

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

### **Ensaio Crítico - Turma 5**

#### **Código de Trânsito Brasileiro, art. 29, § 2º: Mudando paradigmas**

**Nilton Luis Iurramendi Sittoni (\*)**

“Respeitadas as normas de circulação e conduta estabelecidas neste artigo, em ordem decrescente, os veículos de maior porte serão sempre responsáveis pela segurança dos menores, os motorizados pelos não motorizados e, juntos, pela incolumidade dos pedestres.”

Este dispositivo legal talvez contenha um dos mais simbólicos e significativos textos de toda a legislação brasileira. Caso vivêssemos em uma sociedade que o respeitasse integralmente, teríamos reduzidos grande parte dos problemas que envolvem a mobilidade urbana.

Da leitura desse parágrafo, em consonância com dispositivos constantes na Lei nº 12.587/2012 (chamada de Lei de Mobilidade Urbana), especialmente seus artigos 5º, 6º e 7º, têm-se o que de melhor pode expressar a vontade política de uma sociedade em relação à mobilidade urbana e a valorização do indivíduo menos favorecido.

O art. 5º da Lei nº 12.587/2012 elenca os princípios que regem a Política Nacional de Mobilidade Urbana, dentre os quais podemos destacar a acessibilidade universal, segurança nos deslocamentos das pessoas, justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços e equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros.

Já o art. 6º da mesma lei elenca as diretrizes que regem a PNMU, merecendo destaque a prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade e incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes.

Por sua vez, o art. 7º desse mesmo comando legal define os objetivos da PNMU, dentre os quais destacamos: reduzir as desigualdades e promover a inclusão social, promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais e proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade.

Quando se fala em melhorar a mobilidade urbana, ou em elaborar o tão falado “Plano de Mobilidade Urbana”, de nada adianta utilizar a mais aprimorada técnica, os mais complexos estudos, se não existir a vontade política e o engajamento da sociedade civil em buscar cumprir o que está definido nos dispositivos legais citados acima, pois

os mesmos são a base legal e doutrinária para o desenvolvimento de qualquer projeto sério que busque a melhoria da mobilidade urbana.

Sabe-se que a super valorização do automóvel e a política desenfreada de incentivos à sua aquisição causou um problema tremendo à mobilidade urbana no Brasil. Problema esse que, às vezes, parece de difícil solução, pois mesmo técnicos habilitados não conseguem enxergar alternativas ao que está posto e os governantes não demonstram interesse político em respeitar as determinações contidas nas leis que regem a mobilidade urbana ou, pior ainda, desconhecem suas diretrizes.

Ao estabelecer a responsabilidade dos maiores pela segurança dos mais fracos, o Código de Trânsito Brasileiro quebra um paradigma que impera em nossa sociedade em todos os setores: vence (ou sobrevive) o mais forte. E assim as coisas são: motoristas de caminhão ou ônibus dando a mínima para os automóveis, proprietários de automóveis querendo adquirir carros mais potentes ou maiores para poderem “ser respeitados” pelos outros e desconsiderando motociclistas e ciclistas como se os mesmos nem existissem, motociclistas desrespeitando pedestres, ciclistas atropelando pedestres nas calçadas.

Isso tudo é uma das causas da resistência que as pessoas tem em andar a pé, de bicicleta ou até mesmo de motocicleta, pois há no trânsito brasileiro um verdadeiro “estado de guerra”, onde os mais fracos não se sentem seguros em se locomover, fazendo com que se busque sempre um meio de transporte maior e mais “seguro”.

Não se pode falar em plano de mobilidade urbana sem ter como principal fundamento a segurança das pessoas, sem priorizar a acessibilidade universal para que todas as pessoas tenham, efetivamente, ampla liberdade de ir e vir a qualquer recanto de uma cidade, seja qual for sua classe social, sua renda, seu estado de saúde, sua idade, seu meio de locomoção.

Porque, na realidade, o que vemos, por incrível que possa parecer, são pessoas excluídas de diversas atividades sociais, até mesmo acesso à educação, saúde, lazer, acesso a melhores condições de trabalho por dificuldade de se locomoverem na sua cidade. É o cadeirante que não sai de casa porque não consegue transitar nas calçadas irregulares e sem conservação, o idoso que não pode sair sozinho pois teme atravessar uma rua sem semáforo ou faixa de segurança, o trabalhador que não pode aceitar uma oferta de emprego melhor pois não existe transporte público até aquele ponto, o estudante que deixa de ir à escola por não ter condições de arcar com o alto custo do transporte público, a criança que fica trancada em casa sem poder sair à rua para andar de bicicleta porque as ruas estão tomadas de automóveis e aquele local que um dia foi um parque foi transformado em mais um estacionamento.

Podemos, então, observar que “pensar” em mobilidade urbana exige muito mais do que enxergar um congestionamento quilométrico de veículos motorizados e como fazer para diminuir esse incômodo. Pensar mobilidade exige considerar todos os aspectos que envolvem uma cidade, suas pessoas, suas motivações, suas ambições, seus medos.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Enfim, não adianta falar em mobilidade urbana se não pensarmos nos mais fracos, se não dermos verdadeiras condições para que todos possam viver e se desenvolver como seres humanos plenos. A mobilidade urbana (ou a falta dela) não pode ser um empecilho ao desenvolvimento de uma sociedade justa e cidadã. Pensar a mobilidade urbana deve ter como premissa básica a clara convicção de que a cidade deve ser voltada às pessoas, não às máquinas.

*(\*) Nilton Luis Iurramendi Sittoni, Graduado em Ciências Contábeis e Pós-graduado em Mapeamento e Gestão de Processos de Negócios. Justiça Federal na área de cálculos*