

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana
Ensaio Crítico - Turma 9
O resgate da dimensão humana da mobilidade

Emilia Nunez de Santana Vieira (*)

Mover-se é uma necessidade e além de uma necessidade, um desejo. O desejo do movimento, o desejo da liberdade, o desejo do encontro. As relações humanas em grupo prescindem do ir e vir de pessoas e mercadorias e ao longo do tempo desenvolvemos estratégias cada vez mais complexas de deslocamento. A própria formação das cidades corresponde a uma forma encontrada pelo homem de lidar com a necessidade de movimentar-se.

Enfim não seremos mais nômades, todavia, vivendo em grupo, continuaremos nos movendo nesse novo espaço limitado que decidimos tomar como nosso, nossa comunidade, nossa cidade, e esse movimento agora deve ser organizado. Como ele se dará? Que necessidades e desejos nutrimos nesse novo espaço que ocupamos?

No começo deslocar-se apenas a pé era suficiente e natural. Mas com o tempo as cidades cresceram em dimensão, habitantes e complexidade e as necessidades e desejos cresceram também, em distancia e em quantidade. A tecnologia respondeu as novas dinâmicas sociais e por outro lado também criou novas necessidades e desejos e inventamos máquinas capazes de nos levar mais longe e mais rápido. A roda, os motores, a bicicleta, os carros, os ônibus, os trilhos, o metrô, o helicóptero. Ocupamos a terra, o subsolo e até os ares. Atingimos velocidades altíssimas, o que nos possibilitou criar distancias impossíveis de serem vencidas pé. Mover-se tornou-se mais que humano.

Da fundação de Catalhöyük, provavelmente a primeira cidade do mundo, até as megalópoles da atualidade, a mobilidade é uma equação a ser solucionada. Mas para compreendermos a crise da mobilidade que muitas cidades enfrentam hoje, certamente devemos pensar sobre a expansão e popularização do uso do transporte motorizado e individual, o automóvel.

O automóvel inaugurou mais do que uma nova tecnologia, inaugurou um novo estilo de vida e tornou-se símbolo de desenvolvimento, modernidade, autonomia, consumo, sucesso. Muitas cidades renderam-se ao apelo do automóvel e passaram a pautar seu desenvolvimento, seus investimentos, sua infra estrutura, suas decisões quanto ao uso e ocupação do solo, suas políticas públicas e econômicas, visando a viabilização da aquisição e do uso irrestrito dessa máquina.

Ao mesmo tempo a existência do automóvel trazia a possibilidade da exploração ainda maior das terras, tanto próximas quanto distantes dos centros, estimulando a especulação imobiliária.

Pensamos e construímos cidades para os automóveis e os imóveis, pensando estar construindo cidade para as pessoas. Como resultado temos cidades pouco humanas, dependentes do transporte motorizado, com baixo investimento em



meios não motorizados e coletivos e um verdadeiro problema de saúde pública: mortes no trânsito, poluição, sedentarismo e estresse.

Todavia, o automóvel é tão sedutor e usa tão bem o marketing e a propaganda que é muito difícil enxergar suas externalidades ou abrir mão do seu uso, mesmo consciente de seus impactos. Hoje, porém, a situação torna-se cada vez mais insustentável. O conforto, o prazer e a velocidade que o automóvel se propõe a oferecer se contrapõem aos engarrafamentos. E presas no engarrafamento as pessoas começam a notar o contra-senso: veículos transportando muitas vezes apenas uma pessoa e ocupando mais de 70% do espaço da via pública.

A primeira resposta da sociedade foi pedir mais espaço para os carros, construção de novas vias, viadutos, túneis e mesmo assim, a progressão do número de novos carros rapidamente esgotava a nova capacidade viária. O incentivo à indústria automobilística parecia natural, afinal, gerava desenvolvimento e empregos e a facilitação para aquisição de carros trazia a sensação de igualdade social e democratização. Se todos podem ter carro, então todos estão mais ricos, já que o carro sempre foi símbolo de poder e riqueza.

Entretanto os problemas persistiam e ficou evidente que a solução não poderia olhar para os carros, deveria começar a olhar para as pessoas. Mesmo que nesse processo os carros perdessem espaço! E estamos vivendo esse momento histórico no Brasil. É um momento crucial e ainda de adaptação e pressões de todos os atores sociais envolvidos. A sociedade ainda tem dificuldade de abandonar o sonho do carro próprio e de conceber que o automóvel ceda “seu espaço” para o transporte coletivo. O uso do modo não motorizado ainda é associado a riscos e ainda são tidos como meios mais precários de deslocamento, apenas para quem não tem condição de pagar. O deslocamento a pé ou por bicicleta ainda carrega o estigma da pobreza.

Mas esse cenário está mudando, muito pelo exemplo do comportamento da população de países onde as pessoas estão voltando a viver a rua e a coletividade. Seja pela expansão do comércio de rua, pelos empregos se aproximando das moradias, pelas praças, pelo uso da bicicleta, caminhadas e pela existência de sistemas excelentes de transporte público. O carro continua existindo, as pessoas continuam o desejando e comprando, mas o seu uso não é mais irrestrito e tido como fundamental para deslocar-se com conforto no dia a dia e ele passa a ocupar o lugar do veículo de passeio.

No Brasil o tema da mobilidade deu início há uma série de reivindicações populares, o que mostra que o problema é cara a população. Não só o preço da tarifa como a qualidade do transporte público estão em pauta e mais além, a qualidade de vida nas cidades. Vivemos um momento de muito otimismo e a Nova Lei da Mobilidade Urbana (Lei nº 12587 de 2012) finalmente traça diretrizes e princípios para políticas públicas abrangentes e aponta justamente para uma MOBILIDADE HUMANA, onde se prioriza o transporte não motorizado e o transporte coletivo e, através disso, as pessoas.

A mobilidade urbana está voltando a adquirir a dimensão de mobilidade humana, e isso faz toda a diferença.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

() Emilia Nunez de Santana Vieira, Advogada de formação, graduada na turma de 2009.2 da Ufba. monografia de conclusão de curso versou sobre " A ilegalidade das gratuidades no transporte público de passageiros sem a indicação da respectiva fonte de custeio". cursando um MBA em Psicologia Organizacional. Gerente Administrativa do Grupo Ondina*