

Os pontos apontados durante os debates da 10ª Conferência das Cidades promovida pela Comissão de Desenvolvimento Urbano que teve como tema a mobilidade urbana, embora tenha acontecido há algum tempo, está atual porque pouca coisa mudou com relação ao tema em questão. Quando procuramos algumas soluções para a questão do transporte coletivo urbano, tudo que encontramos são conceitos e a história do surgimento dele e não encontramos nada que diz ser a solução para o entrave daquilo que tanto se discute que é a mobilidade relacionada ao transporte coletivo. Como podemos observar no debate a seguir, sugestões que dependem da vontade política que, talvez, jamais sejam executadas por envolver inúmeras questões que não temos a necessidade de enumerá-las. Sugestões excelentes que, se colocadas em prática, certamente teríamos ganhos significativos.

No encontro, o arquiteto Jaime Lerner mostrou-se otimista e disse que qualquer cidade pode melhorar sua qualidade de vida em quatro anos, o período de um mandato, se houver vontade política e estratégia. "Há soluções que podem acontecer agora e soluções que vão levar 30 anos. Uma não prejudica a outra, mas é preciso comer. É melhor ter um sistema de transporte de superfície do que ficar esperando 30 anos por uma linha de metrô. Também é preciso parar de fazer obras para automovel", declarou.

Ex-governador do Paraná e ex-prefeito de Curitiba, Lerner deu o exemplo da capital paranaense, onde o sistema integrado de transporte é considerado um modelo nacional. Em Curitiba, os ônibus trafegam por pistas exclusivas e os passageiros esperam pelo veículo em tubos de embarque rápido. "O tempo de espera varia de 30 segundos a 1 minuto. A rapidez é fundamental. Começamos com 25 mil passageiros por dia em 1974. Hoje transportamos 2 milhões", disse.

Desenho da cidade

O arquiteto reconheceu que as cidades mudaram muito rápido nos últimos 30 anos e disse que, nesse processo, não se deve separar a atividade econômica das pessoas. Os trabalhadores, afirmou, devem morar perto de seus serviços e que, portanto, o transporte de massa deve percorrer o desenho principal da cidade, onde se localizam moradias e locais de trabalho.

O professor Raulo Orrico Filho, do Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia da UFRJ, concordou com Lerner ao dizer que as atividades de uma cidade devem concentrar-se primeiro ao eixo de transportes.

Ele criticou, por outro lado, as políticas voltadas para o transporte público no Brasil. "As cidades ficaram mais descentralizadas, mas não necessariamente as pessoas moram perto do trabalho. O que ocorre é que os planejamentos de transporte continuam seguindo os paradigmas dos anos 70 e 80, quando hoje, para ir de um lugar a outro, a população precisa contornar enormes bairros murados nas grandes cidades."

Pacto pela mobilidade

O professor da UFRJ sugeriu ainda o envolvimento de toda a sociedade no que chamou de "pacto pela mobilidade". Segundo Orrico, não é justo que apenas os usuários paguem pelo transporte público. Além disso, é preciso ativar a economia geral da área servida por um sistema de metrô por exemplo, o que pode ser feito a partir da exploração do comércio em uma estação, gerando ganhos imobiliários.

Mais do que isso, as pessoas que utilizam transporte individual devem contribuir para a melhoria do transporte público, uma vez que elas também serão beneficiadas com a redução do tráfego nas grandes cidades. "A ideia é sair de quem paga e ir para uma cobrança que respeite a capacidade de pagamento de cada um", explicou.

Legislação

Os resultados da conferência serão analisados pela Comissão de Desenvolvimento Urbano e incorporados à atividade legislativa. O

presidente do colegiado, deputado Eduardo Sciarra (DEM-PR), disse que ainda faltam ao País as diretrizes básicas para a mobilidade urbana.

"Temos que priorizar sempre o coletivo em vez do individual e essas questões devem ser respaldadas pela legislação". Fonte Agência Câmara de Notícias.

www.naganuma.com.br mn@naganuma.com.br Twitter - @mtnaganuma