

§ Fundo musical suave §

§ Abertura §

[Pedro Vicente] Caminhadas... bicicletas...
skate, patins, patinete, canoa...!
Todo deslocamento de pessoas...
movido à força do corpo da própria pessoa
é chamado "Transporte Ativo".
Segundo os especialistas, as cidades bem-sucedidas do futuro
serão as que integrarem o transporte...
ao desenvolvimento urbano dando prioridade às pessoas,
cuidando da presença das pessoas no espaço público,
o que significa ter uma boa estrutura pro transporte ativo.
Será que as nossas cidades cuidam bem das pessoas?

§

§

[Ruídos urbanos]

[Ronco dos motores]

[Renata] E São Paulo tem uma curiosidade...
que quem tá dentro de carro...
não consegue entender que é uma verdade:
33% dos deslocamentos na cidade de São Paulo
são feitos exclusivamente a pé.
Um terço dos deslocamentos do ponto A ao ponto B
a pessoa sai a pé e chega a pé.

Então, tem uma quantidade muito grande de gente só andando a pé.
Sem falar nos que andam a pé pra ir ao transporte público... ou para ir pros carros.
Então, na cidade de São Paulo, você tem 30, no máximo 32%... dos deslocamentos feitos em carros, e esses deslocamentos ocupam 80% do espaço público, poluem... matam, se você pensar que morrem dois pedestres por dia na cidade, e incomodam muita gente.

É pouca eficiência de transporte, né?!

[Ruídos urbanos]

[Pedro Vicente] Dentro dessa perspectiva, a gente tem, então, uma massa crítica... das pessoas que realmente acreditam... ou porque acreditam, ou porque não têm outra opção, elas lançam mão do transporte ativo.

Você acha que essa massa crítica tende a crescer?

A gente vai ter uma transformação iminente...

da cidade, da mobilidade urbana?

Você tá prevendo isso?

Se você quiser...

solucionar a questão da mobilidade de uma cidade, principalmente de uma cidade de grande porte, como São Paulo, só tem uma fórmula: pensar o transporte público, tornar esse transporte público atrativo, e pra você transformá-lo atrativo, você tem que fazer com que a mobilidade a pé... pra chegar a esse transporte público... seja agradável e segura.

E você tem que reduzir a facilidade...
pra quem se desloca em transporte individual,
porque ele ocupa muito espaço,
é ineficiente e é uma dor de cabeça.
Então, ele nunca vai sumir,
mas tem que ser usado nos casos extremos.

[Pedro Vicente] Se hoje o transporte ativo
parece inadequado ao ambiente árido de algumas cidades,
é graças à adoção...
de um padrão "carrocentrista" de desenvolvimento urbano...
que resulta hoje em mais de um bilhão de carros
pelas ruas do planeta,
causando congestionamentos, poluição e mortes no trânsito.
Levando em conta a estimativa de 2,5 bilhões de carros ativos
em 2050,
se nossa relação com a cidade não mudar,
nem se imaginao tamanho do caos.
Como as cidades podem se tornar organismos eficientes,
sem poluição, onde as pessoas gostem de morar e trabalhar,
e tudo flua sempre com calma e agilidade?

[Ezra com sotaque] Eu moro aqui faz quase 10 anos.
Vim aqui para aprender o idioma
e acabei ficando.

Sempre há uma disputa por espaço.
Às vezes, eu tenho que...
que clamar meu espaço,
dizer: "Este é meu espaço, sim!".
"Sou surdo! Não ouço nada!"...

falo isso pra qualquer pessoa que quer bater boca comigo.

Eu sei que não vale a pena bater boca...

com qualquer motorista bravo.

Eles estão bravos por muitas razões,

não necessariamente por causa de mim.

Este padrão de desenvolvimento é do século passado.

É uma ideia totalmente ultrapassada já.

E qualquer cidade grande, com densidade,

não comporta mais carros. É impossível!

Construir mais elevados em cima de elevados

vai dar mais espaço aos carros,

e o único caminho, pra frente,

é tirando espaço dos carros,

e dando pro transporte coletivo e ativo.

Eu já tinha perspectiva da cidade como ciclista.

Agora, estou revendo a cidade,

de uma perspectiva totalmente nova.

E... tipo...

agora, nesta rua aqui,

eu vejo a superfície da rua...

se for áspera... se for lisa...!

Eu gosto muito de rever a cidade...

nessa nova perspectiva.

