

## Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

### Ensaio Crítico - Turma 4

#### O verdadeiro gestor da mobilidade urbana é um pedagogo

**Flamarion Ribeiro Pagliarini (\*)**

Ao tratarmos sob um ponto de vista geral da sensibilização à Mobilidade Urbana, vale explorar o significado da palavra sensibilização para que assim fique mais claro a interpretação de todo o contexto em que está inserida.

Sensibilizar, como a própria palavra indica e os dicionários apontam, é levar as pessoas a sentir o que antes disso não sentiam ou também levar as pessoas a sentir as coisas de um modo diferente. Ou seja, no fundo, intervir nas emoções ou sentimento das pessoas. Esta definição torna clara a diferença entre discussões que assumem um lado voltado à sensibilização e outra à discussão racional. Ao contrário do que se passa com o apoio da sensibilização, nem o ato de informar e nem a discussão racional se apoiam na emoção de um indivíduo.

Nem sempre as pessoas estão atentas aos problemas relativos a sua mobilidade, e isso, por vezes, é necessário. É preciso então, encontrar uma maneira de fazê-las olhar através da ótica de um gestor. Sensibilizá-las seria uma maneira de despertar a discussão para os problemas que as cercam dia-a-dia, obrigando-as a se confrontar com eles.

Questões referentes à Mobilidade Urbana são alguns dos assuntos mais tratados hoje em nossas cidades. Este tema é muito discutido em todos os meios de comunicação devido ao grande número de manifestações, atos públicos e políticos por nós presenciados. Estas divergências, ora vem pelos congestionamentos; inúmeras reclamações referente à superlotações dos transportes públicos; alto custo das passagens; horários e linhas escassas e, até mesmo, pela má estrutura das vias urbanas que não apresentam um bom estado de conservação e/ou sinalização.

Outra questão que leva a população à revoltas por falta de compreensão do assunto questionado é a geografia e o espaço físico dos centros urbanos, que sofrem uma horizontalização do seu crescimento bem como, um aumento desordenado. Todos estes pontos favoreceram o crescimento da cidade voltada para as periferias, o que, de um modo geral, faz com que perdemos ainda mais tempo em nossos deslocamentos.

A falta de infraestrutura e de planejamento contribui demasiadamente para o atual caos da mobilidade das cidades, por isso a maioria dos municípios acabou sendo concebido em uma área urbana muito extensa e mal dimensionada. Com tudo, devemos ter consciência que os problemas referentes à mobilidade são variáveis, devido ao dinamismo e alterações que ocorrem nas cidades constituindo um elemento dinâmico, assim como o próprio espaço urbano.

Históricamente, outro aspecto que dificulta o planejamento e o provimento da infraestrutura nas cidades e que, infelizmente, contribui para o declínio da qualidade de vida nos grandes centros urbanos, é o aumento do uso de veículos individuais. A falta de comprometimento dos órgãos responsáveis e também a falta de orientação às pessoas, acaba criando uma cultura de que andar de carro é mais barato, rápido e prático do que enfrentar as adversidades dos ônibus, por exemplo. Além disso, também não temos incentivo para as pessoas praticarem esporte, manter hábitos saudáveis e, assim, comecem a andar com veículos não motorizados, como a bicicleta, por exemplo. Portanto, para buscarmos uma maior equidade, é necessário definir uma política sólida que introduza o transporte coletivo como o principal modal de transporte público.

Para minimizar alguns destes problemas citados, em Janeiro de 2012 foi sancionada pela Presidência da República, a nova Lei da Mobilidade Urbana (Lei 12.587, de 3/1/2012). Esta lei apresenta os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Neste sentido, fica obrigatório ao município assegurar a formulação e implantação dos mecanismos de monitoramento e avaliação sistemáticos e permanentes dos objetivos estabelecidos, definindo, assim, metas de atendimento e universalização da oferta de transporte público coletivo.

Para isso, todo município com mais de 20.000 habitantes deve elaborar um Plano Diretor de Mobilidade Urbana, que pode ser elaborado em um prazo máximo de três anos. Caso não isto não seja cumprido ao fim deste prazo, os municípios ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados a esta área.

Este instrumento político de desenvolvimento urbano tem como objetivo sensibilizar a sociedade brasileira a integrar os diferentes modos de transporte, bem como, melhorar a acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território municipal. Este planejamento, gestão e avaliação do sistema de mobilidade, deve obter uma identificação clara e transparente dos objetivos de curto, médio e longo prazo, bem como, dos meios financeiros e institucionais que asseguram a implantação e execução dos mesmos.

Neste contexto, vale analisar algumas diretrizes. A integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo, que antes era realizado a âmbito Federativo, com a nova lei passa a ser municipal. Isso é de grande valia, pois, assim, conseguiremos direcionar nossas ações, a fim de diminuir o entroncamento das demandas em diferentes setores da administração pública.

Algumas dissensões referentes aos custos ambientais, sociais e econômicos no deslocamento de pessoas e cargas nas cidades, por exemplo, geralmente é entorpecido pela ausência de uma lei de zoneamento econômico. É preciso utilizar um instrumento que estabeleça restrições no uso e ocupação do solo em escala regional, ou seja, exercer controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados, por exemplo.

Outro aspecto importante é o incentivo dado ao desenvolvimento científico-tecnológico, que através de um estudo orientado por profissionais e utilizando técnicas



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

pedagógicas, poderemos sensibilizar os cidadãos e construir, assim, uma consciência que gera, em curto prazo, maior compreensão de nossos direitos e deveres como pedestres e também como usuários ativos deste sistema de mobilidade.

Parte desta educação, a compreensão dos direitos de cada um de nós, cidadãos. É importante haver fiscalização por nossa parte para recebermos serviços adequados, participarmos do planejamento, fiscalização e avaliação da política local de mobilidade urbana do nosso município, já que, na maioria das vezes, somos prejudicados devido à baixa ou nenhuma representatividade dos usuários do transporte público junto às câmaras setoriais e temáticas. É preciso que tenhamos comprometimento efetivo, e que, assim, incentivemos a participação popular nestas questões sociais.

Como citado no início deste trabalho, é fundamental que antes de debatermos sobre, de fato, mobilidade urbana, tenhamos noção do nosso papel quanto à sensibilização deste assunto. Através de boas práticas e ensino técnico de qualidade, mostraremos que é possível desenvolver nos cidadãos a sensibilidade a cerca do tema, que o processo pelo qual se leva alguém a aderir a determinadas ideias ou a adotar determinadas atitudes, pode auxiliar para melhorarmos a mobilidade de nossos centros. A pedagogia, por outro lado, é a forma pelo qual se ajuda alguém a encontrar, de forma esclarecida, o seu caminho e a formar as suas próprias ideias.

Assim, acredito que o verdadeiro gestor é um pedagogo, pois não irá procurar convencer o aprendiz das vantagens, mas, irá convidá-lo a discutir de forma racional e sensata as vantagens, desvantagens e importância de adotarmos um plano respeitando suas diretrizes, direitos e deveres, conscientizando-o da importância de suas atitudes em detrimento ao trânsito, de modo a tirar e justificar as suas próprias conclusões frente a este problema.

*(\*)Flamarion Ribeiro Pagliarini é Chefe de equipe Prefeitura Municipal de Santa Maria – RS.*