

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 7

Educação e mobilidade urbana

Juliano Melo Duarte (*)

De acordo com o dicionário Michaelis, a palavra mobilidade, do latim *mobilitate*, é definida como propriedade do que é móvel, ou do que obedece às leis do movimento, ou, ainda, como deslocamento de indivíduos, grupos ou elementos culturais no espaço social. Agregada ao adjetivo feminino “urbana”, uma definição mais específica pode ser encontrada. O termo mobilidade urbana tem sido definido por alguns arquitetos e urbanistas como um conjunto de políticas de transportes e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através de priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.

De forma mais resumida, porém não menos importante, o inciso II, do artigo 4º, da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, definiu a mobilidade urbana como sendo simplesmente uma **“condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”**.

Certo é que, independentemente da definição dada ao termo, para que esse deslocamento de pessoas e cargas no espaço urbano seja realizado de forma harmoniosa, consciente, democrática e ecologicamente sustentável, com acessibilidade total, é imprescindível que o fator educação esteja presente.

O saudoso e um dos maiores pensadores da pedagogia no Brasil, Professor Paulo Freire, já dizia que a “educação sozinha não transforma a sociedade, sem ela tampouco a sociedade muda”. Apesar de não ser tão fácil quanto parece, a promoção de um processo de educação com fundamento no conceito de Mobilidade Urbana, integrando questões relativas ao trânsito, transporte, meio ambiente, sustentabilidade, segurança, acessibilidade, inclusão social e cidadania, é assaz importante e tem poder transformador capaz de fazer a diferença. Embora algumas pessoas ainda abordem essa questão de forma um pouco tímida, não se pode ignorar que a boa educação faz parte da construção da mobilidade urbana.

A tão consagrada frase “educai as crianças para não se punir os adultos”, de autoria do matemático e filósofo grego Pitágoras, nunca será apagada do tempo. No tocante ao contexto da mobilidade urbana, não é diferente. Obviamente, que não estamos dizendo aqui, que o único ponto a ser tratado é a educação. Evidentemente, não adianta somente educar e filosofar de forma ortodoxa, sem aplicabilidade de ações pontuais e eficazes convergindo em uma única direção. Tudo deve ser trabalhado de modo funcional e harmonioso. Por exemplo, de nada adianta uma cidade ter o melhor sistema de ônibus implantado se os condutores desses coletivos não sabem sequer

respeitar as leis de trânsito existentes, colocando em risco a incolumidade física e moral dos usuários, ciclistas e demais transeuntes.

Naturalmente, quem desrespeita as leis de trânsito deve ser multado, entretanto, o sociólogo e consultor em trânsito Eduardo Biavati, esclarece que é um erro apostar apenas na aplicação de autuações. **“A multa, sem ações efetivas de educação, não muda o comportamento. Quem pode pagar o faz e continua sem consciência.” (g.n).**

No tocante, mais precisamente, à questão da educação no trânsito, a Lei 9.503/97, que instituiu o Código de Trânsito Brasileiro, trata o tema da educação como essencial para mudar as condições do nosso trânsito, tanto que, reservou um capítulo específico para tratar do assunto. Importante destacar que o primeiro Código Nacional de Trânsito, de 1941, não mencionava o tema educação de trânsito em qualquer um de seus 12 capítulos. Vinte anos depois, no diploma de 1961, a palavra educação apareceu apenas duas vezes. No atual Código, já podemos verificar que a palavra educação pode ser lida 28 vezes - além de mais 13 palavras e termos correlatos, como aprendizagem, campanha educativa, especialização, nível de ensino, currículo de ensino, currículo interdisciplinar, escola pública, e outros, que aparecem 21 vezes. O tema é abordado, portanto, 49 vezes, o que representa 15% dos 341 artigos da Lei. Apenas para destacar essa importância, o artigo 74 da referida lei, reza que **“A educação para o trânsito é direito de todos e constitui dever prioritário para os componentes do Sistema Nacional de Trânsito”.(g.n)**. O artigo 76 consigna que **“a educação para o trânsito será promovida na pré-escola e nas escolas de 1º, 2º e 3º graus, por meio de planejamento e ações coordenadas entre os órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito e de Educação, da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, nas respectivas áreas de atuação.” (g.n)**. O código determina também que os órgãos e entidades tenham coordenadorias de educação de trânsito e que sejam organizadas escolas de trânsito, determinando que 5% do valor das multas e 10% do valor dos Seguros Obrigatórios (DPVAT) sejam aplicados em programas de segurança e educação.

Como já foi defendido por diversos estudiosos no assunto, a boa educação é uma arma fenomenal capaz de mudar o comportamento das pessoas e fazer com que elas possam entender, na verdade, que o planejamento da mobilidade urbana deve dedicar especial atenção, dentre outros tão importantes, para os modos não motorizados e motorizados coletivos, buscando sempre a sustentabilidade ambiental e a acessibilidade universal. Isso não significa dizer que o carro deve ser deixado de lado, mas sim, utilizado com consciência.

Importante aqui ressaltar, que segundo informado pela Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave), no período de 2011 a 2012, foram comercializados 3.643.421 carros, um aumento de 6,11%, tudo devido principalmente à redução do IPI. Ocorre que neste mesmo período, o número de ônibus emplacados caiu de 34.944, em 2011, para 29.716 em 2012. **A proporção é assustadora, ou seja, aproximadamente 122 novos carros circulando nas ruas para cada novo ônibus.** O privilégio e o incentivo que se dá à utilização desse modo de transporte individual motorizado é o que vem causando alguns desconfortos para implantação da boa mobilidade, que também não deve deixar de lado a adoção de políticas públicas que



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

incentivem a utilização dos vazios urbanos com planejamento integrado do uso do solo, de modo a fomentar a diminuição dos percursos e dos tempos de viagem. Neste contexto, entra mais vez, a educação, justamente para conscientizar a população de como trabalhar e equacionar corretamente essas questões, como por exemplo, utilizar de forma inteligente o carro, sem se esquecer da utilização igualitária do espaço público e da prioridade do transporte coletivo.

E, realmente, é só sair nas ruas e ver o resultado. Metrópoles como São Paulo e Rio de Janeiro não possuem mais condições de suportarem deslocamentos baseados simplesmente no uso do carro. É por esses e outros motivos que a mobilidade urbana deve ser tratada em linha de igualdade ao lado de áreas essenciais da administração pública, como educação e saúde. Essa tão sonhada e importante mobilidade avança a cada momento em que a boa e a inteligente educação, aqui repetidamente falada, vai quebrando paradigmas e modificando comportamentos.

() Juliano Melo Duarte, Advogado, pós graduado em direito civil pela FMU e pós graduando em Direito e Gestão do Meio Ambiente pelo SENAC - São Paulo. Atualmente exercendo a função de Assessor Técnico da Prefeitura da Estância Hidromineral de Poá, Estado de São Paulo. na Secretaria da Transportes e Mobilidade Urbana e Secretário Geral do Grupo de Trabalho de Mobilidade Urbana do Consórcio de Desenvolvimento do Alto Tietê - CONDEMAT.*