



# Gusmão

Setembro de 2014

**NÃO ESPERNEIE, SÃO PAULO TAMBÉM É BONITA DO LADO DE FORA DO CARRO**

*Por Veridiana Domingos Cordeiro*

Abre o vidro.

“Vai pra puta que o pariu!”

Pé na embreagem.

“Não vai dar tempo”.

Faixa de ônibus vazia.

Desliga o carro.

“Essa cidade vai explodir!”.

Bibiiiiiii.

Liga o rádio.

Reinaldo Azevedo fala na Jovem Pan. Fala, fala, fala, falafalafalafalafalafala... zzzzzzzzz

Dá um totó no carro na frente.

“Isso é culpa do prefeito! Se fosse a pé chegaria mais rápido!”

Ótimo! Aliás, por que não vai de bicicleta?

Os últimos meses têm sido decisivos e trazidos muitas mudanças para a vida da cidade de São Paulo no que se refere à mobilidade urbana. Esta pauta veio das vozes das jornadas de junho; pauta posta pela própria população. É claro que mudança (senão “revolução”) causa um certo incômodo. Afinal, mudar o *status quo* não é fácil, nem para quem está executando a mudança e nem para quem está a sofrendo. O fato é que com ou sem reclamações, São Paulo está dando um giro de 180º graus para se

alinhar com os projetos urbanos de grandes cidades do mundo. O projeto de 400km de ciclovias e a realização de quase 400 km de faixas exclusivas de ônibus não são alucinações do mandato Haddad. Se o fossem, não estariam sendo apoiadas por grandes nomes do urbanismo nacional, como Nabil Bonduki e Ermínia Maricatto.

Em Copenhague, 32% dos trabalhadores se locomovem de bicicleta para o trabalho, além de ter um bairro, Christiania, onde carros não podem entrar. Países nórdicos têm outra configuração social e espacial. Está certo que comparações com eles são um tanto enviesadas. E comparar com nossas cidades latino americanas, está valendo? Bogotá é um bom exemplo de um início de mudanças rumo à mobilidade urbana que prioriza o transporte coletivo e transportes não poluentes, como a bicicleta. Em uma cidade em que apenas 13% da população possui carro, as transformações em Bogotá eram quase compulsórias, mas mesmo assim, as camadas elitizadas não aceitaram com facilidade a diminuição de faixas para carros e o fim de inúmeras vagas de rua. À luz dos acontecimentos de Bogotá, parte da sociedade paulistana tem apresentado reações similares: o fim das 40 mil vagas de rua e a extensão de faixas exclusivas para ônibus chegou como um soco no estômago para aqueles que se locomovem sozinhos dentro de seus carros de cinco lugares.

A rejeição contra a administração Haddad é perfeitamente explicável quando retomamos a convulsão política (que quase culminou em deposição do prefeito) que aconteceu ao longo do mandato de Enrique Peñalosa, prefeito de Bogotá entre 1998 e 2001 e responsável por grande parte das mudanças viárias de Bogotá. A capital colombiana conta com 121km de ciclovias, nas quais trafegam, diariamente, 1,5 milhão ciclistas, sendo que ainda há um esforço para a melhoria do transporte público. Na esteira dessas mudanças iniciais, a prefeitura paulistana também tem se esforçado, dentro do possível (lembrando dos sempre presentes e espinhudos obstáculos postos pelos cartéis de ônibus da cidade), para a melhoria do transporte coletivo. As faixas exclusivas já apontam para uma velocidade 68% maior, trazendo mais comodidade e rapidez para quem trafega de ônibus pela cidade. Há também uma nova frota de ônibus com wifi e ar condicionado, tornando assim mais agradável o transporte coletivo para aqueles que ainda estão acostumados com suas redomas de vidro e lataria.

Fim de vagas na rua, expansão de faixas exclusivas para ônibus, construção de ciclovias fazem parte de um projeto de cidade que respeita o coletivo, as interações sociais e ocupa o espaço público. Tais ações não são isoladas, mas acompanhadas de outras como, a legalização de artistas de rua, o diálogo com os skatistas e a legalização das comidas de rua. Por anos, os artistas de rua tiveram que pedir autorização na prefeitura para se apresentar. Desde quando espaço público tem dono? Por que privar os transeuntes de experiências artísticas e culturais? Da mesma maneira, as comidas de rua possibilitam ao pedestre uma opção de não ficar recluso em shoppings ou

restaurantes. Uma vantagem do projeto atual de food-trucks é que eles se diferenciam da “barraquinha de cachorro-quente” e do “carrinho de yakisoba” porque são inspecionados pela subprefeitura, têm autorização da municipalidade e, portanto, pressupõem maior segurança e condições sanitárias ao consumidor. O *Le Parkour* (modalidade, com origem na França, que envolve o deslocamento rápido pelos obstáculos da cidade) só poderia ter se desenvolvido em uma cidade que permite a interação dos habitantes com seus equipamentos urbanos, bem como a interação entre os próprios habitantes. É nesse sentido que o diálogo estabelecido com os skatistas também é parte desse novo projeto de cidade.

Vida longa à São Paulo ocupada por seus próprios habitantes. Vamos nos desarmar e olhar para este novo projeto do lado de fora da janela do carro.

“Calçadas são um direito do cidadão. Ter carros estacionados é uma decisão política. Não há nada técnico, nem legal que obrigue a ter vagas. Estacionar não é um direito constitucional”. Enrique Peñalosa

“Uma boa cidade não é aquela em que até os pobres andam de carro, mas aquela em que até os ricos usam transporte público. Cidades assim não são uma ilusão hippie. Elas já existem”. Enrique Peñalosa<sup>1</sup>

---

<sup>11</sup> Essas citações foram retiradas da palestra do ex prefeito de Bogotá na palestra concedida por ele na Portland State University. Segue o link:  
<https://www.youtube.com/watch?v=W03qBlwtRJI>