



Em Porto Alegre, grupos têm se manifestado em defesa do uso coletivo do espaço público e contra o privilégio dado ao automóvel

# Ainda há tempo:

## por uma Copa com calçadas e bicicletas

Eber Pires Marzulo\*

Em madrugada já fria no final de maio, barracas de jovens estudantes em vigília protegendo árvores ameaçadas de corte pela prefeitura municipal para construir mais pistas em avenida central são abruptamente abertas pela Polícia Militar. Muitos dos ocupantes foram arbitrariamente presos. Essa foi a forma que os poderes públicos municipal e estadual encontraram para enfrentar os protestos de estudantes. Na tradição do Estado Moderno, os jovens estavam defendendo o que é público e, logo, no exercício de seus direitos como cidadãos. Trata-se, então, de um caso de Justiça e não de Estado. O direito à resistência é um princípio do Estado democrático que extrapola os limites do Estado de Direito.

As manifestações recentes em Porto Alegre têm como centro o debate sobre o espaço público. Um dos primeiros levantes teve como protagonistas jovens estudantes que agiram contra a decisão da prefeitura de cortar árvores para aumentar a quantidade de pistas em avenida da orla do Guaíba na região central da cidade. Foram dias de protesto e acampamento, repetindo a tática utilizada nos últimos anos em diferentes pontos do planeta em movimentos cuja pauta foi a crise financeira internacional, como no *Occupy* nos EUA e como nos *Indignados* na Espanha, passando pelas lutas democráticas no norte da África, em especial na Praça Tahrir, no Egito, até as lutas ainda em curso em Istambul na Praça Taksim. Os combates políticos na Praça Taksim têm particular semelhança com os de Porto Alegre, por aqueles se tratarem, em seu princípio, segundo a imprensa internacional, de protestos contra a tentativa do governo turco de privatizar parte da Praça.

Os protestos na capital gaúcha, desde 2011, têm se caracterizado pela defesa do uso coletivo do espaço público e contra o privilégio dado ao automóvel. Em manifestações locais organizadas por rede de vizinhos contra a implantação de viadutos; nos protestos na região central contra o aumento das tarifas do transporte público; nas manifestações contra a liberação do Largo Glênio Peres, defronte ao Mercado Central, para utilização como estacio-

namento – Largo Vivo; nos atos contra a colocação de ícones de companhia patrocinadora da Copa do Mundo em locais públicos; no fechamento de vias com uso de bicicletas – conhecido como Massa Crítica; na ocupação de vagas para estacionamento com atividades culturais – Vaga Viva; e no acampamento em parque público contra o corte de árvores para a duplicação de avenida. Saliente-se a conexão difusa entre ações de caráter internacional, como o Massa Crítica e o Vaga Viva. Vistas em seu conjunto, as manifestações apontam nitidamente para a emergência de uma consciência civil em defesa do espaço público e contrária à priorização dada pelas ações públicas aos interesses privados.

Há algo de particularmente relevante nos protestos do ponto de vista do Planejamento Urbano, pois ao mesmo tempo que explicitam a inexistência de debates públicos sobre as decisões do governo municipal, o que intervêm diretamente na vida cotidiana da população da cidade e da região metropolitana, alinham-se às políticas públicas urbanas desenvolvidas nas capitais democráticas do mundo ocidental. Se o primeiro aspecto demonstra um grave retrocesso na experiência de democracia participativa que inseriu Porto Alegre como referência mundial, o segundo coloca nossos gestores públicos na retaguarda do que vem se estabelecendo desde os anos 90 como consenso em termos de políticas públicas de mobilidade, isto é, a priorização do transporte público confortável, do transporte individual não motorizado ou ciclomotorizado e do deslocamento a pé. Mas nem tudo sem perdas. Nossas mobilizações estão sintonizadas com a contestação mundial e com o sentido das intervenções urbanas mais recentes nas principais cidades do mundo.

Anacrônico seria uma palavra gentil para nomear o que significa, no presente, investir no aumento de pistas para automóveis, em viadutos e na construção de estacionamentos. Mais ainda em áreas centrais. Anacrônico, pois o esgotamento do modelo de deslocamento intraurbano e metropolitano baseado no automóvel é um consenso. Seja do ponto de vista estrito da mobilidade, seja como postura ambiental, o momento em todo o mundo é de expansão e qualificação do transporte público de massa hierar-

quizado e associado a outras formas de movimento nas cidades e metrópoles.

