

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 9

No meio do caminho tem várias pedras

Adelino Cécio Soares Dias (*)

Estou morando em Brasília a pouco mais de um ano. Resido a vinte minutos a pé do meu local de trabalho. Moro só. Minha necessidade diária de deslocamento é residência/trabalho/residência. Faço esse trajeto O/D/O prioritariamente a pé. Quando chove pego um táxi. Almoço nas imediações do prédio em que trabalho, vou a pé e em trinta minutos estou de volta. Tudo ou quase tudo que preciso para sentir-me satisfeito e confortável situa-se num raio de menos de um quilômetro de distância.

Esporte, lazer, entretenimento, cultura, livraria, biblioteca, teatro, museu, igreja, saúde, bancos, correios, shopping, supermercado, cartório, restaurante etc. sem necessidade de utilizar transporte motorizado. No que diz respeito a minha acessibilidade ao transporte público coletivo: tenho oferta de metrô, ônibus para todos os destinos do Distrito Federal, táxi, um terminal metro-rodoviário, ciclovias, faixas seletivas para ônibus, pontos de paradas/bibliotecas, equidistantes da minha residência e do meu local de trabalho.

Não sou carro-dependente no meu dia-a-dia, não preciso e não necessito, nesta situação (trabalhando em Brasília e morando sozinho), de me deslocar de automóvel. As minhas características pessoais, a localização da minha residência em relação ao meu trabalho e aos serviços públicos de que necessito e a generosa oferta de transporte público coletivo influenciam positivamente a minha escolha em priorizar o “andar a pé” como a minha maneira de deslocamento.

Porém, quando viajo para visitar familiares em outros estados, ao chegar de avião alugo um carro, utilizando-o para pequenas viagens de lazer a praias, montanhas, eventos - para curtir momentos agradáveis. Não possuo automóvel, vendi o último que tive e, sinceramente, não sinto necessidade de possuí-lo.

Agora, cada um tem as suas próprias necessidades que dependem de várias características pessoais (idade, renda, gênero, nível social, escolaridade, condição física, etnia e religião, fatores familiares e culturais, ciclo de vida e costumes) e de externalidades (oferta dos modais, origem e destino, segurança pessoal e pública). Para pessoa que tem filho pequeno e que ambos frequentam escola, a carro-dependência é quase inevitável, se não houver um sistema de transporte público e escolar eficiente, confortável e seguro. Para essas pessoas o número de deslocamentos por automóvel é bem maior pois as suas necessidades de deslocamentos são maiores.

Vemos que é quase impossível determinar um padrão de comportamento no que diz respeito aos deslocamentos das pessoas. A escolha pelo modal não pode ser imposta, mas deve ser incentivada através de medidas administrativas, educacionais, tributárias,



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

de gestão do sistema de tráfego, trânsito e transporte; restritivas ao uso de modais individuais e poluentes, etc.

Voltando à minha situação específica. Gostaria de ir de bicicleta para o trabalho, mas a infraestrutura para esse modal é deficiente e insegura. Apesar do falatório sobre o assunto, o incentivo para o seu uso, tanto do poder público como da sociedade em geral é quase zero. Os órgãos públicos e as empresas onde nós trabalhamos, quase na totalidade delas, não possuem vestiários e bicicletários decentes para as pessoas que optarem vir a pé ou de bicicleta. O apoio para aumentar o uso desses modais deve ser desde a origem, durante o trajeto e no destino do deslocamento.

Dentro desse pensamento de que a necessidade faz a escolha e a demanda impulsiona a oferta, a preferência por este ou aquele modal depende de muitos fatores e, no meu entender, o principal indutor para que alcancemos uma das principais diretrizes da Lei 12587/12-Plano Nacional de Mobilidade Urbana (art.6º, inciso II- prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado) é vontade política de nossos governantes e detentores do poder de decisão, além de haver uma necessidade de maior entrosamento inter e intra governamental .

A sociedade tem feito o seu papel, cobrando. A Mobilidade Urbana tem que ser encarada como uma Política Pública de Estado contínua e permanente como saúde, educação e segurança e ser integrada e vinculada a outras políticas urbanas, habitacionais, de saneamento, de ocupação e de uso do solo. A fiscalização, o monitoramento, a corrupção e o desvio de finalidade nestes itens devem ser combatidos sem trégua.

Apesar dos esforços do Governo Federal dando todo o apoio aos demais entes federados, estes têm muita dificuldade de conseguir recursos financeiros para contribuir com a parceria com o governo central. Outro grande empecilho é a falta de estrutura técnica na maioria das unidades federadas para planejamento e gerenciamento de projetos.

E em alguns casos, nas visitas que fazemos aos empreendimentos relativos a mobilidade urbana, sente-se a falta de entrosamento e coordenação entre os órgãos envolvidos. Essa realidade dificulta a execução, atrasa a solução do problema da mobilidade e da acessibilidade, aumentando os custos dos empreendimentos.

Além disso, a maioria dos projetos ainda prioriza soluções viárias e urbanas visando atender ao transporte individual motorizado, esquecendo quase sempre o pedestre, o ciclista, o cadeirante, o idoso e as pessoas com mobilidade reduzida. Não adianta viadutos, pontes, túneis, VLT, BRT, etc. se essas pessoas não têm acesso seguro a esses modais e equipamentos urbanos. As calçadas e os passeios públicos são uma vergonha no Brasil.

As soluções existem.

Faltam, pela ordem: vontade política, um bom planejamento e uma eficiente coordenação na execução dos empreendimentos necessários a implantação dos Planos de Mobilidade Urbana.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Procuramos neste ensaio crítico mostrar que a demanda e a escolha pelo modal mais conveniente depende muito das características e situação pessoal de cada usuário e suas necessidades específicas e que as externalidades (oferta e qualidade do modal) podem influir nessa escolha. E que a melhor atuação do poder público em todos os níveis é fundamental para o sucesso da política de mobilidade urbana e da melhoria da qualidade de vida nas cidades brasileiras.

No meio do caminho tem várias pedras.

() Adelino Dias, formado em Engenharia, trabalha no Ministério das Cidades como Analista de Infraestrutura, na Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana.*