

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 1

Eduardo Alves do Vale (*)

A humanidade está inserida no contexto da Mobilidade, no seu cotidiano. Através dos mais diferentes meios, sendo eles modais artesanais de época, que permitia seus deslocamentos.

Na história do homem o andar a pé demonstra a primeira vista o modo mais universal dentre as demais formas e meios de locomoção. Com a evolução e desenvolvimento das suas atividades, tornou-se uma necessidade a questão de se realizar seus trajetos mais rápidos.

É interessante como as pessoas se organizam em suas tarefas diárias locais, ambiente social e até viagens. O uso de se utilizar o meio de transporte era cada vez mais presente na vida familiar e social.

O transporte está diretamente associado na vida do ser humano, que era criado com recursos naturais, basicamente de madeira, e montados artesanalmente.

A história nos revela que o número de pessoas aumentavam e com elas as necessidades de alcançar lugares e atividades ainda mais distantes. Nesse momento a humanidade, com o avanço do conhecimento, surgiram pessoas que foram fundamentais nesse processo de transporte.

A roda foi o primeiro grande invento que sem sombra de dúvidas foi um marco para a humanidade. A civilização sumeriana, que florescer às margens do rio Eufrates há cerca de 6.000 anos atrás, sabia usá-las e enquanto os egípcios pareciam familiarizados com ela desde 1.700 Antes de Cristo, a roda era completamente desconhecida na Oceania antes da chegada dos primeiros europeus.

Acredita-se que a roda foi desenvolvida originada do rolo (um tronco de árvore) que, provavelmente, representou o primeiro meio usado pelo homem para impedir o atrito de arrasto entre dois planos, substituindo-o pelo atrito de rolamento. Mais tarde, este rolo se transformou em disco, e foi, talvez, a necessidade de introduzir a mão para lubrificar o eixo que fez com que o homem abrisse largos buracos.

A evolução das rodas dos automóveis se originou diretamente das rodas das antigas carruagens puxadas a cavalos, às quais, eram, idênticas. Praticamente, desde o começo, as rodas dos carros tinham o aro coberto de borracha sólida. e por isso eram muito duráveis, também muito rígidas. na segunda metade do século XIX, John Boyd Dunlop, um cirurgião veterinário escocês, tornou a bicicleta de seu filho muito mais confortável inventando o pneumático : um tudo de borracha, contendo ar sob pressão, cobria o aro.

O desenvolvimento do setor de transporte é responsável por grandes mudanças na história da humanidade. Juntamente com a descoberta do fogo, a criação da roda foi determinante na formação das sociedades e no desenvolvimento de tecnologias. O

primeiro meio de transporte utilizado pelo homem após com o uso de animais, foi a bicicleta datada de 1971 pelo Conde Francês J.H. De Civrac, considerada como meios de transporte individual, teve sua importância registrada.

Com a possibilidade de carregar grandes quantidades de alimento, o homem ganhou mobilidade e ampliou suas possibilidades de interação. A partir daí, o transporte de pessoas e de mercadorias ganhou força e se estendeu não só pelo modal rodoviário, mas também pelo ferroviário, hidroviário e aeroviário.

A mobilidade tornou se assunto relevante, depois das mais diversas descobertas. Dentre elas o transporte coletivo destacou se, devido a possibilidade de transportar várias pessoas ao mesmo tempo para locais distintos e com rapidez. Nesse sentido houve grandes avanços como vários tipos de modais que permitiram e contribuíram para o crescimento e desenvolvimento das cidades, regiões, estados e nações.

Com esses avanços também ficaram presentes alguns problemas que influenciaram na vida das pessoas, como o meio ambiente, congestionamentos causados pelos automóveis.

Várias alternativas são propostas no decorrer dos tempos, mas ainda notamos que é um problema difícil de ser equacionado, pois a sociedade por um lado “ brigas por poder e ostentação econômica ”, os estados e governo, oferecendo um sistema ineficiente, baixa qualidade nos serviços e infraestruturas inadequadas aos usuários.