O que vemos, nas ações voltadas à Copa, é uma inversão. Fora os BRTs, que ocuparão em sua maioria os antigos corredores de ônibus, modernização necessária mas absolutamente insuficiente, não se tem nada de relevante para a melhoria do sistema público de transporte de massa, em particular do trem metropolitano. Ciclovias andam a passo de tartaruga e calçadas, nas quais caminhar é uma aventura de risco para joelhos e tornozelos, têm investimento zero. Os recursos públicos são gastos em obras viárias para o automóvel, projetando-se uma cidade com largas pistas, muitos novos viadutos, edifícios-garagem no centro e área pericentral e vias cada vez mais engarrafadas. Cada pista a mais, cada estacionamento a mais absorverá mais carros, aumentando o tempo de viagem e prejudicando todo o fluxo, inclusive do transporte público. Além disso, a política de preços para o uso do transporte público é inibidora de seu consumo para as populações mais pobres. A manutenção, ainda nos dias de hoje, de tarifas por trecho é vergonhosa. Os cálculos estão prontos há anos nas principais capitais do mundo ocidental sobre como viabilizar o valor do deslocamento por passageiro-dia, e não por viagem.

Perde-se oportunidade ímpar. O caso mais agudo é o da falta de investimento na melhoria das calçadas. A legislação que imputa aos proprietários a responsabilidade não faz sentido. Nada mais público, pois de uso e acesso comuns, do que as calçadas de nossas cidades. Todavia, não bastasse o descompromisso do poder público municipal em sua manutenção e melhoria, este ainda a preenche com inúmeros obstáculos, como placas de sinalização, pontos de ônibus e lotação, e postes para a fiação de cabos de forma completamente irracional. Andar caminhando na cidade é um risco, mesmo sem atravessar as ruas pensadas apenas para os carros. A saída seria simples: racionalizar a distribuição das paradas juntamente às placas de sinalização. A fiação infernal e de risco pendurada em postes deveria estar há muito enterrada. Teríamos – com pouco investimento, comparado aos custos das obras voltadas às melhorias para a circulação de automóveis – uma

cidade mais agradável para se andar a pé, de bicicleta ou afins e para usar o transporte público. Se levarmos em conta que tais melhorias tendem a ter perenidade e o aumento da capacidade das vias para os automóveis tende a se esgotar rapidamente, vide o exemplo local da Terceira Perimetral, os custos de tais investimentos seriam ainda menores. Lembremos que, enquanto o crescimento da população de Porto Alegre diminui, o número de carros aumenta exponencialmente.

Assistir à Copa ou a qualquer grande partida de futebol na cidade ficaria muito mais agradável com transporte público acessível e de qualidade. O torcedor poderia, por exemplo, ir de trem ou BRT até uma estação de aluguel de bicicletas, tomar uma ciclovia e, no final, deixar o veículo em outra estação para seguir por alamedas para pedestres, cantando e conversando com aquele estranho ao lado com o qual naquele momento comunga da mais profunda identidade: o amor pelo futebol.

Ainda dá tempo. Em lugar de fazer estacionamentos, pistas e viadutos para mais automóveis nas cercanias de nossos estádios, se devem construir grandes esplanadas para deslocamento a pé, um sistema de transporte coletivo barato e confortável, articulado às estações de bicicletas e às próprias esplanadas para caminhar. Com estacionamentos distantes e também articulados às esplanadas e ciclovias. Sem engarrafamento, sem disputa e estresse entre pedestres e motoristas, sem caminhadas pelo meio das ruas, desviando das calçadas estreitas e malconservadas.

A cena final utópica: a torcida andando por grandes calçadas livres de obstáculos, cantando as cores de seu clube ou seleção de preferência, comprando amendoim, pipoca, churrasquinho, cachorro-quente e a cerveja mais gelada ou de sua preferência ao longo do caminho ao qual chegou de bicicleta, BRT ou micro-ônibus. E na volta, ainda mais comemoração, festejando a vitória de seu time – sem preocupação com o trânsito.

\* Professor do Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional (Propur) da Faculdade de Arquitetura da UFRGS