Quantas vezes eu nem falo que vim aqui de bicicleta,

de uma viagem, porque...

"Você veio de Texas de bicicleta?"...

e todo mundo: "Oh!"... faz isso!

Conheço dezenas de pessoas...

que fizeram viagens maiores que a minha.

Então, pra mim, nem me choca.

Às vezes, as pessoas ficam chocadas...

com meu estilo de vida.

Tipo... quando falo com meus amigos...

vou a Pinheiros visitar amigos...

e falo: "Peguei Sumaré".

Eles: "Você pegou Sumaré de skate?!"...

[Rindo] "Sim...".

[Carla] Eu era muito estressada,

era daqueles motoristas ogros, querendo matar todo mundo.

E de bike você tem outro tipo de relação, até com o tempo.

Você faz as coisas com mais antecedência,

pra chegar nos lugares no horário,

mas você vai no seu ritmo.

Você não fica estressado porque o cara não te deixou passar,

porque você tomou uma fechada, porque teve greve...!

Você é livre. Você acaba ficando livre.

Preço de combustível... o trânsito...

eu não tenho muita paciência de ficar parado no trânsito.

Pra vir pro Centro de carro são 30 minutos, 40...

depois tem que deixar o carro estacionado... é complicado.

De bicicleta, vou em 15 minutos até à academia, ao Centro...!

Não tem nem comparação.

Como moradora da Vila Ipojuca, quando comecei a andar de bike,

pegava muita ladeira, porque eu não conhecia os atalhos.

Aí, comecei a ficar cansada e a procurar alternativas.

Comecei a achar vários caminhos onde não tinha ladeiras...

e eu conseguia chegar no mesmo lugar.

Aí, descobri bares novos, restaurantes novos,

lugares mais interessantes,
um monte de coisas mais legais, novas e interessantes
pra fazer por ali... de procurar outros caminhos.

[Fernando] A cidade, de carro, é muito veloz, rápida,
e aí você não vê as coisas que existem.

O que você vê de detalhe da cidade que seus olhos,
de dentro de um carro, não vê é impressionante.

Você perde muita coisa. Muita, mas muita coisa.

Acho que é um exercício...

até pra se conhecer mesmo a cidade... é andar a pé.

A gente tem que forçar caminhadas
pra conhecer a cidade.

Parece que, às vezes, esses lugares são...

eles param no tempo, em algum momento,

e o resto da cidade continua indo rápido,

em outra velocidade, e se reduz. Olha esse silêncio.

[Pássaros cantando]

[Pedro Vicente] Isso aqui é um rio?

[Fernando] Isso é um rio.

E aí você vê... só tem parede e tal...!

É a forma errada de como a cidade foi construída,

e é uma herança de Lisboa, que também é assim, que é...

[Pedro Vicente] Virar as costas pros rios.

[Fernando] A gente virou as costas pros rios.

Enquanto outras cidades da Europa

são feitas com os rios pra frente das casas,

aqui é aos fundos, então, todo mundo fecha tudo.

Os rios estão aqui, uma coisa que deveria ser bonita,

que poderia ser usada pra brincadeiras com as crianças,

pra acabar com o calor,
e são fechadas e escondidas do resto da cidade.
Aqui, ó... isso aqui é o rio. É o rio aqui.
Tá aí, fechado.
Não é esgoto. Isso aqui é o rio. É o rio que vem dali.
Imagina aberto, ali na praça, com uma fonte...!
Porra! Seria uma outra coisa pra cidade!
E tá aí, coberta! Mas ela tá aí, viva ainda!
[Pedro Vicente] E a gente tá vendo isso porque a gente tá indo a pé.
Você sabe disso porque anda a pé por aqui.
Essa é a visão crítica que a gente adquire...
quando a gente anda pela cidade,
quando você realmente ocupa o espaço público.
Você acha que andar a pé pela cidade...
aumenta a sua visão crítica?
[Fernando] Opa! Ah...!
Uma coisa que é muito clara...
é que cada bairro,
cada espaço da cidade, cada região,
teve uma forma como foi construída e como existe hoje.
Então, quando você anda muito rápido,
quando está dentro de um carro, você não dá atenção a isso.
Quando está a pé, você percebe tudo isso.
Aguça-se muito mais essa percepção...
do que foi aquele lugar... "Por que aconteceu isso?"...
"Por que aqui tem isso?"... "Por que esse rio corre aqui?",
e a gente entender como a cidade foi feita
e perceber coisas que são erradas... que são certas...
que são bacanas... outra que não...!
É muito bom caminhar...
porque você percebe a cidade em que vive...

o certo e o errado! E aí você vê com seus olhos,
não fica olhando nas manchetes da tevê.

