

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 7

Um novo olhar sobre as questões da mobilidade

Regina Rocha de Souza Pinto (*)

A falta de mobilidade é um problema antigo que a cada dia se agrava. É certo que a maioria de nós (governo, população e usuários de algum meio de transporte motorizado) sabe que a solução para o problema é que nos desloquemos, prioritariamente, de forma coletiva ou mesmo por meios não motorizados.

O desafio está em mudarmos uma cultura que, de certa forma, nos foi imposta. O grande incentivo à indústria automobilística e a falta de planejamento ou ordenamento do desenvolvimento urbanístico das cidades nos empurraram a esses padrões de consumo e moradia.

O escasso espaço viário provoca constantes confrontos e os vitoriosos são aqueles economicamente ou politicamente mais poderosos. Os recentes movimentos sociais buscam dar um fim nessa situação, não só da falta de mobilidade, mas de outras tantas que afligem a maioria da população. Mas, como mudar esse padrão de comportamento da sociedade como um todo? Como convencer os usuários do automóvel a migrar para o transporte coletivo ou os beneficiários do vale-transporte a não comercializá-lo para aquisição de uma motocicleta? Enfim, todos buscam meios de mobilidade com conforto, rapidez e segurança.

O que vinha sendo feito até agora não atende mais o anseio da população. Mudanças significativas devem ser imediatamente implantadas, cuja execução deve estar garantida pela inclusão nos planos de mobilidade. A possibilidade de mudar a cultura do meio utilizado para os deslocamentos ou o local escolhido para moradia está muito mais numa ação efetiva e positiva do governo do que impositiva.

Numa análise pouco detalhista das questões técnicas, a criação de faixas e corredores para o transporte coletivo, num primeiro momento, parece solução positiva e aceitável nos horários de pico e questionável nos horários de vale pelos outros usuários da via. Com o uso da tecnologia, teríamos nós meios de aperfeiçoar os resultados dessa solução que, apesar de positiva, causa questionamentos nos horários em que visivelmente as faixas são pouco usadas pelos coletivos públicos?

Em algumas regiões da cidade de São Paulo a CET implantou medidas simples e baratas, com pequenas obras no viário, sinalização mais adequada que permitiram um expressivo ganho de velocidade não só dos ônibus, principal foco da ação, mas também de todos os usuários da via.

Os corredores e faixas exclusivas se tornaram a coqueluche do momento, parecem ser a grande descoberta. Todas as metrópoles constantemente reveem suas metas de implantação de faixas e corredores, aumentando cada vez mais as quantidades de quilômetros. Parece até uma competição de quem faz mais. Seria a solução para o

problema da falta de velocidade dos ônibus, simples assim? Então porque essa solução não foi implantada nesses patamares antes?

Além do que, na cidade de São Paulo, nessas faixas e corredores, com exceção das Marginais Pinheiros e Tietê, os ônibus de fretamento, que são um transporte coletivo privado, não podem circular. A passagem deles para as vias comuns mata a essência do serviço e deixa-o em pé de igualdade com o automóvel, ou seja, os milhares de usuários que são transportados de forma coletiva diariamente por esse setor passaram a refletir sobre a possibilidade de utilizarem seu veículo próprio e assim ganharem maior autonomia, até para fugir dos congestionamentos. Essa posição também gera confronto com os automóveis que não querem nenhum tipo de ônibus nas vias que lhes foram destinadas. Seria o caso de se refletir melhor sobre a questão da exclusividade e analisar a possibilidade de um compartilhamento na passagem em muitos locais, horários, enfim, adotar-se a prioridade ao coletivo como determina a Lei da Mobilidade Urbana.

Outro ponto que se discute é a revitalização das áreas centrais das médias e grandes cidades, locais para onde convergem milhares de deslocamentos diários, de forma que as pessoas passem a utilizar as áreas de moradia disponíveis nessas regiões. Salvo exceções, as áreas centrais não atendem, ainda que reformuladas, as necessidades da sociedade. As construções, costumeiramente amplas, não possuem áreas de lazer para nossas crianças, dificultando que ali se instalem casais com filhos, por exemplo. Mesmo que os governos invistam na revitalização dessas áreas, o que seria ótimo, ainda assim elas ficariam restritas a determinados grupos da sociedade (solteiros, casais jovens sem filhos e terceira idade) o que, de fato, não desmerece a medida.

Analisando por esse prisma, medidas que impeçam ou dificultem a criação de condomínios mais afastados dos polos geradores de emprego seriam injustas porque ferem direitos e garantias individuais que devemos amparar. Se de um lado temos a periferia humilde onde moram aqueles que estão numa determinada classe social cuja renda não permite morar em outro local ou onde se concentram programas sociais de moradia, do outro temos uma periferia mais elitizada, cuja classe social permite um padrão de vida com mais conforto. São dois extremos de uma mesma cidade.

Acredito que seria mais justo criar infraestrutura atrativa em regiões mais próximas às regiões centrais e tributar adequadamente as áreas mais afastadas e luxuosas de forma a garantir o direito a escolher onde morar, mas, amparado pelo custo correto dessa escolha, tudo conjugado com levar emprego para as áreas onde moram os trabalhadores. Nas grandes empresas, sejam elas de qual ramo for, são poucos aqueles funcionários cujo padrão de renda permite ou estimula morar em condomínios de luxo. Portanto, a solução inversa – levar emprego à periferia se afigura muito mais justa e benéfica para todos os envolvidos.

Outra questão importante é a carga tributária que incide sobre os meios de transporte coletivo, sejam eles públicos ou privados. Essa voracidade em arrecadar tributos precisa ser revista para o transporte, cuja tímida política de incentivos está muito aquém daqueles destinados à aquisição de automóveis, por exemplo. É preciso que os governos refaçam essas contas de receita e despesa levando em consideração os custos indiretos da falta de mobilidade e com isso avaliem a política de incentivos



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

fiscais, que deve contemplar todos os meios de transporte coletivo remunerados, independentemente do fato de serem públicos ou privados.

Espera-se que, através da Lei de Mobilidade, possamos cobrar efetivamente políticas públicas de transporte e trânsito. A lei, sem dúvida, foi uma ferramenta importante para garantir a implantação contínua daquilo que será planejado, sem interferência de interesses de um grupo ou outro que esteja num determinado momento no poder. A ação deve ser contínua para garantir seu fim. Mas, sendo o Brasil como é, a rotineira cobrança feita por movimentos sociais ordeiros talvez seja imprescindível para vencer interesses econômicos e políticos mais poderosos e permitir avanços significativos na mobilidade.

*(**) Regina Rocha de Souza Pinto, Diretora executiva da FRESP - Federação das Empresas de Fretamento do Estado de São Paulo*