

ENTREVISTA *INTERVIEW*



Luis Antonio Lindau,
Presidente do Centro de
Transporte Sustentável
*President of the Sustainable
Transportation Center*

“TRANSPORTE INDIVIDUAL DEVE PAGAR TARIFA EM HORÁRIO DE PICO”

A população que não tem carro paga um preço muito alto nos congestionamentos urbanos

“*INDIVIDUAL TRANSPORTATION SHOULD PAY FARES DURING RUSH HOURS*”

Those who do not own a car are the ones who pay the highest price for urban traffic jams

Criado em 2005 para subsidiar governos e empresas na área de transporte e mobilidade urbana, o Centro de Transporte Sustentável (CTS Brasil) desenvolve soluções ambientalmente adequadas para as grandes cidades do Brasil e do Cone Sul. Em entrevista concedida a este Anuário, seu presidente, Luis Antonio Lindau, propõe estratégias para enfrentar os grandes congestionamentos urbanos.

Série Estudos Rodoviário – Qual é o papel que o CTS desempenha na questão da mobilidade urbana?

Luis Antonio Lindau – O Centro de Transporte Sustentável é uma associação sem fins lucrativos voltada para a produção de soluções ambiental e financeiramente sustentáveis. Desde sua fundação, em 2005, integramos a Rede EMBARQ/ WRI. Dispomos de estrutura, tecnologia e equipe internacional altamente especializada. Temos um histórico de casos bem sucedidos. O CTS México, por exemplo, projetou e gerencia o moderno sistema de ônibus de alta capacidade em corredor exclusivo da Cidade do México, conhecido como Metrobus.

Série Estudos Rodoviário – Qual é a realidade da América do Sul no que diz respeito ao ir e vir nas grandes cidades?

Luis Antonio Lindau – A América do Sul compreende 13 países e uma população de 371 milhões de habitantes, 70% dos quais vivem em áreas urbanas. No Brasil e na Argentina os níveis de urbanização

Established in 2005 to subsidize governments and companies in the areas of transportation and urban mobility, the Sustainable Transportation Center (CTS Brasil) develops environmentally adequate solutions for large cities in Brazil and the Southern Cone. During the interview to this Yearbook, the Center’s president, Luis Antonio Lindau, proposes strategies to deal with massive traffic jams.

Highway Studies Series – What is the role of CTS regarding urban mobility issues?

Luis Antonio Lindau – *The Sustainable Transportation Center is a non-profit organization whose purpose is to produce environmental and financially sustainable solutions. Since its foundation, in 2005, we belong to the EMBARQ/ WRI network. We are supported by our structure, technology and highly specialized international team. We have a background of successful projects. CTS Mexico, for example, has developed and is the manager of the modern high-capacity bus system running on exclusive tracks in Mexico City, known as “Metrobus.”*

Highway Studies Series – What is the reality in South America in relation to mobility in large cities?

Luis Antonio Lindau – *South America is formed by 13 countries and a population of 371 million inhabitants, of which 70% live in urban areas. Urbanization levels in Brazil and Argentina reached*

atingem 84 e 90%, respectivamente. Em 2015 haverá 61 cidades sul-americanas com mais de 750 mil habitantes e com clara necessidade de corredores urbanos voltados para o transporte sustentável.

Série Estudos Rodoviário – No futuro, não poluir será um hábito tão estratégico quanto economizar energia e trocar o transporte individual pelo coletivo. De que maneira a sociedade organizada pode contribuir para que a população introjeite esses valores?

Luis Antonio Lindau – As políticas que norteiam questões como a do transporte público são políticas e enquanto tal devem ter suporte da sociedade. Nosso papel é informar e catalizar as sugestões para que o poder público reavalie, quando necessário, suas prioridades. O objetivo final é sugerir soluções sustentáveis e melhorar a qualidade de vida da população.

Série Estudos Rodoviário – Qual é o índice de motorização no mundo?

Luis Antonio Lindau – Só 8% da população mundial têm carro, o que significa 80 automóveis a cada mil habitantes. A média brasileira nas grandes cidades é de 300 carros e nos Estados Unidos chega a 800 p/mil. Aqui no Brasil, o confronto do crescimento da população e da frota é alarmante: dos anos 70 para cá, enquanto a população duplicou, o número de carros nas ruas multiplicou por dez.

Série Estudos Rodoviário – O automóvel é o grande vilão dessa história?

Luis Antonio Lindau – A questão não se resume apenas e tão somente a quantidade de carros nas ruas. Assim como não é muito correto dizer, diante dos avanços tecnológicos, que o ônibus polui mais do que os outros modais. As novas tecnologias já utilizam hidrogênio e existe até mesmo a alternativa elétrica. É bom lembrar também que as cidades têm sua própria geografia e, por isso, cada caso é um caso. Não se pode, assim, contrapor, de forma simplista, o ônibus ao metrô. A melhor solução para o Rio, que vai receber grandes eventos internacionais, é o BRT, que nós apoiamos e funciona muito bem em Curitiba.

