

A mobilidade urbana, caótica e desafiadora como está, tem acenado em desfavor do meio ambiente, da sociedade e da economia brasileiras. Incentivos fiscais para a aquisição de carros novos e usados, ainda que movimentem o mercado, contribuem para o congestionamento urbano, uma vez que nem mesmo as capitais prepararam-se para grandes contingentes de autos – esse fato é, sem dúvida, reflexo de administrações governamentais passadas. Assim, a questão da mobilidade urbana sustentável precisa ser enfrentada em caráter de urgência, sob pena de o Brasil mergulhar no retrocesso político-econômico-social.

Nesse sentido, estudos recentes revelam que, no Brasil, a frota de automóveis e motocicletas teve crescimento de 400% nos últimos dez anos, provocando inclusive a poluição atmosférica. Isso se deve, em grande parte, ao fato de as montadoras, estrategicamente, oferecerem não apenas planos de pagamento atrativos, como também isenção de impostos aos consumidores. Contudo, a estratégia é vital para a Economia, porque as montadoras são a força motriz do Estado: além de serem a maior frente de trabalho direto e indireto, representam 23% do PIB industrial. Logo, surge a necessidade de desovar o estoque de autos, sob pena de toda uma cadeia produtiva desmoronar – eis, então, um dos motivos significativos do congestionamento das vias urbanas.

Entretanto, é preciso ainda anotar que o caos da mobilidade urbana pode também ser atribuído ao avanço e, paradoxal, retrocesso da política empreendida durante o Governo JK, protagonista da campanha 50 anos em 5. A gestão política compreendida entre 1956 e 1961 apostou no transporte rodoviário em detrimento do ferroviário, abrindo as portas para a chegada de montadoras estrangeiras. Todavia, apenas Brasília, cidade projetada por Niemeyer, arranhou-se para receber a nova demanda de autos. As demais capitais atravancaram-se, dada a falta de infraestrutura rodoviária – isso ainda persiste, até porque, conforme estudos recentes, grande parte da população não usa transportes coletivos, nem de tração humana, nem explora o home-office, o que contribui para o caos da mobilidade, em especial nos grandes centros.

Portanto, para vencer os desafios em torno da mobilidade urbana, o Governo Federal, por meio de recursos da Lei Orçamentária anual, deve adquirir novos ônibus ou quaisquer outros meios de transporte coletivo, além de reparar e ampliar a malha viária e ferroviária – esta última historicamente abandonada pela gestão pública, com vista ao descongestionamento dos centros urbanos. Além disso, a Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos, bem como a classe empresarial devem investir em programas de incentivo à comunidade para a adoção do transporte coletivo, o que deve ser feito por meio de apelos publicitários nas redes sociais, de longo alcance e comprovada eficiência. Essas medidas, uma vez realizadas, colaborarão para a sustentabilidade e a eficiência do transporte no Brasil do século 21.

*Por Gislaïne Buosi*

**Confira a análise estrutural da dissertação:**

**Apresentação do assunto – constatação;**

**Síntese do primeiro argumento;**

**Síntese do segundo argumento;**

**Tese que acena à intervenção;**

**Desenvolvimento do primeiro argumento;**

**Desenvolvimento do segundo argumento, com retomada histórica;**

**Proposta de intervenção.**