

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

### **Ensaio Crítico – Turma 11**

#### **A mobilidade no Brasil**

**Eudes Santana Araujo (\*)**

Sabe-se que, as mazelas vividas pela sociedade brasileira, têm suas raízes na forma que se deu a colonização. Desde então, centralizada, no seu poder, na distribuição do uso do solo, proporcionando ao longo das décadas o surgimento de grandes latifundiários. Contudo, o desenvolvimento das regiões brasileiras se deu de forma desigual, tendo em vista a diversidade cultural dos povos que aqui chegaram para ficar, e adaptaram seus costumes ao novo continente. Conseguiu-se aí um êxito maior no processo de urbanização, de modo especial, no sul do Brasil.

Nos locais onde a concentração de poder, seja político, econômico ou territorial, se deu com maior irracionalidade, a sociedade ficou engessada na falta de planejamento e desenvolvimento regional. Afinal de contas, a política era por si tomada por interesse privado, patrimonialista.

Sem um direcionamento para o planejamento as cidades, em sua maioria, foram sendo tomadas por ocupações irregulares do solo urbano. Transformando os espaços urbanos das cidades médias, e metrópoles em áreas de difícil mobilidade, com uma acessibilidade desgastante, proveniente de ruas e áreas residenciais repletas de escadarias. Não havendo assim, um conhecimento técnico ou científico, no desenvolvimento da maior parte do mobiliário urbano. Fato esse que dificulta o financiamento dessas construções, tornando precário o habitar, onde as ruas não tem uma infraestrutura sanitária básica bem construída. São esgotos a céu aberto, falta de água potável, acesso ao lazer limitado, distanciamento dos serviços de saúde.

A cidade do Salvador, como uma metrópole que é não fica aquém das demais em termos de desorganização dos usos dos solos urbano. Por consequência de um crescimento descompromissado com a funcionalidade do ser cidade, as ruas se tornam vielas, vielas recebem o nome de avenidas, enfim. As construções não atendem a requisitos técnicos por não terem projetos básicos de engenharia. Logradouros sem infraestrutura mínima para a ocupação humana. Carência que mostra quão descompromissada é a gestão executiva e legislativa da política local. Daí vem a grande questão, que é a conectividade entre as localidades, e o modo como se dá a mobilidade.

A pouca fiscalização, e até mesmo a ausência de legislações a cerca do uso e ocupação do solo, foi gerando um patrimonialismo urbano que dominou as relações de crescimento das cidades. O desenvolvimento se deu em torno de poucas áreas de interesse privados, sem maiores projeções. Daí a importância da criação de políticas

públicas, com o intuito gerenciar o desenvolvimento urbano. Com isso se dá a importância do surgimento do Ministério das Cidades.

Com sua estrutura voltada para a moradia, saneamento ambiental e mobilidade, criou-se uma nova cultura sobre o espaço urbano. Esse papel desenvolvido pela Política Nacional de Desenvolvimento Urbano (PNDU) tem permitido a alguns gestores, o crescimento planejado de algumas cidade médias brasileira. Com planejamento, e uma consequente mitigação dos impactos ambientais, está sendo possível desenvolver uma boa infraestrutura urbana. Proporcionando melhores condições de mobilidade e acessibilidade, com regras mais claras, para o espaço urbano.

Apesar do avanço que se percebe em cidades médias como Chapecó-SC, Sinop-MT, atenta-se para o fato de que a não implantação ou inoperância dos Planos Diretores de Desenvolvimento Urbano, ou até mesmo a normatização praticada apenas em uma parte da cidade, faz com que haja um entrave no desenvolvimento das políticas urbanas locais.

As cidades se desenvolvem, se verticalizam diante da escassez do território, ou do direcionamento econômico que lhe é aplicado. Contudo, as regras de mobilidade devem estar claras, para todos os interessados em viver e conviver com o espaço. Diante de políticas públicas bem estruturadas, para a urbanização e para os deslocamentos dos munícipes, poucos serão os impactos ambientais, e sociais que iram se destacar.

A transformação do espaço, se realizado de modo planejado, com gestores realmente comprometidos com o desenvolvimento da cidade e com o bem estar de sua sociedade, se resultará em qualidade de vida. Assim, pensa-se que as atividades do meio urbano devam ser descentralizadas, com o intuito de gerar e atrair menos viagens. As políticas públicas voltadas para o desenvolvimento do transporte de massa precisam ser intensificadas, o cidadão deve ser beneficiado com trajetos a pé, ou por veículos não motorizados. Os serviços públicos precisam estar nas periferias, ou nas proximidades das regiões habitacionais, para que as viagens sejam mais humanas.

