

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 14

A Carta de Atenas de 1933 e a Lei da Política Nacional da Mobilidade Urbana de 2012

Soraya de Paula Rosario (*)

Mobilidade urbana têm sido um dos temas mais recorrentes nos últimos anos em nosso país. Isto se deve ao fato de estarmos diante de um sistema de tráfego e de transporte insuficiente à demanda das necessidades de nossa população e pelo incremento do adensamento não planejado de nossas cidades. Esta situação pode ter sido provocada fortemente, mas não somente, por uma ausência de ações de políticas públicas a partir de um estudo progressivo de cenários futuros. Ainda que tivéssemos uma elite técnica brasileira atenta ao crescente aumento das frota de automóveis em nossas cidades, somadas à crescente ocupação territorial desordenada e espraiada e, conseqüentemente ao crescente deslocamento das pessoas para cumprir o trajeto mínimo necessário de sua casa ao trabalho, ainda assim, não tivemos ações eficazes nos últimos anos para evitar o colapso no sistema urbano que enfrentamos atualmente.

As quatro funções das cidades, conforme concluído na Carta de Atenas em 1933, definidas como as chaves do urbanismo são: habitar, trabalhar, recrear-se (nas horas livres) e circular. Assegurar moradias saudáveis, organizar os locais de trabalho, prever instalações à boa utilização das horas livres e tão importante quanto as demais, estabelecer contato entre estas diversas organizações mediante uma rede circulatória que assegure as trocas, respeitando as prerrogativas de cada uma, são elementos fundamentais para obtenção do equilíbrio do sistema "cidades". Define-se então o urbanismo como sendo a consequência de uma maneira de pensar, levada à vida pública por uma técnica de ação.

A Carta de Atenas foi o produto da conclusão dos trabalhos desenvolvidos no 4º CIAM - Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna que ocorreu em 1933, elaborada e publicada posteriormente, em 1941, por Le Corbusier. Charles Edouard Jeanneret-Gris (1887 - 1965), mais conhecido pelo pseudônimo de Le Corbusier, foi um arquiteto, urbanista e pintor francês de origem suíça. Foi um dos mais importantes arquitetos do século XX, conhecido por ter sido o criador da Unité d'Habitation, grande edifício modulares projetados para atender um programa de reconstrução do governo francês.

O cenário de 1933, era de primeiro pós-guerra na Europa, uma época de reconstrução de vidas, de expectativas e também de espaços. O déficit habitacional acumulado e os trabalhos de reconstrução, assumidos pelo Estado, resultaram em projetos de conjuntos habitacionais, de bairros e de legislação urbanística e de cidades revolucionados pelo uso das pesquisas e inovações tecnológicas acumuladas desde o ultimo quartel do século XIX. As soluções correntes para a organização do espaço edificado foram repaginadas tanto funcional quanto plasticamente a partir desta época.

O Movimento Moderno não só agitou os bastidores das artes plásticas, música e literatura, como também de uma das áreas em plena ebulição, que era a da Arquitetura do Urbanismo. Em 1928, sob a liderança de Le Corbusier, alguns arquitetos decidiram reunir-se e sistematizar em conjunto as pesquisas, as propostas e as conquistas que vinham se desenvolvendo há tempos em seus países e assim criaram os CIAM - Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna e o CIRPAC - Comitê Internacional para a Resolução dos Problemas Arquitetônicos e Contemporâneos.

A Carta de Atenas tratava de propor uma cidade que funcionasse adequadamente à sua população, distribuindo entre todas as possibilidades de bem estar decorrentes dos avanços técnicos e para tanto supunha alternativas políticas muito precisas, ainda que utópicas para a etapa histórica então em curso. Embora os arquitetos participantes do congresso tenham concluído os trabalhos com uma série de constatações, sem formular propostas de ação comum ou modelos urbanísticos concretos, ficou patente que as mudanças necessárias ao urbanismo contemporâneo implicava uma opção política diferenciada e não apenas de melhoria técnica das práticas profissionais existentes.

