

Bom conselho

Alexandre Pelegi
 Editor da Revista dos Transportes Públicos
 E-mail: alepelegi@gmail.com

Ouçá um bom conselho
 Que eu lhe dou de graça
 Inútil dormir que a dor não passa.
 (Chico Buarque)

Trânsito e saúde pública tornaram-se, de uns tempos para cá, irmãos siameses. Ar poluído e ruído em excesso juntaram-se a índices perigosos de hipertensão, obesidade e diabete, epidemias do século 21. No Brasil, a insuficiência do transporte público ainda justifica para muitos o uso intensivo do carro. Mas de uns tempos a hoje uma nova onda começa a “contaminar” muitos brasileiros, somando à questão da saúde a preocupação ambiental e o uso democrático do espaço urbano.

O boom das ciclovias Brasil afora, com a proliferação de programas de *bike sharing*, é parte de toda uma rede de colaboração criada em torno de formas antigas e ao mesmo tempo revolucionárias de locomoção, atualmente conhecidas como transporte ativo. Organizações como *Bike Anjo* e *CorridaAmiga*, que reúnem voluntários em todas as partes do país para ensinar gratuitamente as pessoas a correr e usar a bicicleta na cidade são alguns dos muitos exemplos.

Juntando um modo de se locomover sustentável - não poluente e sem ocupar espaço - a uma melhoria na saúde das pessoas, corrida, caminhada e bicicleta tornaram-se as grandes novidades nos últimos tempos (mesmo sendo tais modais tão ou mais antigos que a invenção do automóvel). Ao lado disso, agregaram uma forma de luta que visa sensibilizar as pessoas e reivindicar às prefeituras a melhoria de calçadas e uma melhor distribuição dos espaços públicos (como o caso da avenida Paulista aberta apenas para pedestres aos domin-



Integrantes da CorridaAmiga, associação de voluntários que divulga e estimula a prática da corrida como meio de transporte na cidade



gos), sinais claros desta nova avalanche que, como se vê nas grandes metrópoles mundiais, chegou para ficar. Como decorrência natural, menos espaço (e menor velocidade) nas vias para os carros. A sensação quase consensual de que o automóvel não é mais a resposta ao invés de torná-lo inimigo, transformou-o em peça acessória. Ao invés do uso intensivo, a opção pelo uso somente em caso de necessidade extrema ou em ocasiões de menor solicitação do espaço viário.

Ação da Red Ocara, rede latinoamericana de experiências e projetos sobre cidade, arte, arquitetura e espaço público, em que participam crianças



Foto: Pedro Paulino.

O destaque dessas novas formas de associação em torno da mobilidade, entretanto, não está apenas na novidade dos temas que traz. Está mais (e talvez principalmente) na forma de organizar pessoas em torno de atitudes e comportamentos na busca de alternativas para o “fazer mobilidade” de forma sustentável. São pessoas que se organizam “fazendo”, e o “como fazer” demanda mudanças que apontam para políticas públicas possíveis e, por conseguinte, ao alcance dos gestores. Bem ao contrário do que se tem visto até hoje nas demandas organizadas por partidos ou associações em suas mais diversas formas, que sempre lutaram de forma localizada ou específica, e em geral apartadas de uma proposta global... Esta realidade dicotômica viveu até então: de um lado o demandante (cidadão/grupos de pressão/eleitor), de outro o executor (prefeito, gestores). Agora, não mais.

Essa novidade não é local. Antes reflete no Brasil o que já se vê em outras metrópoles. As maçãs amadurecem ao mesmo tempo, como as grandes ideias. O advento da internet, das redes sociais, possibilitou uma rapidez assustadora no espraiamento não só do *pensar* (fazer por quê?), mas principalmente do *como fazer* - mostrar fazendo aquilo que queremos que seja feito não só para nós, mas para todos. É contraditório a máxima de que no uso da cidade poucos são os que se beneficiam a um custo social elevado para os demais.

Bike Anjo, uma rede de ciclistas apaixonados pela bicicleta que promove, mobiliza e ajuda pessoas a começarem a utilizar esse veículo nas cidades



www.antp.org.br

Esta inspiração coletiva sinaliza que o poder executivo, assim como os legisladores, estão diante não apenas de uma novidade desafiadora, como também de uma chance histórica de abrir canais para que tais ações se expressem e se manifestem, agregando energia a mudanças no uso do espaço urbano antes não implementadas, seja por desconhecimento, seja (o mais comum) por isolamento de técnicos e gestores.

Outro fator que contrasta com esse ativismo na mobilidade urbana está na atuação distanciada dos problemas que hoje se verifica no cotidiano de prefeitos, vereadores, deputados e gestores que, em expressiva maioria, não utilizam de nenhuma forma alternativa de transporte ao automóvel. Não usam transporte público, não pedalam, não percorrem calçadas esburacadas (ciladas). Baseiam suas decisões em relatórios, pesquisas de origem e destino, *softwares* que simulam cenários. Muita técnica, nem sempre tecnologia, e dificilmente a realidade social.

Silvia Stuchi Cruz, idealizadora da CorridaAmiga



Como cenário à atuação de prefeitos e gestores está sempre presente o medo da mudança, medo que estas novas formas de ativismo têm combatido a golpes de ação e demonstração. Sabe-se que toda mudança de comportamento é quase sempre rejeitada social-

mente. Pois o desafio do gestor está em conseguir demonstrar que o incômodo inicial será superado, justificado pela subsequente melhoria na vida das pessoas. Como ensina um verso de Gilberto Gil, as pessoas *sabem o que querem*, mas também *querem aquilo que não sabem*. O movimento ciclista é um exemplo de como mostrar a muita gente algo que pode ser bom, e que muitos jamais pensaram possível. A ação executiva produzindo ciclovias foi uma demonstração de como o gestor pode se utilizar dessa energia que, ao fazer, demanda soluções em benefício não só de quem reivindica, mas da cidade e sua mobilidade. Este *cimento social*, se bem manejado pelo poder executivo, é capaz de grandes reviravoltas comportamentais, como já visto no Programa de Proteção ao Pedestre iniciado em 2010 na capital de São Paulo e que ganhou a adesão de amplos segmentos, produzindo resultados significativos.

O que está por trás, afinal, desses grupos? O que os inspira? Seguramente um novo modelo de cidade que, evidente, irá gestar necessariamente um modelo específico de sociedade, fundado em novas formas de convivência, em novos hábitos de consumo, tendo a questão ambiental como pano de fundo, mas não só. A economia colaborativa, o combate ao desperdício, a luta por melhorar o já existente ao invés de produzir novas existências, apontam para um novo modelo de economia, resultante de uma nova geração que em toda parte do planeta busca modelos de cidades voltadas para as pessoas.

A sociedade em mudança muda hábitos, e novos hábitos espalham mais mudanças. O prefeito que souber não apenas ouvir, mas *fazer junto* com esses movimentos, terá dado um passo enorme na construção desse novo modelo de cidade. Um bom alerta em ano de eleições municipais.



CONHEÇA MELHOR A ANTP

Suas Comissões Técnicas e Grupos de Trabalho

Bicicletas • Sistemas Inteligentes de Transporte - ITS •
Marketing • Meio Ambiente • Metroferroviária •
Pesquisa de Opinião • Qualidade e Produtividade • Trânsito

Seus Programas e Projetos

Sistema de Informações da Mobilidade Urbana
Programa ANTP de Qualidade
Bienal ANTP de Marketing
Prêmio ANTP - ABRATI de Boas Práticas

Visite o *site* da entidade - <http://www.antp.org.br>