A preservação das áreas verdes, o controle de poluição deve se dar, seja com a priorização do transporte público de menor potencial poluidor, reduzindo emissões de ruídos. A segregação dos espaços, numa convivência harmoniosa dos meios de locomoção, reduzindo o atrito e conseqüentemente, o número de acidentes. À população é intrínseca necessidade do deslocamento, cabe aos gestores proporcioná-la de modo mais humano e universal.

A modificação da paisagem urbana é inevitável com o crescimento da população, e por consequência a sua necessidade de se alimentar, de movimentar a economia, de estudar, de exercer atividades de lazer, de cuidar da saúde. Daí surgem os polos geradores de viagens ou polos geradores de tráfegos, e na maioria das cidades passam despercebidos das cobranças dos gestores, quanto a sua influência no desenvolvimento da cidade.

Diante dos estudos desses polos geradores de tráfego, o gestor poderá diagnosticar os impactos sociais, econômicos, na mobilidade do centro urbano. A partir de então,

pode-se avaliar e tratar esses impactos com um planejamento mais cuidadoso para o sistema de transporte a ser implantado na cidade.

A diversidade modal é inevitável para todos os centros urbanos, e esse serão priorizado conforme as particularidades de cada cidade. As características da geologia local poderão direcionar os tipos de tecnologias mais eficientes a serem implantadas. Contudo, a diversidade dos modos é que irá favorecer a real mobilidade em que a cidade estará inserida.

Quando se fala em mobilidade é interessante pensar, que o componente mais importante a ser tratado deva ser o pedestre. Tão grande a sua fragilidade, os dados estatísticos apresentam cada dia maiores índices de atropelos. Seja por sua condição natural no contexto do sistema de trânsito, é uma criança, um idoso, um ser humano versus uma massa móvel de metal. Seja pela ausência de travessias devidamente regulamentada. Seja pela insuficiência de sinalização. Seja pela má formação dos condutores ou pela ausência de campanhas educativas. E por fim, seja pela ausência de uma educação social para todos, de como se comportar quando se colocar diante do trânsito.

Diante de uma formação séria, no quesito trânsito, não se permitiria que barracas fossem instaladas nas calçadas, não seriam aceitas bancas de frutas nos passeios, haveria uma intensa fiscalização com os veículos estacionados sobre as calçadas. Haveria um acompanhamento pelo órgão de trânsito ou ao qual seja dada essa competência, quando da implantação de equipamentos urbanos nos passeios, para que não se tornem barreiras físicas para os pedestres, o que faz com o pedestre seja deslocado para a pista de rolamento.

A mobilidade em cidades como Salvador se dá pela sabedoria humana, que vai, com seu jeito hábil encontrando os meios de chegar ao seu destino. Os riscos são dos mais variados, porém, a vida segue em frente, pois no dia seguinte tudo há de recomeçar no ir e vir em busca do bem viver.

Cada cidade possui suas particularidades, que devem ser tratadas de modo específico, no entanto, as distâncias devem ser reduzidas, os obstáculos retirados. Em consequência, ter-se-á uma sociedade mais produtiva, mesmo que haja restrição na sua mobilidade. Pois é certo que, existem muitas mentes brilhantes, vivendo de modo improdutivo, por encontrar-se diante de barreiras simples, diante da percepção do poderio econômico possível para removê-las.

No momento em que se tiver um espaço urbano mais justo, a sociedade poderá viver mais saudável. Pois as oportunidades tendem a se equiparar, não havendo assim, um ônus maior para uma maioria, onde se paga com o desgaste excessivo da saúde, e com um desprendimento econômico mais elevado, apesar de deter-se de uma renda menor, de modo geral.

Assim sendo, pensa-se que a sociedade deva ser mais justa e respeitosa. Que as políticas de mobilidade não fiquem só no papel, nos projetos. Que os planos diretores realmente funcionem, e que sejam justos, que o transporte público possa ser maioria, na relação dos deslocamentos, nos números das viagens. Que o pedestre passe a ter maior importância nos projetos executivos para a mobilidade e acessibilidade, com



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

maior estruturação dos passeios e prioridades sobre os demais meios de locomoção. Valendo ainda, ressaltar a importância da acessibilidade universal. Para tudo isso, é preciso uma vontade política infinitamente maior do que se tem na atualidade.

*(\*) Eudes Santana Araujo é Agente de trânsito na Transalvador*

## REFERÊNCIAS

ALVES, Priscilla. Mobilidade e Acessibilidade Urbanas Sustentáveis: A Gestão da Mobilidade no Brasil. Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana – PPGEU / Universidade Federal de São Carlos – UFSCar. São Carlo – SP. 15p.

ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos. Gestão da Mobilidade Urbana. SÃO PAULO, 2012.

MARICATO, Ermínia. Ministério das Cidades e a Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Políticas Sociais – acompanhamento e análise. IPEA, pg. 211 – 220.

