



É hora de pensar Mobilidade como assunto estratégico para a cidade

Alexandre Santos

Comentário sobre o caráter estratégico que a questão da mobilidade que assumindo na sobrevivência das cidades.

Como as pessoas, as sociedades também vivem felicidades, tristezas, medos e preocupações. Estes sentimentos coletivos variam ao longo dos tempos em função das circunstâncias prevalentes na ocasião. Há poucos anos, por exemplo, no País, a maior preocupação coletiva era o desemprego, depois passou a ser a insegurança. Hoje, a maior preocupação dos brasileiros, especialmente daqueles que habitam as grandes cidades, é a mobilidade. Há uma razão para isso, pois as cidades estão literalmente travadas. E, ao invés de desfrutar o conforto do lar, recuperando energias para gastá-las no trabalho, no lazer ou no estudo, as pessoas passam horas e horas em gigantescos congestionamentos, não importando de onde venham ou para onde queiram ir. Aliás, ilhadas por mares de automóveis, quando conseguem, as pessoas se locomovem com lentidão incompatível com o avanço tecnológico da atualidade. De fato, nos dias correntes, na maioria das grandes cidades, com poucas e raras excessões, a velocidade média operada pelos carrões modernos - aqueles de velocímetros ousados que prometem velocidades próximas a 250 km/h - é equivalente àquela alcançada pelos velhos 'Ford de Bigode' na primeira metade do século passado.

Mas, de onde vem esta imobilidade? Recente simpósio realizado pelo Clube de Engenharia de Pernambuco apontou três razões para o problema: (a) o modelo de cidades, que, resultado natural das economias de escala, leva à progressiva e inevitável urbanização; (b) a política industrial, que, sem atentar consequências, insiste em incentivar a indústria automobilística, estimulando o mercado interno de automóveis de passeio; e (c) a secundarização do transporte coletivo nas efetivas prioridades dos governos. Na ocasião, considerando as atuais condições políticas e econômicas, mesmo julgando impossível alterar o modelo de urbanização ao ponto de reverter o sentido das migrações rumo a cidades menores, o Clube de Engenharia de Pernambuco considerou factível a introdução de modificações na política industrial de modo a reduzir a injeção de novos automóveis na malha urbana (sem reduzir o lucro da indústria automobilística) e, também, achou possível a eleição do transporte público como prioridade.

Neste último ponto, depois de avaliar outras alternativas de transportes públicos para a região metropolitana do Recife, o Clube de Engenharia de Pernambuco manifestou preferência pelo modal sobre trilhos, recomendando a expansão do MetroRec - a começar pela linha norte aproveitando a calha natural do canal Derby-Tacaruna, ao longo da Avenida Agamenon Magalhães -, incluindo linhas de VLT e monotrilho em outros percursos. Ao

apresentar a proposta, inclusive em audiência especial convocada pela Assembleia Legislativa, o Clube de Engenharia de Pernambuco deixou claro que, para dar mobilidade à cidade, o sistema deve garantir funcionalidade, segurança e conforto a outros modais, inclusive aos deslocamentos por bicicletas, construindo e mantendo ciclovias modernas, e a pé, regularizando, pavimentando e articulando os passeios públicos.

Naturalmente, o Clube de Engenharia de Pernambuco, que não almeja a exclusividade da construção das ideias e, muito menos, o monopólio da compreensão das coisas do mundo, vê com entusiasmo outras propostas e se dispõe a participar de todos os fóruns de discussão sobre o assunto. Apenas alerta sobre a emergência de providências capazes de dar fluidez aos fluxos urbanos, pois, dada a situação de imobilidade em que, não só o Recife, mas todas as principais cidades do País chegaram, a mobilidade passou a ser uma questão estratégica, podendo ser decisiva para a estagnação ou para a inserção da cidade no fechado círculo daquelas consideradas boas para se viver, trabalhar e passear.

(*) Alexandre Santos é presidente do Clube de Engenharia de Pernambuco e diretor de patrimônio da Associação Comercial de Pernambuco