Série Estudos Rodoviário – Qual é o lugar, então, do automóvel?

Luis Antonio Lindau – A questão é como desestimular o uso do transporte individual. Não é possível, por exemplo, convencer o usuário a não usar o carro

84% and 90%, respectively. By 2015 there will be 61 South-American cities with over 750 thousand people, indicating a clear necessity of urban routes for sustainable transportation.

Highway Studies Series – In the future, not polluting will be as strategic as saving energy and changing from individual to collective transportation. How can an organized society contribute for the adoption of these values?

Luis Antonio Lindau – Directives for subjects such as public transportation are political and, as such, must be supported by the society. Our role is to inform and catalyze suggestions in order to allow for public powers to evaluate its priorities whenever necessary. Our final goal is to suggest sustainable solutions and improve the population's quality of life.

Highway Studies Series – What is the world's current motorization index?

Luis Antonio Lindau – Only 8% of the planet's population has a car, which means 80 vehicles for one thousand inhabitants. Brazil's average in large cities is 300 cars per thousand, and 800 per thousand in the United States. In Brazil, the comparison between the population's growth and the fleet's is alarming: as of the 70s, the number of cars running on the streets increased 10 times, as the population doubled.

Highway Studies Series – Are cars the bad guys of this situation?

Luis Antonio Lindau – This is not only about the amount of cars on the streets. Just as it may not be quite correct to say that buses are more polluting than other modals, after all the technological advances the industry has made. New technologies already use hydrogen, and there are electrical alternatives, too. We should have in mind that cities have their own geography, so the cases must be considered one by one. Thus, one should not oppose buses to the subway in a simplistic manner. The best solution for Rio, which will host large international events, is the BRT, which is supported by us and works very well in Curitiba.

Highway Studies Series – So, what would be the function of cars?

Luis Antonio Lindau – The point is how to discourage the use of individual transportation. For

ENTREVISTA *INTERVIEW*

só com programas de conscientização. É necessário tocar na parte mais sensível do indivíduo: seu bolso. Uma alternativa é mexer no preço do estacionamento. Outra é criar um pedágio urbano, que eu chamo de tarifa de congestionamento.

Série Estudos Rodoviário – Como funcionaria esse sistema?

Luis Antonio Lindau – O valor da tarifa para circular pela área urbana variaria de acordo com o horário. Como acontece com a telefonia, que tem uma tarifa de pico e preços mais convidativos em horário de menor procura. Aí, no caso, das duas uma: ou o dono do automóvel usa o transporte individual em outro horário ou contribui com uma receita que vai ser aplicada no transporte coletivo.

Série Estudos Rodoviário – Mas, a sociedade não costuma reagir bem a este tipo de medida. Correto?

Luis Antonio Lindau – É verdade. A primeira reação é classificar a restrição como absurda e usar argumentos fundamentados no direito de ir e vir. O nosso papel é mobilizar as pessoas. Fazer a população entender que o usuário do carro não paga por sua circulação, mas, por outro lado, a sociedade como um todo, notadamente os que não têm carro, paga um preço muito alto nos megacongestionamentos. Na cidade de Estocolmo isso foi decidido por meio de plebiscito e lá tem horas do dia em que o motorista não paga nada para circular. Entendo que o transporte individual deve pagar tarifa em horário de pico.

Série Estudos Rodoviário – Quais são os principais projetos que o CTS desenvolveu sobre o tema?

Luis Antonio Lindau – Elaboramos os termos de referência para licitar a primeira Pesquisa Domiciliar de Origem e Destino para o Instituto de Planejamento Público Urbano de Curitiba. O trabalho vai subsidiar a prefeitura na elaboração do Plano de Mobilidade que vai nortear o desenvolvimento urbano da cidade e da região metropolitana. Um outro projeto, o Portais da Cidade, trata da retirada dos terminais rodoviários do centro de Porto Alegre e a conseqüente redução da poluição e revitalização da área. Desenvolvemos também um software de simulação da operação de sistemas BRT para que os projetistas possam testar diversas alternativas de solução ainda na fase de projeto. ●

example, it's impossible to convince drivers not to use their cars only based on awareness programs. It is necessary to touch the individual's most sensitive part: his pocket. One alternative would be changing parking prices, or creating urban tollhouses.

Highway Series Studies – How does this system works?

Luis Antonio Lindau – *The value of the fare to circulate in urban areas would vary according to the time. Just as it happens in the telephone system, which has peak-hour fares or offers lower prices in calmer hours. Thus, car owners would either use individual transportation in other periods of the day or pay the fares and contribute with revenues that should be directed to collective transportation.*

Highway Studies Series – But the society usually does not react well to this type of measure, right?

