

## **Curso de Gestão da Mobilidade Urbana**

### **Ensaio Crítico - Turma 3**

#### **É pisar no chão que a vida não pode parar**

**Paulo Afonso Sarmiento (\*)**

É com uma sensação gostosa que chegamos ao estágio final do Curso de Gestão da Mobilidade Urbana, promovido pela Associação Nacional de Transportes Públicos – ANTP em parceria com o SENAC/SP. Esse sentimento agradável vem depois de explorar de ponta a ponta o excelente material que nos foi disponibilizado. Bem estruturado, informativo, didático, coerente, moderno, enfim, fazendo um paralelo, foi como um “passeio” neste universo tão espinhoso para praticamente todos os municípios de nosso país, que é a questão da Mobilidade Urbana.

Mas ao contrário do prazer proporcionado pelo período de estudo, é consenso para qualquer um que o trânsito, assim como a infraestrutura e o transporte, se transformaram no maior gargalo da civilização brasileira atual. A opção pelo automóvel individualista, a deficiência do transporte coletivo, a falta de personalidade do caráter público do transporte e a falta de abertura e interação do leque de modais disponíveis sinalizam que a opção de abandonar a vida rural pela urbana pode custar muito caro.

As montadoras elegeram o Brasil como a “salvação da lavoura” (delas) e assistimos ao maior e mais veloz processo de engessamento do trânsito terrestre do mundo, superando em imobilidade as “mega” Índia e China. Mas a opção caipira não é mais factível e então temos que encarar este enorme desafio. A situação é de tal grandeza que as cidades de médio e pequeno porte espalhadas pelos quatro cantos do país já estão contaminadas e a população em geral, sem saber como contribuir para melhorar a própria qualidade de vida, grita e reclama sem parar, enchendo de material uma mídia de catástrofes.

Nos últimos anos aconteceram grandes mudanças e surgiu então a oportunidade de atuação de um pessoal mais tecnicamente gabaritado que, inclusive buscou em países do primeiro mundo os conhecimentos necessários para consolidar o estudo do transporte e do trânsito como uma especialidade moderna e local da engenharia e do urbanismo. Foram então desenvolvidas ferramentas e recursos para a manipulação dos inúmeros dados gerados pelos novos conhecimentos da movimentação ininterrupta de uma massa que se desloca cada vez mais para trabalhar, estudar, divertir e, principalmente para consumir tudo que é ofertado pela moderna maneira de se ocupar do planeta.

Podemos afirmar sem medo de errar que quanto mais gente, mais movimentado o mundo será. A partir daí o transporte de um grande volume de pessoas em grandes distancias passou a ser a questão primordial de qualquer centro urbano, mas sem

desprezar o quesito do transporte em trajetos menores, nem por isso menos importante.

O transporte de cargas dos mais diversos tipos de mercancia também incrementam a necessidade de uma dedicação cerebral cada vez maior, pois as vias disponíveis não oferecem mais espaço para tanto veículo.

O resultado encontrado é tão surpreendente que na verdade muitas cidades terão de ser reconstruídas para efetivamente melhorar as condições de vida da população. Concluímos que temos de criar maneiras a favorecer o transporte não motorizado, assim como a bicicleta e, o tão antigo quanto prosaico, andar a pé, pois as calçadas em algumas situações superam em muito as olímpicas corridas de obstáculos.

Aprendemos também que a área geográfica destinada aos semoventes motorizados já está demasiadamente grande e se optarmos apenas em abrir novas vias e viadutos, nos distanciaremos definitivamente da melhoria das condições de vida, já tão sacrificada. Sem esquecer de se quantificar o prejuízo financeiro criado pelo aumento do espaço para isso, pois em vez de áreas negociáveis que gerem riquezas, teremos um enorme volume de espaços perdidos sugando recursos cada vez mais escassos, principalmente na manutenção do asfalto e do concreto.

Tudo isso exposto, falta ainda acrescentar que a solução definitiva é muito mais complexa, pois ela ainda necessita passar pelas questões sociais e legislativas. Nossas cidades de um modo geral nasceram despreziosamente para garantir que as riquezas da colônia alimentassem suas matrizes. Nada mais interessava. Aqui era tudo de passagem, como se a volta estivesse garantida. Assim, sem perspectiva nem futuro, cada um fazia sua casinha onde lhe aprouvesse e muito tempo depois é que se tomou consciência de que aquilo era uma cidade.

Os caminhos sinuosos e irregulares da época do transporte a casco de burro forçosamente se transformaram nas ruas e avenidas destinadas a suportar os queimadores de petróleo do mundo moderno que agora chegou. Com poucas exceções, a falta de planejamento dos aglomerados que dolorosamente se urbanizavam gerou uma legislação a conta-gotas, numa interminável sucessão de tentativas e erros.

Mas, e agora? O que fazer? Como fazer? Como fazer para evitar que o transporte sobre rodas não se extinga antes do combustível fóssil, essa a verdadeira questão? Será que a tal decantada Mobilidade Urbana poderá acreditar que o transporte coletivo será perfeitamente racional para atender ao espectro socioeconômico de uma raça tão diversificada como a nossa? Será que o nosso transporte do futuro poderá jogar nas costas das bikes e nas solas dos pés o ônus de garantir nossas condições de sobrevivência na imensa selva de pedra que se avizinha? Acredito então, que não tem mais nada a se fazer do que continuar a lutar para que o mundo melhor não seja também um mundo sem mobilidade.

Acreditar e lutar para melhorar as calçadas, para implantar corredores exclusivos de coletivos, para implantar os necessários transportadores sobre trilhos e principalmente, para incentivar a desligar os motores. E então, PISAR NO CHÃO. Que a vida não pode parar!

*(\*) Paulo Afonso Sarmiento é Engenheiro Civil em Conselheiro Lafaiete/MG, Secretário Municipal de Defesa Social Prefeitura Municipal de Conselheiro Lafaiete*