A cidade de São Paulo tem duas leis muito importantes:
que tem que botar ciclovias e ciclofaixas...
em novas avenidas e novos viadutos da cidade...
e, se for reformar uma avenida ou um viaduto,
tem que colocar ciclovia, e uma outra lei diz...
que tem que colocar ciclovias convergindo para os parques.

Então, desde 1990, se tivesse sido cumprida essa lei,
teríamos estrutura numa cidade em que, já naquela época,
a gente via mudando,
uma proposta da sociedade civil de...
"Vocês, que estão nos carros, experimentem pedalar à noite,
"que durante o dia, com estrutura,
vocês podem questionar se podem ir de carro ou não".
Entende a dificuldade?

Você começa a mudar a cabeça de pessoas...
que têm seus carros e que podem começar a pedalar,
mas você tem um Estado que é muito lento,
mesmo com as leis que a gente fez aprovar.

Essa lei, por exemplo, é 10.907, 10.908, de 1990,
e nunca saiu do papel.

Eles pensam pra isso mesmo:
não interessa a visão crítica dos moradores da cidade.

Governantes, o poder,
se você começa a ter visão crítica, o poder é...
é obstruído, confrontado!

É óbvio! E isso eles não querem!

Existe um projeto de criminalização
do espaço público em São Paulo
pra justamente isso: você não ser encontrado.

Não se encontra,
não se... reduz os preconceitos...

e aí você reduz a visão crítica!

[Pedro concordando] Hum hum...

[Fernando] Então, é necessário pra cidade,
e os governantes realmente não estão nem aí.

Não é porque não entendem, é projeto mesmo de cidade.

Você não propiciar uma cidade
que envolva a convivência.

[Ruídos urbanos]

§ Fundo musical suave §

Quando se caminha, ou se pedala pela cidade,
o contato natural e direto com as pessoas
leva a um senso de familiaridade e pertencimento
que muitos acreditam favorecer a felicidade.
Será por isso que caminhar continua sendo
o transporte ativo mais utilizado?

Caminhabilidade já!

Mas o que é caminhabilidade?

É um conjunto de características urbanas
que favorecem o caminhar.

Calçadas suficientemente largas,
piso em ordem, rampas e degraus bem nivelados,
postes e árvores bem cuidados,
mobiliário urbano com bancos e lixeiras decentes,
boa iluminação, boas condições de travessia e segurança.

É o mínimo que se espera de uma cidade decente,
e o responsável por isso é o poder público.

§

[Pedro Vicente] No Brasil, pedestres e ciclistas representam mais de 20% das mortes no trânsito, que foram 40 mil só no ano de 2013, de acordo com o Ministério da Saúde.

2007, nós tínhamos 330 mil viagens/dia de bicicleta.

E elas aconteciam mais na periferia.

Vou te dar um exemplo, a cidade de Mauá,

você tem um bicicletário lá

que é preparado para 2 mil bicicletas.

Em 2007, ele recebia 2 mil bicicletas.

Em 2010, ele recebia 1.800 bicicletas.

Em 2017, ele tá recebendo

1.200... de mil a 1.200.

"Como tá diminuindo?". Tá diminuindo!

Por quê?

Porque o acesso para esse bicicletário,

para quem vai de bicicleta,

ficou mais difícil porque duplicaram a avenida perto.

Então, quando você tem

algo que dificulta,

que torna a mobilidade ativa mais...

menos atrativa, você diminui

tanto de passageiros, quanto principalmente

o acesso desses passageiros de bicicleta.

Eles preferem vir a pé, ou mesmo de ônibus

ou de carro a esse primeiro transporte público.

Paralelo a isso, o que tá acontecendo no mundo?

No mundo, tá acontecendo o quê?

