

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

### **Ensaio Crítico - Turma 4**

#### **Mobilidade urbana: uma vontade política**

**Luiz Carlos D'Antonino (\*)**

Há algumas décadas, eram frequentes os apelos institucionais e governamentais pela fixação do homem no campo. O slogan “*evite o êxodo rural*” tornou-se uma constante naquele passado ainda recente em nossa memória.

Contudo, apesar de gastos abusivos com a propaganda sem lastro palpável, pois se almejava reter o homem no campo, mas sem fornecer a devida dignidade de que o mesmo era merecedor. Faltaram-lhe escolas bem preparadas para sua família, condições satisfatórias de saúde, transporte eficiente e a um custo moderado, políticas de comercialização para sua produção, comunicação eficiente, enfim, condições básicas para sua permanência no meio rural.

Diante de tantos problemas e ausência de políticas consistentes, a migração para as cidades foi uma consequência inevitável. Estas por sua vez, administradas por mandatários despreparados, políticos que priorizam o clientelismo ao invés do desenvolvimento sustentável das cidades e que têm no planejamento ou num plano diretor, quando existentes, apenas mais um encargo para cumprir exigências dos órgãos financiadores ou de fomento, pois interessa apenas as grandes somas de recursos para elaborarem políticas de apadrinhamento ou eleitoreiras.

Aliado ao processo migratório associa-se o crescente crescimento dos países emergentes, que contribui para a ampliação desordenada das cidades que não estão preparadas para tais desafios, além da escassez de políticas sociais que deixou uma grande parcela da população em exclusão total dos direitos básicos de um cidadão. Estudos mostram que o Brasil é um país, predominantemente urbano com, aproximadamente, 85% de sua população residindo nas cidades, concentradas em inúmeros bolsões de pobreza e muitas vezes vivendo em condições subumanas.

O direito de ir e vir são assegurados constitucionalmente e é nessa premissa que gerou o termo da atualidade “Mobilidade Urbana”, no qual especialistas do mundo inteiro tentam soluções para resolver os problemas das grandes metrópoles sugerindo investimentos de altíssima monta e que países como o nosso, muitas vezes copia, sem primeiramente elaborar um estudo de realidade local e sem projetos pilotos que indiquem a aceitação e aprovação dos estudos implantados em outras situações.

E como ficam as pequenas e médias cidades que enfrentam, em termos relativos, as mesmas dificuldades das grandes cidades e possuem orçamentos que, na maioria das vezes, são para arcar com os custos das folhas gordas de pagamentos?



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Ao se fazer uma análise mais profunda nas políticas governamentais de nosso país percebe-se que a ausência de um modelo de desenvolvimento de médio e longo prazo, no qual os mandatários teriam que se ater para governar a nação, indica um sistema de governo baseado no imediatismo e nas soluções de última hora para tentar sanar problemas que já estavam previstos há tempos.

Governos passados entenderam que a indústria automobilística seria a grande redenção para a economia e solução para o desemprego reinante nas grandes cidades. Incentivos às montadoras e, principalmente, facilidade à comercialização de seus produtos finais, geraram a tendência nacional pelo uso do automóvel ou da motocicleta, atualmente, os dois grandes vilões da mobilidade urbana, ou seja, o incentivo ao transporte individual de pessoas.

Atualmente, o próprio governo tenta reverter o processo de uma forma tímida, cujos resultados positivos despenderão de ações que permitam mudanças de hábitos e de comportamentos enraizados nos costumes da população e muito menos através de legislações ou intimidações que, fatalmente, não trarão resultado algum.

Um exemplo claro das mudanças de posturas está substanciado na cidade de Brasília, que foi projetada para nunca ter problemas de mobilidade.

Criada há pouco mais de 50 anos, Brasília, a cidade modelo e projetada para não ter nem semáforo, se tornou num verdadeiro caos de mobilidade urbana. Estudos diagnosticam que, se ações profundas não forem tomadas, a capital da república ficará com o trânsito totalmente obstruído até 2020.

Percebe-se que a solução para a mobilidade transcende, simplesmente, às dificuldades encontradas pelos moradores urbanos e a vontade da grande maioria de envolvidos encontrarem alternativa para o problema. Enquanto os administradores públicos, em todos os níveis, não se conscientizarem de que eles devem tomar medidas que lhes parecem anti eleitoreiras, como por exemplo, propiciar calçadas e passeios que permitam acessibilidade a todos os pedestres, reduzir caixas viárias em detrimento de ciclovias e alargamento de calçadas, exclusão de estacionamentos públicos em áreas centrais das cidades, licitações de empresas de coletivos urbanos sem cartas marcadas e cobrança pela excelência do serviço, ficaremos discutindo a mobilidade urbana como um carro no atoleiro que patina, patina e não sai do lugar.

*(\*) Luiz Carlos D'Antonino é Secretário da Prefeitura Municipal de Viçosa.*