para o trabalho todos os dias e ainda pedala por lazer, nos finais de semana. Embora ache que deve-

ria haver mais ciclovias, “porque acontece de levar fechada dos carros e das motos”, o jovem defende a ampliação do serviço em toda a metrópole e em outras cidades, principalmente nas regiões mais planas.

“As bikes (bicicletas) são de boa qualidade. O máximo que a pessoa perde para mostrar a carteirinha e pegar a bike são 4 a 5 minutos”, argumenta. “No total, levo 26 minutos para ir de casa até a praça da Sé, quando, de ônibus, normalmente dá 50 minutos ou uma hora. E são 2 ônibus. Respondo de olhos fechados: ir de bicicleta é mais rápido, eficiente e barato!”

Brasil. Ele defende a ampliação de redes de trilhos para tornar as grandes cidades mais habitáveis e sustentáveis, em oposição ao favorecimento dos carros ou mesmo da ampliação da oferta de ônibus.

Por circularem sobre trilhos, trens, bondes e metrôs ocupam menos espaço físico do que veículos sobre rodas, mas carregam mais gente em viagens mais rápidas e permitem a urbanização de áreas públicas ao longo das vias férreas e junto às estações, com a criação de espaços para pedestres, jardins, serviços e opções de lazer. “A expansão urbana feita com vias expressas e estacionamentos destrói áreas naturais e ocupa espaços dedicados à produção de alimentos, enquanto o adensamento dos centros

servidos por transporte público sobre trilhos ajuda a preservar ambos”, observa Kenworthy.

O pesquisador australiano reuniu dados suficientes sobre o tráfego nas maiores cidades do mundo para provar seu ponto de vista. Desde os anos 1980, ele monitora e compara indicadores de sustentabilidade das 60

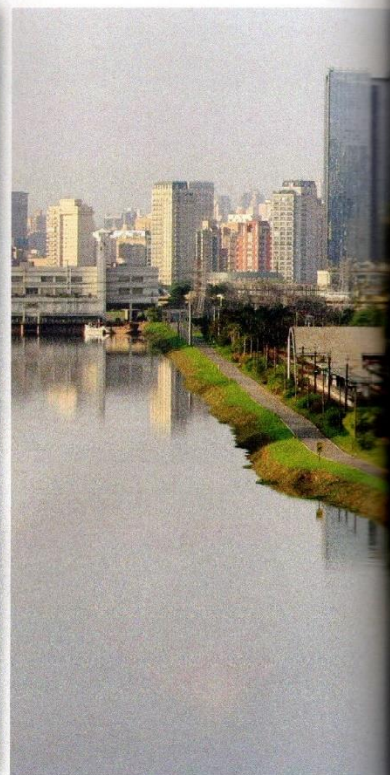
trens carregam mais gente e poluem menos que carros e ônibus

