

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico – Turma 11

Humanização das cidades- Por uma Mobilidade Humana

Jessica Dias Castilho (*)

Do que é feita uma cidade? Essa é uma pergunta que sempre se deve fazer ao entrarmos na discussão sobre o espaço urbano. Cidades são feitas de pessoas, por pessoas e deveriam, principalmente, ser feitas para pessoas.

A definição mais utilizada do que é uma cidade é de que esta é uma aglomeração humana, localizada em uma área geográfica que apresenta habitações, e atividades culturais, mercantis, industriais, financeiras, e serviços em geral. Dessa maneira, cidade é um espaço geográfico limitado, em que pessoas vivem, trabalham, estudam, se divertem, produzem cultura e criam identidade. Nascer em uma cidade, viver nela, e habitar esta também são modos de produção de subjetividade e de identidades.

Se as pessoas constroem a cidade, porque a cidade não é construída para elas?

Quando se analisa a maioria dos espaços urbanos, percebe-se que as cidades são construídas para a aceleração do tempo. Afinal, em nosso sistema capitalista, a qual todos estamos inseridos, como diz a máxima, tempo é dinheiro. Automatização de serviços, vias de velocidade rápida, carros velozes. Sai-se o ritmo humano, entra o ritmo das máquinas. Como resultado, vemos uma aceleração das vidas, uma sensação de tempo perdido a cada ponto de ônibus parado, e começa a se buscar cada vez mais saídas individuais para problemas coletivos. Mais carros, para fugirmos dos transportes coletivos, lentos e incômodos. Mais motos, para chegarmos cada vez mais rápido ao trabalho, casa, e lazer, e assim, cada vez mais máquinas delineando espaços que deveriam ser para pessoas.

Há de se lembrar de que como uma cidade é feita de pessoas, a diversidade impera em sua composição. Crianças, jovens, idosos, pessoas com deficiência, pessoas de classe baixa, média, alta, trabalhadores, desempregados, estudantes, homens e mulheres todos são atores dos espaços urbanos. Todos tem o direito de viver essa cidade se locomovendo por esta de acordo com suas necessidades. E este é um direito garantido pela Política Nacional de Mobilidade Urbana que em um de seus princípios, coloca no artigo 4º da Lei 12.587/12 o princípio da acessibilidade universal.

Ainda de acordo com essa política, no artigo 4º a acessibilidade é definida como a facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a toda essa autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor. Mas ao olharmos para

as nossas cidades, esse direito é realmente garantido? Em cidades não feitas para pessoas, como as quase muitas existentes, a realidade é bem distante da política proposta. O direito de acessibilidade universal pode ser visto quase como uma utopia, no sentido de ser algo remoto, quase fantasioso.

As nossas cidades ainda não são feitas para pessoas, desde as calçadas até os nossos parques e ruas. Nossas calçadas desniveladas não garantem uma autonomia de locomoção para pessoas com deficiência que se utilizam de cadeiras de roda, por exemplo. Essas pessoas para se locomoverem em segurança, outro princípio garantido no artigo 5º da PNMU, necessitam da ajuda de terceiros, sujeitando-se assim muitas vezes a sua perda de independência. Nossos sinais de trânsito não adaptados com sinais sonoros também não garantem a segurança e autonomia de pessoas com deficiência visual. Nossas ruas e vias expressas são incapazes de garantirem a segurança e autonomia de locomoção de muitos idosos. E estes são apenas um dos poucos exemplos a serem citados.

A questão a ser colocada, portanto, é a necessidade de uma quebra de paradigmas. É necessário se humanizar a cidade para pensarmos além de uma mobilidade “urbana” baseada apenas em vias, transportes e facilitação de acessos. É necessário se humanizar a cidade para se garantir direitos. O direito de ir e vir, o direito da autonomia na locomoção, o direito a segurança na locomoção para todos os cidadãos para se construir uma mobilidade, que pode ser chamada, como há uma tendência atual, de mobilidade humana.

Ao invés de gestores preferirem a ampliação de vias, o investimento em infraestrutura viária para automóveis, e incentivarem a compra de automotores, é indispensável que seja cobrado destes a valorização da cidade, dos espaços públicos, a melhoria de condições para a locomoção a pé ou por bicicleta, e a garantia efetiva da acessibilidade universal. Para Almeida et al (2013) as pessoas só vão exigir cidades melhores de fato, quando elas souberem como e quão melhores a cidade podem ser.

Essa mudança ainda é lenta, mas já pode ser visível em muitos movimentos. A luta por ciclovias nas cidades, revitalização de espaços públicos, adaptação de transportes coletivos para pessoas com deficiências são apenas algumas das pequenas mudanças que se iniciam, e que contribuem para esse processo. Mas ainda há um longo caminho a ser tomado, e muito a que ser feito para transformamos nossos espaços urbanos cada vez mais humanos.

() Jessica Dias Castilho trabalha no DETRAN-ES*

Referência:

Almeida, E. P et al. (2013) Mobilidade e Acessibilidade Urbana. II Seminário de Construções Sustentáveis. Disponível em: <http://snscs.imed.edu.br/2013/wp->



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

content/plugins/SubmissaoMIC/anais/2%20-
%20Pra%CC%81ticas%20de%20Mercado/Mobilidade%20e%20Acessibilidade%20Urban
a.pdf