Remetendo-nos ao cenário de hoje, ano de 2014, após dois anos de promulgação da Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, percebe-se que os passados 79 anos, período entre estes dois grandes adventos, estamos diante de situações muito similares ao que fora abordado nos idos de 1930. Os motivos que levaram os profissionais e pensadores daquela época às discussões sobre as questões das cidades são atualíssimas ao momento em que vivemos hoje. Vale ressaltar alguns tópicos e constatações que motivaram a elaboração da Carta de Atenas:

"O advento da era da máquina provocou imensas perturbações no comportamento dos homens, em sua distribuição sobre a terra, em seus empreendimentos, movimento desenfreado de concentração nas cidades a favor das velocidades mecânicas, evolução brutal e universal sem precedentes na História. O caos entrou nas cidades".

"É urgente e necessário modificar certos usos. É preciso tornar acessível para todos, por meio de uma legislação implacável, certa qualidade de bem-estar, independente de qualquer questão de dinheiro".

"Os locais de trabalho não estão mais dispostos racionalmente no complexo urbana: indústria, negócios, administração, comércio".

"A ligação entre a habitação e os locais de trabalho não é mais normal: ela impõe percursos desmesurados"

"As horas de pico dos transportes acusam um estado crítico".

"Pela falta de qualquer programa - crescimento descontrolado das cidades, ausência de previsões, especulação de terrenos, etc - a indústria se instala ao acaso, não obedecendo a regra alguma".

"Diante das velocidades mecânicas, a malha das ruas apresenta-se irracional, faltando precisão, flexibilidade, diversão e adequação".

A atividade dos CIAM desenvolveu-se num crescendo até a Segunda Guerra, mas, a partir de 1945, esses congressos não lograram mais que sobreviver.

Os resultados obtidos na Europa por consequência, não somente do resultados do CIAM, mas da continuidade desta reflexão, são inúmeros, pois podemos constatar em muitos países que o assunto mobilidade já está bastante avançado. Algumas cidades europeias já se conscientizaram e se mobilizaram para obterem qualidade de espaços públicos condizentes com os anseios de convívio social, conforto e segurança da população.

Já tivemos em nosso país muitos avanços no desenvolvimento urbano, desde a formação colonial até os dias atuais, e somos resultados de todo o um contexto histórico, cultural e sociológico. Isto reflete em nossa forma de pensar, agir, viver. Não podemos deixar de considerar que um país predominantemente agrário transformou-se num curto espaço de tempo, cerca de cinquenta anos, em um país virtualmente urbanizado. Éramos em 1950, 19 milhões de habitantes nas cidades e hoje somos 120 milhões. Na década de 60, dos 130 mil veículos vendidos, 41 mil foram automóveis, ao passo que em 2011, as vendas chegaram a aproximadamente 2,64 milhões de automóveis. Então somos mais habitantes e mais automóveis concentradas em uma área urbana que impositivamente foi adensada, adequando-se às necessidades destas novas demandas.

É importante ressaltar que a situação acima mencionada reflete o desenvolvimento social e econômico de nosso país, portanto não podemos encarar este quadro como algo negativo, o desenvolvimento é essencial para uma sociedade e seria inevitável que o mesmo ocorresse. O progresso não pode ser impedido, porém o não planejar vislumbrando cenários futuros com progressões de crescimento e com ações estratégicas de bem estar social, econômico e sustentável nos tem ensinado que a qualidade de vida tão almejada por todos não acontece.

Os problemas que enfrentamos hoje no nosso dia a dia, tais como: grandes deslocamentos, intensos congestionamentos, excessos de carros nas ruas, falta de transporte público eficiente e seguro, calçadas inapropriadas, têm nos levado à refletirmos os motivos causadores desta situação. Temos nos questionado sobre a cidade que temos e principalmente a cidade que queremos. Ou seja, estamos buscando soluções e refletindo sobre as constatações, as mesmas da qual a Europa se curvou ao repensar na sua reconstrução. Chegamos também no caos urbano por motivos semelhantes, afinal toda a civilização foi beneficiada com a chegada dos automóveis e todos passamos a privilegiar este meio de transporte por sobre os demais. É claro que a história de cada país, bem como suas raízes culturais são os fatores determinantes da evolução e desdobramentos dos assuntos pertinentes à sua sociedade.

O tempo percorrido entre estes dois adventos demonstra que somente agora o Brasil encontra-se preparado para enfrentar esta grande questão. Isto implica em todo o nosso processo organizacional e político desde quando nos estabelecemos como Povo, Nação e Estado. Somos um país que ainda aprende a viver sua democracia e estamos no tempo que a maturidade nos permite estar, ainda que julguemos estar muito atrás. Sejam solidários com a nossa nação e olhemos adiante, confiemos que estamos na direção correta e trabalhemos com todos os nosso esforços para mais uma vez mudar a nossa história.