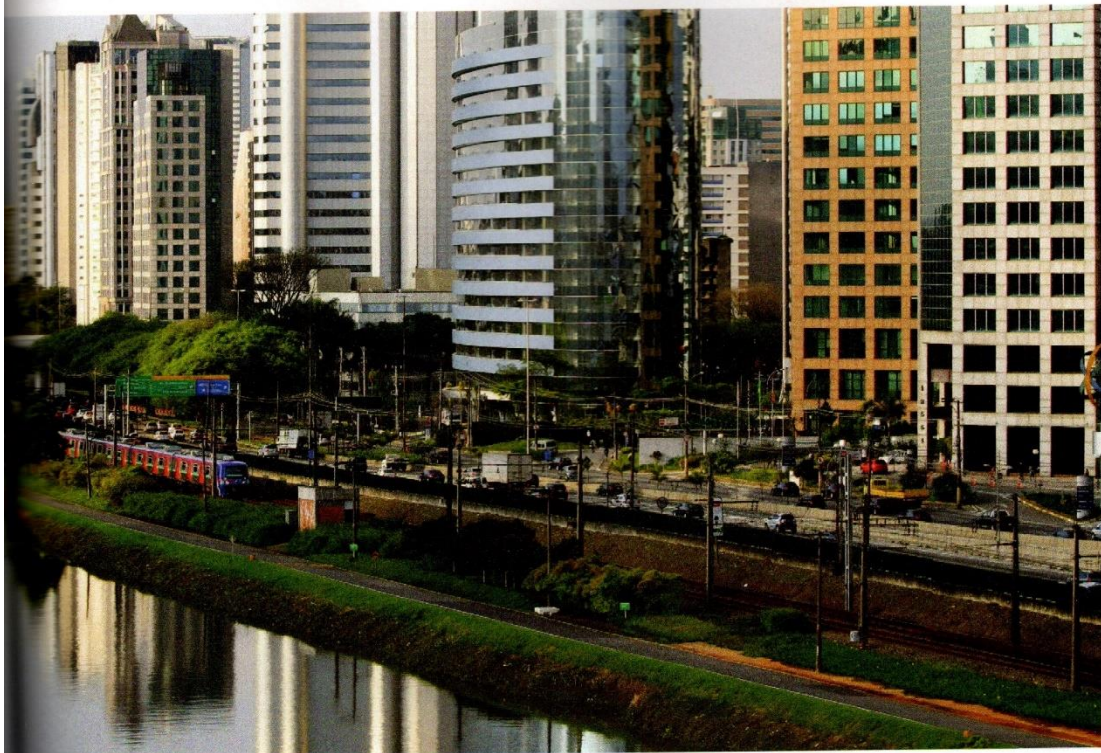
maiores cidades do mundo, separando os centros urbanos com prioridade para o transporte rodoviário daqueles com amplas redes de trens, sejam

subterrâneos, de superfície ou de vias elevadas.

Em Tokyo, no Japão, por exemplo, um habitante consome 7 vezes menos energia para se deslocar do que um morador de Houston, nos Estados Unidos. E a diferença entre as emissões de gases associados ao transporte são ainda mais marcantes: cada pessoa emite 19 vezes menos poluentes em Tokyo do que em Houston. Na cidade japonesa, 37% das viagens diárias são feitas a pé ou de bicicleta e 31% por transporte público (sobre trilhos). Na cidade norte-americana, impera o carro: 3% das viagens diárias são feitas a pé ou de bicicleta e apenas 1% por transporte público (ônibus).

Com números assim, Kenworthy é categórico em afirmar que mesmo





WOLFFERRE

TERRA DA GENTE | sustentabilidade

45

para os exaustivos congestionamentos da Grande São Paulo a solução está nos trilhos. “São Paulo é uma cidade ideal para trilhos”, reafirma ele. O secretário de Transportes Metropolitanos do governo paulista, José Luiz Portella, também aposta nesta opção. “Concordo em 100%: a solução é aumentar barbalemente a rede sobre trilhos em São Paulo. Tanto que devemos passar de 60 quilômetros de linhas do Metrô para 240 km, já em 2010, e 380 km no final de 2013”. Ao mesmo tempo, paulatinamente, devem aumentar as restrições à circulação de carros.

“Primeiro implantaremos uma política de estacionamentos junto às estações de Metrô e da Companhia Paulista de Transportes Metropolita-

TRILHOS PAULISTANOS

Ao longo da Marginal Pinheiros, na cidade de São Paulo, os trens da CPTM já desafogam o trânsito e amenizam a paisagem

nos (CPTM) para incentivar as pessoas a fazerem uma viagem menor de carro. Em lugar de ir de casa até o trabalho ou outro destino final, a pessoa vai até o estacionamento, deixa lá o

O ideal é combinar o transporte sobre trilhos com bicicletas

carro e completa a viagem de trem, metrô, bicicleta ou mesmo a pé”, explica o secretário. “Depois implantaremos mais ciclovias e investiremos

na mudança da cultura do carro, essa mania de parar exatamente em frente ao local de destino ao invés de andar algumas quadras ou usar o transporte público. Vamos quebrar o medo de

deixar o carro, oferecendo mais segurança, sinalização, trens limpos, no padrão do Metrô de São Paulo. E vamos investir na confiabilidade: se prometemos um trem a cada 4 minutos, temos que entregar um trem a cada 4 minutos”.

