

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 1

Mobilidade urbana: um compromisso coletivo

Piero Abner (*)

O tema da mobilidade urbana no Brasil teve nesse ano um marco histórico posto às manifestações populares que acabaram por evidenciar a situação crítica desse fator social. Está claro que enfrentamos um grande problema, que temos que resolver antes se agrave mais ainda. Sendo assim, o consumo do espaço se coloca como fator preponderante de nossas indagações que visam como melhor distribuí-lo equitativamente aos nossos cidadãos. A cidade é um direito de todos, mas antes de tudo deve ser posta como um dever de todos a fim de que possamos viver dignamente, com qualidade e satisfação de fazermos parte desse compromisso.

A questão da mobilidade se coloca como compromisso então, tanto daqueles que esperam por melhorias na sua qualidade de locomoção quanto daqueles que tem o poder de tomar decisões em prol desse bem coletivo. E temos um importante marco dessa relação constituído desde o ano passado com a Lei de Mobilidade Urbana (Lei Nº 12.587), sancionada pelo governo federal. Publicamente a problemática começa a ser levantada e discutida dando início a um processo que deverá dar bases a um sistema de mobilidade responsável e de qualidade a toda população brasileira. Isto posto, as cidades brasileiras começam a pensar um ideal, um projeto de como melhor usufruir seu espaço.

Dado esse primeiro passo, as problemáticas da mobilidade em cada cidade deverá ser tratada com sensibilidade e competência, analisando sua constituição histórica (como chegamos ao ponto atual?) e o que devemos priorizar como horizonte de um transporte de qualidade para todos. O que fica claro até aqui é que os agentes desse processo devem pensar no bem coletivo, o que por sua vez antagoniza com a lógica atual que supervaloriza os modais individuais de transporte em detrimento da maioria despossuída de grandes possibilidades de acesso à sua cidade. Historicamente temos um país que por excelência viu no carro sua grande força motriz.

A indústria altamente produtiva e em processo de desenvolvimento constante enxergou nesse modal de transporte uma via clara de grande geração de postos de trabalho, interiorização do país, simbologia de modernidade etc. Basta lembrarmos o plano de Metas de Juscelino Kubitschek de 50 em 5, que supervalorizou essas ideias, do “milagre econômico” vivido na década de 1970, o que acabou nos dando o posto de país com maior índice de desenvolvimento econômico do século XX, onde saímos de 20% e fomos até 80% na taxa de urbanização.

Esse processo veio acompanhado por uma falta de planejamento social enorme que acabou por cristalizar o espraiamento das cidades brasileiras deixando consequências negativas em longo prazo que temos de conviver até hoje. Basta pensarmos na configuração das cidades hoje em dia, que em sua grande maioria sofrem com problemas de mobilidade idênticos, vide, engarrafamentos nos horários de pico entre ida e volta do trabalho, no eixo centro-periferia, falta de vagas em horário comercial

nas regiões centrais, aumento de acidentes no trânsito, aumento da poluição, aumento no lapso de tempo gasto em curtas distâncias, etc.

Sendo assim, a cultura do transporte individual foi consolidada e está altamente incorporada, causando grandes malefícios ao corpo social. Deixando claro que a via de solução para tal problema perpassa impreterivelmente pela eleição do transporte público como meio principal de mobilidade urbana. Devemos compreender a via pública como um direito público, da maioria, ou seja, a via é um direito social e deve ser tratado e defendido como tal.

No entanto, devemos ter em mente que não adianta apontar a direção correta sem que façamos um esforço nesse sentido. O transporte público deve ser atrativo as pessoas, deve proporcioná-las condições amigáveis de relacionamento. Para isso, alguns fatores devem ser pensados como essenciais na constituição dessa atratividade, são eles: conforto, rapidez, baixo custo e segurança. O que obviamente só será alcançado sob a égide de um bom planejamento e vontade política.

Outra via a ser pensada nessa lógica é a valorização dos modos de transporte não motorizados que acabam por ser de baixo custo e altamente efetivos. Podemos pensar no caso do uso de bicicleta e também no andar. No entanto, boas condições de locomoção são essenciais, já que para as pessoas se sentirem a vontade para se locomover à pé elas devem possuir condições mínimas para tal, como calçadas sem buracos, espaçadas, sem obstáculos etc.

O enfoque social se faz constante nessa discussão o que acaba por agregar outro grande fator que é a má distribuição de renda de nosso país, que acaba por influenciar diretamente nos direcionamentos das políticas públicas, não diferentemente das de transporte. É sabido que as pessoas mais despossuídas de renda acessam e consomem menos as ofertas que a cidade proporciona entre serviços e comércio por sua falta de condições, relação inversa a proposta pelo bem estar coletivo.

Nesse mesmo âmbito podemos pensar como o baixo nível de educação e senso cidadão é vigente na nossa atual situação, o que corrobora para uma baixa influência política e fragilização do sistema de mobilidade como um todo.

Em grande parte nossa fragilidade de política se estabelece na carência de recursos que dispomos para implementarmos nosso planejamento. Com o transporte essa lógica imperou até pouco tempo atrás, visto que nos últimos 10 anos o poder público se voltou para essa problemática e estabeleceu suas diretrizes orçamentárias, fixadas na Lei de Mobilidade Urbana.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Mediante ao exposto a questão da mobilidade se coloca como um problema de planejamento social, mais do que técnico, o que aumenta sua complexidade de solução, mas nos dá possibilidade de planejarmos em conjunto a cidade que queremos ter para usufruirmos dignamente e os deveres que devemos cumprir para o objetivo ser alcançado.

() Piero Abner, Estudante de Ciências Sociais na Universidade Estadual de São Paulo - UNESP - Araraquara*