

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 4

O gestor público é o grande responsável pela implantação, ou não, das políticas de mobilidade urbana no âmbito de suas jurisdições

Jaime Aldo Mantelli (*)

“A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.”
(Artigo 2º da Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012).

Com base na necessidade de avançar objetivamente nos processos de desenvolvimento dos aglomerados urbanos, com a possibilidade de estancar o crescimento espontâneo e desencadear modelos de desenvolvimento ordenados com capacidade de invocar a mudança da cultura voltada à supremacia dos veículos automotores e despertar o interesse para construir cidades voltadas às pessoas, entra em cena a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012 a fim de instituir diretrizes para definição da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Com isso, se dá início a construção de um modelo uniforme de pensar as cidades. Os Governos Federal e Estaduais agora podem empreender direcionamentos na linha do construir Cidades voltadas para as pessoas através da valorização de ações voltadas à acessibilidade universal, equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo e desenvolvimento sustentável, nas dimensões socioeconômicas e ambientais.

Exemplos como os de Londres, que mesmo sem planejamento, se desenvolveu de forma adequada, principalmente pelo seu modelo de transporte disponibilizado à população, muito diferentemente de Nova York e Brasília, que mesmo planejadas, isso com base nas variáveis da época, não corresponderam às demandas provocadas pelo crescimento da frota veicular e da população urbana. Ou seja, não provêm às necessidades atuais de deslocamento da população. Isso, obviamente, comparado às variáveis implícitas na realidade atual.

Por isso, é possível acreditar que o planejamento de uma cidade sempre estará subordinado às necessidades do momento. Quando era possível cultivar o transporte individual por meio dos automóveis, por exemplo, pensou-se as cidades de Brasília e Nova York.

Atualmente, com o crescimento vertiginoso da população urbana e da frota automotiva deparamo-nos com a conflituosa e cotidiana falta de espaço para contemplar todas as variáveis de interesse dos indivíduos que o compartilha.

Isso nos impõe novas razões que nos levam a outras formas de pensar essas necessidades da população.

É preciso compreender que em nenhum outro momento da história do crescimento das cidades, se fez tão imperioso planejar quanto agora.

Independentemente do tamanho de cidade (pequena, média ou grande) nenhuma pode prescindir do planejamento para seu desenvolvimento sem arcar com as sérias conseqüências que afetarão as suas populações no futuro.

E, o Gestor Público é o grande responsável pela implantação, ou não, das políticas de mobilidade urbana no âmbito de suas jurisdições.

Isso por que, enquanto as cidades de grande e médio porte podem criar estruturas próprias com técnicos preparados para solucionar os seus problemas de infraestrutura viária e, assim, planejar o futuro, as pequenas podem associar-se para diluir os custos do planejamento, com a vantagem de poderem prevenir situações que hoje exigem grandes investimentos para as correções dos problemas decorrentes do não planejamento das grandes e médias cidades. É o aprender com os exemplos.

E, esse aprender, também contempla o capital acumulado pelo conhecimento da população que, chamada para a discussão sobre o seu próprio futuro, com certeza contribuirá de forma expressiva para o futuro da cidade.

A população urbana e a frota automotiva continuarão crescendo e tornando a necessidade de planejar a mobilidade urbana mais desafiadora, pois exige soluções em curto prazo. Acredito que apostar no transporte coletivo, desde que adequado à realidade local, com a utilização de ônibus, implantação de canaletas próprias, metrô, trens, monotrilho etc., investir nas ciclovias para torná-las seguras, e planejar adequadamente as calçadas, parece-nos residir menor possibilidade de erro e melhor custo benefício.

Todavia, a decisão deve nascer do debate público. A democratização do planejamento é o caminho. Garante a integração das variáveis como acessibilidade, mobilidade, transporte de cargas e desenvolvimento sustentável.

A parte técnica do planejamento já pode ser considerada de alto nível e de fácil acesso por quem dedicar mesmo que pequeno esforço. As universidades formam, anualmente, profissionais nas áreas correlatas em bom número. Cursos como este da ANTP, ajudam, e muito, para que possamos compreender a importância de disseminar na sociedade as alternativas disponíveis para delinear o futuro da cidade. Bem como, motivar os gestores públicos para a aplicação dos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana em todos os projetos relativos aos espaços públicos e do uso e fracionamento do solo. Ensina-nos como planejar, detalhadamente, indo desde a mobilização de uma equipe para o desenvolvimento do plano de mobilidade, passando por pesquisas e levantamentos, debate social e audiências públicas, elaboração do diagnóstico e do prognóstico, fazer a análise de alternativas e o detalhamento das



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

propostas, chegando à instrumentalização do Plano de Mobilidade Urbana. Permite-nos também, estender outro olhar, mais adequado, sobre as cidades e potencial relativo à qualidade de vida que poderão oferecer à sua população.

Precisamos lembrar que tudo na gestão pública depende de vontade política, mas, isso também é possível adequar quando os projetos são dotados de qualidade. E, isso, depende de nós!

É preciso avançar!

() Jaime Aldo Mantelli é Gestor do Fundo Municipal de Trânsito Prefeitura Municipal de Balneário Camboriú, SC.*