

BOLETINS DE TRÂNSITO NÃO SÃO PARA SEMPRE

O DEBATE COM A SOCIEDADE, A CONSTRUÇÃO DE UM MODELO MENTAL DE MOBILIDADE MENOS “CARROCRATA”, PASSA NECESSARIAMENTE PELA MÁQUINA DA IMPRENSA, EM ESPECIAL PELA INFORMAÇÃO BEM APURADA E EXPLICADA

Dez anos atrás o termo mobilidade urbana ainda não havia entrado no radar da imprensa brasileira. Falava-se em transporte, trânsito e engarrafamentos, ou congestionamentos, conforme a região do país. Foi apenas a partir de 2012, quando a Política Nacional de Mobilidade Urbana foi sancionada pela presidente Dilma Rousseff, que a palavra “mobilidade” passou a frequentar as editorias de tevês, jornais, rádios e revistas.

Comissões parlamentares foram criadas e até as tradicionais secretarias de transporte e trânsito passaram a ser Secretarias de Mobilidade Urbana. Enfim, mobilidade se tornou um modismo. A coisa começou a “pegar feio” quando alguns prefeitos resolveram colocar o conceito na prática, com restrições à circulação de carros particulares, faixas exclusivas para ônibus e — a pior das heresias — construir ciclovias e ciclofaixas sobre locais antes usados para o estacionamento de automóveis e motocicletas. As reações, comuns em várias cidades de todo o mundo, repetiram-se no Brasil, com protestos inflamados, ações judiciais e também a oposição irracional e rancorosa de parte da mídia.

Em tempo: eu adoro dirigir e creio que automóveis são excelentes para viagens, para o transporte de pequenas cargas ou de pessoas idosas, doentes, com mobilidade reduzida. Mas, como sabemos, o uso intensivo de carros nas cidades

gera pesados danos ao meio ambiente urbano: grandes congestionamentos, poluição do ar, ruído excessivo, acidentes, além da ocupação de grandes espaços para circulação e estacionamento.

Na prática, vendeu-se a ideia de que todos podem morar a 60 km de seu local de trabalho e viajar todos os dias para ir e vir, o que é obviamente inviável numa escala de milhões de pessoas. O resultado, de um lado, são os grandes processos de conurbação, do qual a macrometrópole de São Paulo é o melhor (e o pior) exemplo. E, numa esfera de vizinhança, a constatação paradoxal de que 40% das saídas de carro na capital paulista percorrem distâncias curtas, com menos de 2,5 km, fáceis de fazer a pé ou de bicicleta.

Mobilidade urbana sustentável baseia-se em uma nova cultura urbana que privilegia o caminhar, o uso da bicicleta e a implantação de boas redes de transporte coletivo, seguras, confortáveis e com baixas emissões de poluentes. Envolve, é claro, a iniciativa de prefeitos, governadores e demais gestores públicos. Exige também a ação de empresas, por exemplo, com estímulos ao teletrabalho em casa, ou em bases descentralizadas, próximas aos locais de moradia de seus funcionários.

Mas o debate com a sociedade, a construção de um modelo mental de mobilidade menos “carrocrata”, passa necessariamente pela máquina da imprensa, em especial pela informação bem apurada e explicada, do buraco na calçada ao trem que atrasa, do trânsito que não anda ao projeto de metrô que não sai do papel. E do ar poluído, que nos mata aos milhares.

Enquanto escrevo e vejo a massa de poluentes no horizonte de São Paulo, recebo mensagem de uma colega sobre a forma fria como são tratadas no rádio as mortes diárias no trânsito: “Pedestre morre atropelado na Rodovia dos Imigrantes, em Diadema. Acidente ocorreu há pouco, mas não bloqueia mais as faixas, nem causa lentidão. O corpo já está no acostamento...” **1**

Marcos de Sousa é jornalista (ECA/USP 1985), trabalhou nos jornais *Folha de S. Paulo* e *Jornal da Tarde*, nas revistas *AU-Arquitetura* e *Urbanismo*, *Projeto Design* e em várias outras publicações especializadas em urbanismo. Desde 2011 edita o portal Mobilize Brasil (www.mobilize.org.br) especializado em mobilidade urbana sustentável.