Transcorrer sobre mobilidade urbana é transcorrer sobre o mais puro significado da palavra cidadania, pois o tema evoca a responsabilidade que cada um tem numa participação no mais alto grau da política que é o compromisso com o próximo, com o coletivo. E obteremos êxito ao evidenciarmos a essencialidade da participação social na construção do plano de mobilidade, na reconstrução de nosso país, que não fora assolado por uma guerra, mas que também clama por mudanças significativas de modo a resgatar a dignidade de nossa população. Dignidade esta que poderá ser resgatada se efetivamente pudermos vivenciar os princípios sob a qual esta lei está fundamentada:

Acessibilidade universal. Generalidade dos acessos aos modais, norteando todas as políticas do assunto como imposição da democratização de oportunidades da vida cidadã.

Desenvolvimento sustentável das cidades nas dimensões socioeconômicas e ambientais. Cabe ao Estado provocar escolhas conscientes de priorização da vida comunitária, com ações de desestímulo transporte individual, buscando encontrar o perfil desejado da cidade e conquistando o bem estar ao maior número de pessoas dentro de um sistema que seja economicamente sustentável.

Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo. Este termo denota ao mesmo tempo equivalência e integridade. A equivalência poderá ser estabelecida quando a grande maioria das pessoas converge para uma consciência de compartilhamento do espaço urbano, quando uma cidade oferece uma infraestrutura tal, que mesmo quem possua carro possa escolher com integridade não usar esta opção. Este princípio é norteado pela conscientização da mobilidade, onde os interesses individuais deverão estar submetidos aos interesses coletivos. O uso exagerado de veículos motorizados resultam na desmedida poluição do ar e sonora e nos congestionamentos intermináveis e por estes motivos devemos ter a consciência de seu uso. Não se trata de avaliar aquisição do veículo em si, mas o uso individual sem a reflexão do impacto no âmbito coletivo.

Eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano e na circulação urbana. A eficiência está relacionada à conduta do agente no desempenho de suas atividades, a eficácia tem a ver com os meios empregados e a efetividade com os resultados obtidos.

Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política nacional de Mobilidade Urbana. Os resultados obtidos, ou seja a efetividade, deverá ser checada durante toda a atuação através de uma gestão específica, onde o mais importante será verificar se o resultado satisfaz as necessidades dos usuários.

Segurança nos deslocamentos das pessoas. A responsabilidade pelo deslocamento tem relação com as obrigações pertinentes ao trânsito e ao tráfego, assuntos que competem ao prestador vigiar e cuidar, já que a segurança pública é da competência do Estado.

Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços. Equilíbrio entre o ônus e o bônus no uso dos diferentes modos e serviços com o fim de afastar a iniquidade no uso do espaço público.

Pois bem, temos agora uma forte ferramenta para desenharmos uma cidade mais humana, uma cidade inclusiva, uma cidade onde as pessoas terão prioridade, uma cidade onde a segurança do pedestre será preservada, uma cidade onde teremos direito de escolher como iremos, se caminhando, de ônibus ou de bicicleta. Teremos a chance de contribuir para a idealização e concretização desta cidade e ao nos colocarmos como executores desta ação, estaremos deixando de ser indivíduo para sermos coletivo. Estamos diante da possibilidade de mudarmos de posição, deixaremos de ser motoristas para sermos pedestres, deixaremos de ser usuários do transporte público e seremos ciclistas, ou seja teremos oportunidades de escolhas e teremos com esta nova concepção de cidades, qualidade de vida.

No entanto para que tudo isso seja possível, temos que participar, temos que nos apropriar de nossos espaços públicos. Temos que nos envolver nos assuntos de ordem pública. A Lei da Mobilidade Urbana não deixa de ser um grande chamamento à participação da sociedade. Eis a grande diferença da Carta de Atenas para a nossa Lei de Mobilidade Urbana, em 1933 somente os urbanistas foram chamados para as reflexões, já aqui no Brasil, toda a sociedade está sendo clamada a participar. Eu vou e você? Reflita.

() Soraya de Paula Rosario é Diretora Técnica do IPPLAN INSTITUTO DE PESQUISA, ADMINISTRAÇÃO E PLANEJAMENTO de São José dos Campos - SP*