

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 9

Cidades sustentáveis, acessíveis, democráticas e humanas: uma visão da política da mobilidade urbana

Higor de Oliveira Guerra (*)

Na década de 1950, o Brasil começou a receber as primeiras fábricas da indústria automobilística. De lá para cá, de forma geral, essa indústria se desenvolveu bastante em solo nacional, com a instalação de diversas fábricas e o aumento da produção de automóveis, se destacando em nível mundial.

Assim, a partir da década de 1960, houve grandes investimentos públicos na ampliação da infraestrutura viária nas cidades brasileiras, em especial nas mais populosas. Esses recursos se destinavam a beneficiar o tráfego geral de veículos (abertura e alargamento de vias), que estavam aparentemente em consonância com o crescimento da indústria automobilística e a popularização dos veículos particulares. Raríssimos investimentos públicos foram aplicados em infraestruturas que priorizassem o transporte coletivo de pessoas.

Em virtude dessas ações governamentais, baseadas no tráfego geral de veículos, sem foco em medidas coletivas, os cidadãos mais bem dotados de recursos financeiros buscavam se motorizar para melhor realizar seus deslocamentos. Enquanto isso, as classes sociais mais baixas, dependentes do transporte público coletivo, ficavam desassistidas e passavam a amargar, ano após ano, maiores tempos de viagem, além da degradação no nível de conforto.

Especialmente após a estabilização da economia com o plano real (na década de 1990), começou a mudar (para pior) o cenário da mobilidade urbana no Brasil. A indústria automobilística se expandiu, abrindo concorrência de mercado e acréscimo na produção de veículos, o que permitiu automóveis com valores mais populares. Por outro lado, o brasileiro aumentava seu poder de compra e havia facilidades na obtenção de crédito. Essa combinação ocasionou significativos incrementos de veículos particulares na circulação urbana. O Poder Público, entretanto, continuou a desenvolver a mesma política de investimentos no tráfego geral de veículos.

Hoje em dia, o Brasil colhe os frutos desse modelo “cada um por si” no uso das vias destinadas ao tráfego geral. **Trata-se de um modelo de desenvolvimento urbano com base em falsos conceitos relativos à sustentabilidade, acessibilidade, democracia e valores humanos.**

Desde a década de 1950/1960 até os dias atuais, para alguns (ou para muitos), a indústria automobilística era (é) vista como um dos grandes alicerces da economia brasileira (pilar que sustenta), observada a sua cadeia produtiva que gera diversos empregos diretos e indiretos. De fato, é indiscutível a importância da indústria

automobilística, entretanto, a questão a ser enfrentada não se refere à produção e comercialização de veículos, mas a sua contextualização no espaço urbano.

Em uma visão holística, verifica-se que o uso indiscriminado do veículo particular individual, na verdade, provoca inúmeras “deseconomias” nas grandes (e médias) cidades brasileiras, principalmente em função dos tempos perdidos nos congestionamentos e na excessiva poluição, **não sendo, assim, um modelo sustentável no que tange a esfera econômica e ambiental.**

Também foi fracassada a ideia de que o carro permite o acesso das pessoas às diversas áreas urbanas, dada à infraestrutura necessária, em função do automóvel possibilitar realizar com maestria o deslocamento “porta-a-porta”. Essa premissa seria verdadeira no caso em que houvesse poucos usuários no espaço urbano. Mas, se considerarmos as grandes demandas para os mesmos destinos, evidencia-se a lei de Isaac Newton, no qual dois corpos não podem ocupar o mesmo espaço no mesmo instante, prejudicando esse serviço “porta-a-porta”.

Outro aspecto equivocado é o falso conceito atrelado à democracia no uso das vias urbanas. Ora, em uma visão individualista, o Brasil é um país democrático e é natural que o indivíduo utilize o modo de transporte que lhe convir nas vias públicas urbanas. Entretanto, a falta de controle do Poder Público no ordenamento territorial pode ocasionar uma espécie de prática oligárquica exercida por aqueles poucos usuários (em relação ao total de viagens que são realizadas) do transporte particular individual quando ocupam quase que a totalidade do espaço público (vias e estacionamentos).