Estudiosos das questões relativas à mobilidade urbana afirmam que é necessário retomar investimentos nos transportes públicos sob trilhos e afirmam que faixas exclusivas de ônibus são modelos limitados.

Para Sergio Ejzenberg, mestre em engenharia de transportes pela Escola Politécnica da USP, os problemas de mobilidade urbana em São Paulo decorrem do fato de há uma "concentração muito grande no centro expandindo" de serviços, oferta de emprego e unidades educacionais. Não só pessoas vindas dos bairros periféricos se dirigem para a região central, mas também as vindas de outras cidades da região metropolitana.

As faixas exclusivas e corredores de ônibus seriam uma solução que exige complementação. "As faixa exclusivas aumentaram a velocidade, não a capacidade. É um avanço, mas como está, só beneficia quem já pega ônibus. Sem mais veículos [coletivos], as pessoas não abandonarão os carros", afirma Ejzenberg, que defende o investimento prioritário em transporte sobre trilhos.

De acordo com Mauro Kleiman, urbanista e professor do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da UFRJ, o modelo de concentração urbana na região central se repete no Rio de Janeiro. "Havia uma lei da década de 60, recentemente revogada que proibia a construção de novas moradias no centro. Um erro crasso."

Segundo Kleiman, os problemas com transportes também decorrem de uma "opção histórica pelo rodoviarismo." Ele diz que em nenhuma metrópole desenvolvida tal modelo teria sido adotado.

O cenário da mobilidade urbana se depara com vários obstáculos. A indústria automobilística anuncia venda de 3,6 milhões de novos automóveis no próximo ano, em parte por conta da isenção de IPI para carros e motos, e o CIDE, para gasolina e diesel – num total somado de R\$ 6 bilhões concedidos pelo governo. Esses carros e motos, porém, lotam o espaço público sem transportar muitas pessoas: nos horários de pico, 25% das pessoas estão neles, mas eles ocupam em média 80% do espaço nas vias.

A falta de incentivo para o transporte público é gritante. De acordo com Nazareno Afonso, coordenador MDT, são investidos R\$ 12 no incentivo tributário para carro e moto, enquanto que, para o transporte público, é investido apenas R\$ 1. O reflexo imediato dessa desproporção pode também ser enxergado em cifras. A deseconomia decorrente dos congestionamentos somente na Região Metropolitana de São Paulo chega à incrível cifra de R\$ 60 bilhões anuais.

Diante desse cenário, a recém promulgada Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana nos coloca outro desafio, segundo o advogado André Lima, sócio do IDS. Ela precisa articular suas metas com as políticas ambientais. “Não adianta ter uma Política Nacional de Mobilidade super bem estruturada se ela interage pouco com outras políticas ambientais, como a do clima, e a de ordenamento urbano”. A Política Nacional de Mobilidade só alcançará índices aceitáveis de sustentabilidade, afirma Lima, se incorporar as metas de redução de emissões de CO2 e outros poluentes.

Consideravelmente as cidades tem vivido o caos urbano, a violência no trânsito tem sido um filão no cotidiano, e se faz necessário e urgente uma nova avaliação e reestruturação das penalidades e infrações. Não dá mais para continuar vivenciando a impunidade.

É preciso de maneira imediata oferecer mecanismos que permitam melhor circulação de pessoas, veículo de transporte individual, coletivo e de massa. A sociedade tende a aumentar consideravelmente nos próximos anos, então, precisa agir desde já.

O uso do solo é um fator predominante e que tende a diminuir os espaços, nesse sentido, é preciso ser consciente e permitir avanços sejam eles participativos, tecnológico, que de fato apresentem soluções de interesse comum e, assim possamos ter cidades para as pessoas.

(*)

(**) *Eduardo Alves do Vale, graduando em Engenharia de Produção com ênfase em Gestão Estratégica de Negócios pela Unimep.*