

Paulo Hartung

Economista, o ex-governador escreve às sextas-feiras neste espaço

/// A prioridade absoluta deve ir para o transporte coletivo, responsável por praticamente 80% das viagens realizadas todos os dias nas áreas urbanas

Mobilidade urbana

Em meados do século passado, o Brasil iniciou um processo acelerado de urbanização. Segundo o IBGE, em 1960, eram 32 milhões vivendo em cidades, e 38,9 milhões no campo. Em 2010, nas cidades viviam 160,9 milhões de brasileiros, contra 29,8 milhões no interior. Mas essa mudança radical não se instituiu organizadamente. Aliás, se pudermos fixar um traço comum ao processo de urbanização no Brasil, esse seria o da falta de planejamento. O que falar, então, dos investimentos em infraestrutura? Sempre aquém do reclamado, só são dimensionados e aplicados após instalada a demanda.

Uma das principais consequências do inchaço desordenado das cidades é a imobilidade urbana. Da lista de reivindicações das manifestações de junho último à pauta de debates e estudos de especialistas e gestores públicos, a agenda da mobilidade nas cidades é uma imposição àqueles que buscam maior qualidade de vida nos centros urbanos.

As questões relativas ao transporte e à movimentação em áreas públicas nas cidades nasceram, é claro, da falta de planejamento, mas elas chegaram ao patamar da emergência atual também em razão da

manutenção do improvisado urbanístico, dos incentivos dados à indústria automobilística focada no transporte individual, do subsídio à gasolina e da expansão do financiamento para carros, entre outros.

É necessário conjugar dinamismo econômico com qualidade de vida, pressupondo facilidades de deslocamento de pessoas, bens e produtos. Nessa direção, os investimentos precisam estar baseados no princípio da “democracia viária”. A prioridade absoluta deve ir para o transporte coletivo, responsável por praticamente 80% das viagens realizadas todos os dias nas áreas urbanas. As ciclovias e ciclofaixas e mesmo a combinação entre transporte coletivo e bicicleta também são alternativas viáveis.

Tentar superar congestionamentos apenas com investimentos na ampliação da malha viária, atraindo cada vez mais automóveis para as ruas, significa perpetuar o problema. Modernos projetos levam em conta que o automóvel, que ocupa 80% do espaço viário e tem uma taxa média de ocupação de apenas 1,3 pessoa por veículo, deve ser usado de forma inteligente, racional.

Os automóveis vêm expulsando o homem dos espaços públicos, que se tornam, cada vez mais, autopistas e adjacências desertas ou impróprias para a circulação segura e o bem-estar dos cidadãos. Enfim, com ação política e lucidez técnica, como bem salienta o arquiteto dinamarquês Jan Gehl, é possível “um novo planejamento que diz que a cidade deve ser para as pessoas, e não para o trânsito”.