Uma interessante ideia que se pode ter da palavra democracia é o exercício do poder do povo segundo a vontade da maioria, mas com respeito aos direitos de todos, inclusive da minoria¹. Nesta visão democrática, cabe aos representantes do povo fazer respeitar o direito de todos na circulação no espaço público urbano, inclusive aplicando medidas que combatam as forças desproporcionais exercidas por poucos cidadãos (oligárquico) em virtude de privilégios e do poderio econômico que detêm.

Cabe ainda mencionar o papel muitas vezes desproporcional da indústria do marketing na venda de veículos automotores particulares ao ponto de distorcer valores humanos. É cada vez mais agressiva a proposta de que o carro diz quem é a pessoa. **Tal associação acaba por denegrir a imagem do ser humano, fazendo o se nivelar à sua própria criação.**

Desta forma, o espaço urbano é dividido entre homens e máquinas, que muitas vezes se conflitam. Nesta linha, é importante lembrar que o carro foi criado pelo homem para poder servi-lo e as cidades são dos cidadãos.

Cidades sustentáveis, acessíveis, democráticas e humanas.

Atualmente, é desejo de muitos cidadãos querer que suas cidades sejam sustentáveis, acessíveis, democráticas e humanas. **O aspecto sustentável se refere ao**

¹ Texto base do Curso de Direito Eleitoral do Instituto Legislativo Brasileiro, Senado Federal, 2013. www.senado.gov.br.

desenvolvimento urbano considerando impactos socioambientais, no qual são observados os recursos naturais disponíveis e respeitando as necessidades das gerações futuras. Neste sentido, é fundamental a adoção de políticas públicas voltadas à mobilidade urbana e uso do solo de forma a evitar (ou ao menos minimizar) os impactos negativos causados pelas necessidades de deslocamentos das pessoas e cargas.

Sob esta ótica de sustentabilidade, a Lei da Mobilidade Urbana é um marco, porque traz consigo os princípios e as diretrizes da política pública, no qual se podem destacar: integração da mobilidade urbana com a política de desenvolvimento urbano; a priorização do transporte público coletivo em detrimento do individual; e a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas (Lei 12.587/12, art. 6º, I, II e IV).

Quanto ao aspecto de cidade acessível, pode-se vislumbrar o acesso universal ao espaço urbano por quaisquer cidadãos, independente de suas condições físicas ou financeiras. Nesta esteira, a Política Nacional de Mobilidade Urbana tem como princípio a acessibilidade universal (Lei 12.587/12, art. 5º, I), colocando na agenda política, de uma vez por todas, a questão da cidade para os cidadãos.

No âmbito da cidade democrática, a Lei da Mobilidade Urbana traz diversos dispositivos legais que conferem o amplo exercício da democracia participativa. Pode-se destacar: a gestão democrática e o controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e, a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros (Lei 12.587/12, art. 5º, V e VIII).

Por fim, a cidade humana visa o resgate pleno do espaço público urbano pelo homem. No âmbito da Política Nacional de Mobilidade Urbana também é possível extrair elementos que permitam essa volta da posse das cidades aos cidadãos, principalmente quando confere “*prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados*” (Lei 12.587/12, art. 6º, II) e no objetivo de “*reduzir as desigualdades e promover a inclusão social*” (Lei 12.587/12, art. 7º, I).

() Higor de Oliveira Guerra, Engenheiro civil e mestre em transportes pela UnB. Trabalha como servidor público federal (analista de infraestrutura) no Ministério das Cidades há mais de 5 anos, trabalhou no DNIT, CEFTRU/UnB e TCBR.*

Fonte:

<http://www.infoescola.com/economia/industria-automobilistica-no-brasil/>

<http://www.cidades.gov.br/>

Texto base do Curso de Direito Eleitoral do Instituto Legislativo Brasileiro, Senado Federal, 2013. www.senado.gov.br

Acessados em 13/11/2013