

Ao Gabinete do Sr. Prefeito da Cidade do Salvador
Ao Gabinete do Sr. Secretário de Urbanismo e Transporte
Ao Gabinete do Sr. Superintendente da Transalvador

O Conselho Regional de Psicologia secção Bahia (CRP-03), através de sua Comissão de Mobilidade Humana e Transito (CMHT), vem se manifestar a respeito das recentes medidas de restrição ao uso de automóveis (em inglês convencionalmente chamadas de *car-diet*) que Vossas Senhorias têm tomado no âmbito da capital baiana.

Antes de qualquer coisa, é preciso elogiar os princípios que norteiam tais ações, uma vez que, de modo geral, medidas de *car-diet* trazem amplos benefícios de saúde, como redução de violência urbana e de poluição, ampliação do trânsito pedestre e cicloviário, ganho de eficiência do transporte coletivo sobre pneus, etc.

Não obstante, não podemos nos furtar a observar alguns equívocos na implantação desta política pública. Em primeiro lugar, ela confunde duas situações distintas: uma coisa é rebocar e multar automóveis estacionados sobre calçadas, uma medida urgente em cumprimento ao Código de Trânsito Brasileiro (CTB); outra é a retirada de vagas de automóveis do leito carroçável, o que é sempre bem-vindo, mas não deve ser feito arbitrariamente.

A supressão de vagas de automóveis em determinadas vias é de interesse geral, contudo precisa ser efetuada de modo democrático, e dentro de um plano diretor de bairro construído coletivamente, conforme recomenda o Estatuto das Cidades. Mais ainda, é preciso dialogar com os comerciantes da região de modo a ter neles aliados, e não adversários: sabemos que redução de vagas de carros em geral aumenta a clientela da área, mas isso não é óbvio nem intuitivo e os donos dos estabelecimentos temem tais medidas com certa razão.

Por fim, o mero estabelecimento de áreas de *car-diet* não garante um combate a carrodependência: junto com a redução de vagas de estacionamento, é crucial instituir propaganda que estimule o uso pedestre e cicloviário das ruas, e atraia os motoristas a usarem transporte coletivo e táxi; e é importante garantir vagas, privadas e a um determinado custo para o usuário, em edifícios-garagem no entorno da região que sofreu supressão de vagas públicas.

De resto, lembramos que não só em áreas nobres e de lazer tais medidas são necessárias. Diversos bairros de cumeada no miolo da península, como Brotas e Federação, sofrem do abuso de motorcracia, enquanto são uma ligação retilínea e em platô (e por isso muito escolhida por pedestres e ciclistas) do Centro Antigo com o Iguatemi – e é justamente nesta região que pedestres e ciclistas, embora abundantes, têm menos espaço franqueado a eles, seja compartilhado ou seja segregado, além de serem bairros particularmente densos, populosos, com continuidade urbana, diversidade de serviços, comércios e classes sociais.

Além disso, é preciso combater as distâncias e velocidades sobre-humanas, que tanto transtorno causa a região da Avenida Suburbana, Cajazeiras e outros bairros populares mais em arrabalde, e que pode se agravar como efeito colateral do combate ao automóvel em outros bairros.

Aproveitamos para nos colocar a disposição para futuros contatos e qualquer auxílio técnico necessário.

Salvador, 27 de fevereiro de 2013.

Valter da Mata (CRP 03/1990)
Presidente do Conselho Regional de Psicologia da Bahia

Leni Fragoso (CRP 03/0873)
Comissão de Mobilidade Humana e Trânsito