As periferias, como estão cada vez mais longes

e inacessíveis pra você vir de bicicleta

como primeiro transporte,
tá acontecendo uma migração do uso de bicicleta
de uma classe C e D de trabalhadores
para uma classe de A e B
de executivos, como é, por exemplo,
a da Berrini e da Faria Lima.
Então, você tá tendo uma migração de trabalhadores
pra classe A e B, que é o que acontece na Europa.
Hoje, você vai pra uma Holanda, e quem pedala é a classe A e B.
Os refugiados, quarta geração, não pedalam.
É cultural e falta de acesso à bicicleta,
porque tá longe,
porque perto da casa deles não tem estrutura e tudo mais.
Você nunca pode negar o ponto A ao ponto B,
que é uma tendência quando as pessoas
não querem fazer estruturas ciclovias.
"Tem que fazer só pra transporte público".
Não, você tem que ter estruturas interligadas
e, se a pessoa quiser pedalar 40 km,
ela tem que ter estrutura do ponto A ao ponto B.
As várias tentativas que tivemos da cidade de São Paulo,
que foram as primeiras patrocinadas
pela própria estrutura do metrô e do trem,
elas pecam porque o bicicletário
não funciona no mesmo horário que o trem.
Então, o trabalhador ou...
o executivo chega de bicicleta
num horário e não tá aberto o bicicletário,
e quando ele quer voltar com a bicicleta,
pra poder ir embora pra casa mais tarde,
o bicicletário já tá fechado.

[Pedro Vicente] Hoje, muitas capitais no mundo têm estruturas cicloviárias.

No Brasil, muitas capitais já têm alguma estrutura,
sendo São Paulo e Rio de Janeiro as melhor atendidas,
ambas com quilometragem pouco maior que a de Amsterdã,
lembrando que as duas cidades brasileiras tem população,
ao menos, de dez vezes maior do que a capital holandesa.

Há muito a ser feito,
mas já foram dados os primeiros passos,
ou as primeiras pedaladas.

[Fernando] Eu acho que a convivência
é umas das palavras mais importantes
na construção de uma cidade.

É isso, eu acho, sabe?

Boa tarde!

Eu acho que... Tudo bom?

Bem, graças a Deus.

Opa!

[Pedro Vicente] Mas, você sente, quando caminha, que você é bem-vindo?

Eu ando muito, cara! Eu ando muito.

Eu sei, a cidade tem suas leis em cada lugar.

Não sou eu que vou desrespeitar, entendeu?

Existe! Existe!

Sabe? É uma cidade cheia de desigualdades, cara.

Então, existem meandres,

existem leis da própria cidade

que se constroem ali no próprio bairro.

Então, eu acho que a gente tem

que entender um pouco essa leitura da cidade

e também não ficar marcando touca, né?

Eu acho que, assim, eu sei onde...

Eu ando muito bem na Cracolândia, cara!

Você anda por lá...

Eu ando e me sinto seguro!

Porque eu não vou avançar o sinal em coisas

que, ali na região, não se possa fazer

nessas leis da própria cidade.

Eu sempre vou lá, ando, eu não me sinto inseguro ali.

Então, eu acho que a gente

tem que entender esses sinais...

Cuidado, ó, por exemplo, o sinal da cidade!

A gente tem que...

se desvencilhar de uma carcaça que colocam na gente

de que nessa cidade pode acontecer

qualquer coisa a qualquer momento.

Não é assim, cara! A gente tá num beco, cara!

Pô, duas pessoas que passaram pela gente.

Os dois conversaram com a gente!

[Pedro Vicente e Fernando] - Pois é! - A gente vai ter medo disso?

[Fernando] Se você tá de carro, ninguém se fala!

[Pedro Vicente] Pois é, de carro, você não conhece o terreno.

[Fernando] Só fala com o cara do Waze!

§

Quando eu era moleca,

o meu apelido era Renata Fittipaldi.

Eu era toda... toda... me achava,

porque eu saía do Morumbi

e chegar no Mackenzie, onde eu estudava,

em 6min e 30s de carro, olha que crime!

Nossa!

Eu achava um máximo!

Então, a gente muda! Eu mudei!

Mas eu tive que brincar de andar de bicicleta,
brincar de dar de presente o meu carro, que eu dei,

e fazer da mobilidade da cidade
um grande prazer e uma grande coisa lúdica.

Então, foi daí que nasceu os Night Bikers.

1988, 89, eu sempre fui boêmia,

eu sempre andei à noite nas ruas,

E, em 88, eu fundei o Night Bikers Club

com essa brincadeira: vamos rodar a noite paulistana,

pulando de bar em bar, boêmios,

cruzando cemitérios, que eram abertos,

cruzando praças, que não eram fechadas,

brincando de dar voltas no Pátio do Colégio,

que não era trancado, e, com isso, eu vivenciava,

ainda estudante de Arquitetura,

vivenciava a cidade pela ótica

não só ativa, mas ativa esportiva.