Luis Antonio Lindau – *That is true. The first reaction is to consider the restriction absurd, using arguments grounded in mobility rights. Our role is to mobilize people. Make the population understand that car users do not pay to circulate, but society as a whole – especially those who do not own a car –, pays a high price for mega traffic jams. In Stockholm, this situation was decided through a plebiscite. There, during some hours of the day, drivers do not have to pay to circulate. My personal opinion is that individual transportation should pay a fare during rush hours.*

Highway Series Studies – What are CTS's main projects regarding this subject?

Luis Antonio Lindau – *We settled the reference terms to bid the first Origin and Destination Domicile Research of the Curitiba Institute for Public Urban Planning. This study will support the city administration to design Curitiba's Mobility Plan – including guidelines for urban development –, as well as for the metropolitan region. Another project, the "City Portals" deals with the removal of intercity bus terminals from Porto Alegre's downtown area, in the state of Rio Grande do Sul, and consequent pollution level reduction and revitalization of the area. We have also developed a software program simulating BRT operation systems, so that technicians are able to check various alternatives during the project's development. ●*

A CIDADE QUE FOI PENSADA

Capital paranaense humanizou o transporte público na década de setenta

A PLANNED CITY

The capital city of the state of Paraná improved the public transportation system in the 1970s

Após ouvir o urbanista Jaime Lerner condicionar, durante Convenção sobre Mobilidade realizada no Rio, o sucesso da implantação dos BRTs na cidade aos tubos de embarque – que eliminam filas nos pontos e o tempo gasto nas roletas dos coletivos – este jornalista resolveu constatar in loco a tese do conferencista. Não que isso fosse necessário. Passei quatro dias em Curitiba, em 1996, produzindo matérias sobre saneamento para uma revista, e usei o sistema coletivo de transportes em quase todos os deslocamentos pela cidade – que à época já era uma referência mundial quando o tema é mobilidade urbana. De uma entrevista para outra – e não foram poucas – raramente foi necessário usar um táxi e despendar mais dinheiro do que as tarifas básicas locais.

Enquanto preparava um roteiro para a investigação – agora instalado num quiosque da Avenida Atlântica – lembrei de um outro localizado numa praça arborizada no centro da capital paranaense – onde embarquei no coletivo que me conduziu ao distante aeroporto de São José dos Pinhais. Durante a viagem, rápida e tranqüila, percebi como as paradas, ao longo do trajeto, eram muito diferentes do cotidiano que a população carioca enfrentava, ou melhor, enfrenta até hoje: com a tarifa já paga, os usuários entravam no veículo rapidamente e o ônibus seguia viagem de imediato. Foi com essa recordação curitibana que saí para enfrentar a realidade carioca.

A Convenção aconteceu em Copacabana, bairro atendido por estações do metrô. Os ônibus de integração com o metropolitano não trafegam pela famosa via litorânea, de maneira que caminhei até a Avenida Nossa S^a de Copacabana – artéria paralela por onde dezenas de linhas de ônibus se superpõem em trajetos que, em alguns casos, duram tanto quanto viagens intermunicipais. Como era a hora do rush – por volta das 17h30m – o engarrafamento fez com que não só o integração demorasse a chegar, mas duplicou o tempo gasto no percurso até a estação Siqueira Campos. Quatro estações depois, no Catete, senti na pele a diferença entre uma cidade pensada e outra que não foi. ●

Paulo Marinho

After having heard urbanist Jaime Lerner saying, during the Mobility Meeting in Rio de Janeiro, that the success of the implementation of the BRT system in this city depends on the boarding tubes – which eliminate queues at bus stops and save time at bus ratchets, I decided to check Lerner's thesis in loco. However, this was not necessary. I spent four days in Curitiba (state of Paraná), in 1996, working on stories about sanitation for a magazine, and I used the bus transportation system to move around the city, which, at that time, already was a world reference in urban mobility. Going from one interview to another – and I have made quite a few – it was seldom necessary to use a taxi and spend more money than the local bus fares.

While preparing a plan for the investigation – now, sitting at a kiosk at Atlântica Avenue, in Rio de Janeiro –, I recalled another kiosk, located in a square downtown Curitiba, where I took a bus to the far-off São José dos Pinhais airport. During a fast and calm trip, I noticed how the stops along the route were quite different from the daily difficulties faced by Rio's population until the present: after paying for their tickets, users quickly got on the bus, which continued its trip swiftly. Having Curitiba in mind, I went out to face Rio's reality.

The Meeting took place in Copacabana, an area served by subway stations. Buses that integrate to the subway system do not run through the famous coastline, so I walked towards Nossa Senhora de Copacabana Avenue, a parallel street through which dozens of bus lines superpose each other on routes that, in some cases, last as long as intercity trips. Since it was the rush hour – at about 5:30 pm –, the traffic jam not only delayed the integrated bus, but also doubled the time spent on the trip to the Siqueira Campos subway station. After four stations, in Catete, I personally felt, once again, the difference between a planned city and a city that has not been planned. ●

Paulo Marinho