Uma mudança tão radical leva tempo – 10 a 15 anos, na estimativa de Kenworthy. Afinal, não é fácil organizar uma metrópole de quase 20



milhões de habitantes, 4,9 milhões de automóveis e 1,7 milhão de ônibus, caminhões e motos (até junho de 2009). Mas mesmo as melhorias parciais são bem recebidas pela população à medida que são adotadas, garante o especialista australiano, com base em experiências que acompanhou de perto.

Em München, na Alemanha, a opção pelos trilhos começou em 1975, na gestão do prefeito Georg Kronawitter, que costumava dizer: "A cada milhão que gastamos em ruas ficamos mais perto do assassinato de nossa cidade". Hoje a cidade exhibe agradáveis corredores verdes entre os edifícios, por onde circulam trens ladeados de vias arborizadas para pedestres e ciclistas. O mesmo ocorre em Zurich, na Suíça, e Helsinki, na Finlândia.

Em Vancouver, no Canadá, os pla-

O VERDE DE VOLTA

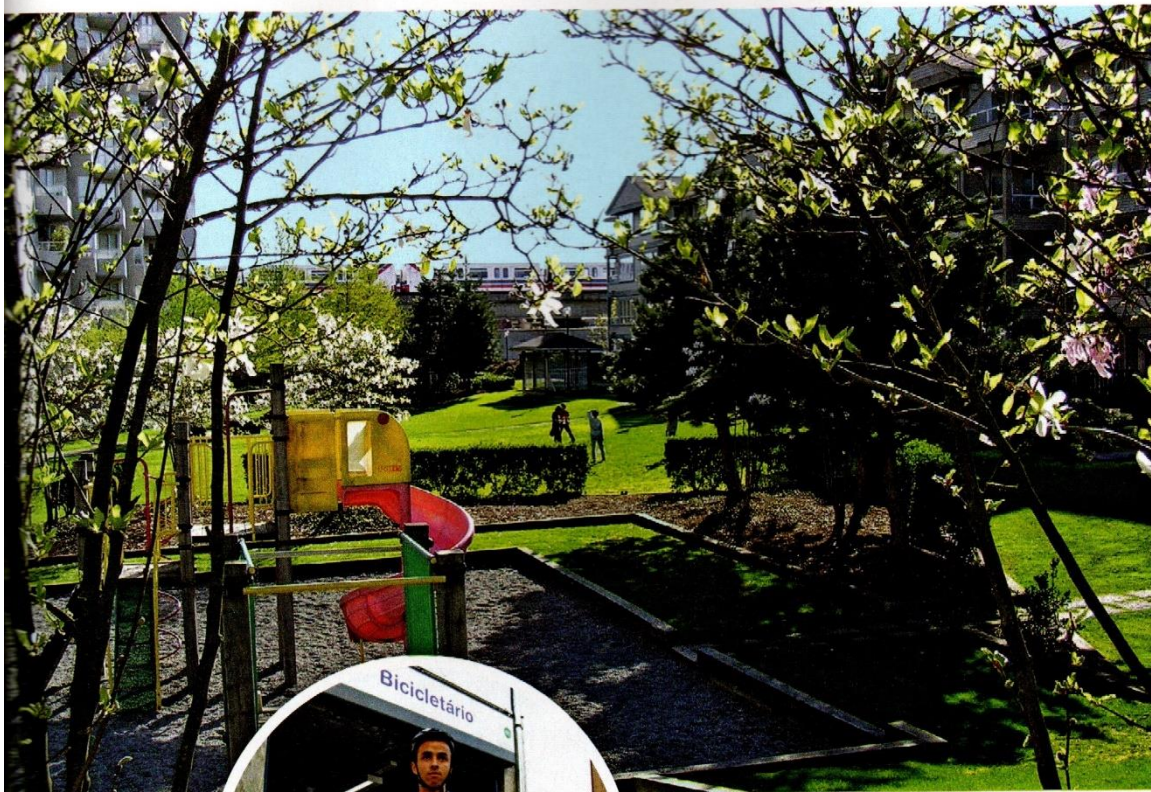
Na cidade alemã de Munchen (acima), corredores arborizados para pedestres acompanham os trilhos, entre os edifícios. Em Vancouver, no Canadá (à dir.) o espaço antes reservado a estacionamentos torna-se área de lazer, graças ao trem em vias elevadas. No destaque, Leonardo Bezerra dos Santos sai do bicicletário, no Metrô de São Paulo.