Eu não podia, naquela época,

usar a palavra "bicicleta" como meio de transporte,

porque a classe média paulistana

não conseguia entender que a bicicleta,

ela podia transcender aquele objeto de opção

de quem não tinha opção de transporte.

Eu associava totalmente ao lúdico

e não a uma revolução de costumes,

e não uma mudança como meio de transporte.

Embora eu já não andasse mais de carro,

eu só andava de bicicleta.

[Fernando] A gente não precisa estacionar agora.

Eu não preciso fazer baliza pra andar na cidade.

Porque aí você... "Ah, lugar legal!"

"Er... não dão dá! Vambora!"

Não! Eu paro! "Olha um boteco legal!".

Eu paro, atravesso e entro! E é isso!

E conhece!

Sim, e converso com o cara!

E, porra, pode ser uma puta descoberta!

Então... é isso, mano!

É você... poder andar,

tem essa possibilidade de você mudar o seu caminho,

num carro não consegue.

Você consegue improvisar mais na caminhada?

Eu tô aqui, vejo algo que não tinha visto e eu volto.

Se você tá num carro, já era,

você vai ter que virar lá na terceira esquina.

Nunca mais lembra daquilo.

Nunca mais vai voltar!

Cara, o fato de você andar é esse também...

a urgência, às vezes...

você consegue alimentá-la, entendeu?

É, você tá mais livre, porque não tem aquele trambolho

de várias toneladas pra resolver.

O carro, muitas vezes, é um trambolho.

Muitas vezes, não, sempre é trambolho!

[Ruídos urbanos]

[No alto-falante] § Hip hop §

[Renata] Quando a Paulista foi fechada aos carros
e aberta às pessoas,
a Imprensa, os nossos colegas:

"Ah, a Paulista fechada! Paulista fechada!

"Vai morrer gente nos hospitais!" Bebebé! Mimimi!

Rapidamente,

e foi uma coisa, foi plantada pela Fabíola Cidral, da CBN,

"Mas não é Paulista fechada, é Paulista aberta."

E nós mudamos rapidamente esse nome.

E o prefeito, na época, acatou também.

E a Secretaria também acatou: é Paulista aberta.

Daí, já o approach semântico

da grande mídia já ficou meio,

os jornalistas que entendiam

o que a gente estava fazendo,

na hora pegaram essa diferença semântica.

"Ela está aberta." Agora ela tá fechada.

Eu não posso ir pra rua. Ela está aberta. Pra quem?

De novo: centrado nas pessoas!

[Pedro Vicente] Pois é, a cidade tem essas vielas que estão maltratadas.

E assim... o jeito de fazer com que elas

deixem de ser maltratadas é ocupando, né?

Sim...

É ocupando...

é mostrando pro poder público

que esses lugares são importantes,

que eles estão fazendo parte

do cotidiano de todo mundo, entendeu?

A gente não pode é...

sucumbir, eu acho, né?

[Fernando] Eu acho que não. É o momento, aliás,

pra gente ocupar mesmo a cidade, sabe?

No espaço público, você conhece as pessoas,

você convive com as pessoas, certo?

[Pedro Vicente] É, você tem os encontros...

[Fernando] Quando você encontra, a gente entende, conversa.

A gente fala sobre coisas que a gente não sabe,

os preconceitos reduzem a partir disso.

Existe um maior entendimento das pessoas.

Quando as pessoas se entendem, elas conversam,

aí elas começam a propor coisas.

"E se a gente fizer isso? E se a gente fizer aquilo?"

Aí, começa a virar um movimento! E, aí, bicho...

[Pedro Vicente] Hum... É, assim...

até num nível mais...

só na convivência mesmo,

no compartilhamento do espaço, da presença só,

mesmo quando não rola uma assembleia--

Mas isso já é um ato político!

Só você ocupar uma praça,

é um ato político, sim!

Eu acho! É um ato político! A gente é um ser político.

Quando a gente ocupa um espaço público,

que seja ir com o seu filho

e brincar numa praça, é um ato político.

Sem dúvida!

E eu acho que isso é necessário,

como oxigênio, cara!

§

§

§

§