nos de construir vias expressas e estacionamentos para veículos foram substituídos por um eficiente sistema de transporte por trilhos, permitindo abolir carros de bairros inteiros, como False Creek, onde vivem 20 mil pessoas, tendo à disposição amplos passeios públicos exclusivos para pedestres e áreas verdes para crianças.

"Planejamento urbano sustentável tem tudo a ver com conforto humano, com a facilidade de se movimentar pela cidade, com a facilidade de se entender a cidade, com a durabilidade da infraestrutura urbana e com a variedade de usos do solo", resume Jeff Kenworthy. Para ele, é importan-

te apostar cada vez mais em tecnologias e opções que poupam os recursos naturais, produzem menos lixo e poluentes e aproximam as pessoas da natureza e de uma vida saudável.

Uma alternativa de transporte capaz de atender a tais requisitos é a bicicleta. Sobretudo quando se promove sua integração com sistemas de transporte público sobre trilhos. E esta também é uma aposta em São Paulo. Desde fevereiro de 2007, os ciclistas podem levar suas bicicletas dentro dos trens da CPTM ou do Metrô, nos finais de semana e feriados. Em 2008, o horário foi ampliado, com autorização de transporte também a partir



das oito e meia da noite.

Outra opção já disponível é utilizar gratuitamente os estacionamentos de bicicletários no Metrô e na CPTM, usando a bicicleta para complementar o percurso de casa à estação e vice-versa. E ainda dá para emprestar ou alugar bicicletas públicas para completar o trajeto até o trabalho ou para circular pelo centro, escapando de táxis, ônibus e congestionamentos. O empréstimo é para curtos períodos, de até uma hora. A partir daí, o aluguel custa R\$ 2,00 por hora. A vantagem é que essas bicicletas não precisam ser devolvidas no mesmo lugar de onde



foram retiradas. A devolução pode ocorrer em qualquer outro bicicletário da cidade. “Queremos que o cidadão do Horto Florestal (Zona Norte) ande de barco na Guarapiranga (Zona Sul) e o de Guarapiranga saia para caminhar no Horto. Para isso precisa existir uma linha de Metrô, de onde depois eles possam pegar uma bicicleta, um ônibus, ou até um táxi, mas num trecho mais curto, mais barato”, enfatiza o secretário José Luiz Portella. “O paulistano precisa se apropriar da cidade de São Paulo”.

“O transporte urbano precisa ser

visto como um sistema multimodal”, concorda Jeff Kenworthy. “São Paulo tem grande potencial para se tornar uma cidade sobre trilhos. Uma zona urbana deste tamanho, com esta densidade, não pode funcionar sem expandir constantemente sua rede sobre trilhos. Não há outra forma de garantir capacidade, confiabilidade e velocidade ao transporte urbano”.

SAIBA MAIS:

CPTM – www.cptm.sp.gov.br
Metrô – www.metro.sp.gov.br

Bicicletários nas estações de Metrô – www.metro.sp.gov.br/servicos/bicicletario/bicicletario.asp

Bicicletários nas estações da CPTM – www.cptm.sp.gov.br/E_NOTICIAS/Campanhas/Bicicletario.asp

Para levar sua bike dentro de trens, conheça as regras do Ciclista Cidadão – www.cptm.sp.gov.br/E_NOTICIAS/Campanhas/ciclista_cidadao.asp

Em inglês, os livros sobre o assunto de autoria (ou co-autoria) de Jeffrey Kenworthy são: *Cities and Automobile Dependence: An International Sourcebook; Sustainability and Cities: Overcoming Automobile Dependence; An International Sourcebook of Automobile Dependence in Cities, 1960-1990 e Winning Back the Cities.*