

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana
Ensaio Crítico - Turma 12

Mobilidade Urbana tornou-se pauta de discussões na sociedade civil

Jair Alexandre Gonçalves (*)

*“O mundo espera por suas exigências.
Precisa de seu descontentamento, suas sugestões.
O mundo olha para vocês com resto de esperança”
(Bertold Brecht)*

Mobilidade Urbana é um assunto que ultrapassou os limites da apreciação restrita de estudiosos do tema, tecnicamente especializados, tornando-se a pauta de discussões na sociedade civil organizada e ganhando espaço na agenda política da maioria dos gestores públicos brasileiros, em todas as esferas.

Essa ampliação do debate é a tentativa de dar respostas a uma outra ampliação: o crescimento urbano desorganizado, causador de diversas insuficiências no campo da habitação, saneamento básico, saúde e educação, e que impactou de maneira especialmente drástica o transporte público e o trânsito no país, impondo graves questões a resolver, sem que para isso houvesse recursos previstos e necessários para tal solução. Criando grandes distâncias entre os locais de moradia dos trabalhadores de menor renda, normalmente situados na periferia das médias e grandes cidades, e seus locais de trabalho, via de regra localizados nas áreas centrais, a especulação imobiliária, com a conivência dos gestores públicos municipais e as omissões, insuficiências ou ausências dos respectivos planos diretores, passou a impor enormes pressões para a ampliação da malha viária e da rede de transportes públicos.

Somada a esse quadro de dificuldades, a incansável expansão da frota de veículos automotores, em mais de 100%, experimentada pelo país nos últimos 10 anos, e que vem sendo alavancada principalmente pelos veículos utilizados para o transporte individual (automóveis e motocicletas), tem provocado intermináveis congestionamentos na malha viária das cidades, acirrando os conflitos oriundos da disputa pelo uso do espaço da via. Esse acirramento é ainda agravado pela histórica cultura de priorização do automóvel, o qual, na atual conjuntura, é enxergado pela população – de maneira individualista – como uma válvula de escape à ineficiência dos ônibus. Estes, por sua vez, são colocados, na maioria das cidades, em situação de compartilhamento da via com outros modais de transporte, inviabilizando, assim, o deslocamento eficiente da grande maioria da população. Para piorar, a contínua precarização dos trens urbanos, em decorrência de políticas tarifárias deficitárias, fez com que esse modal não pudesse responder às atuais necessidades de deslocamento da massa de trabalhadores urbanos.

Por fim, mas não menos importante, a total desconsideração dos meios não

motorizados de transporte – o andar a pé e a bicicleta –, constatada pela situação calamitosa das calçadas e pela insuficiência (em alguns casos, absoluta inexistência) de ciclofaixas e ciclovias, torna uma aventura perigosa o deslocamento frequente do pedestre e do ciclista pelas vias das cidades. Nos países em desenvolvimento, como o Brasil, de 50% a 65% das vítimas fatais em acidentes de trânsito são pedestres, em comparação com 25% nos países desenvolvidos. E na cidade de São Paulo, cerca de 43,8% de todos os acidentes de trânsito são atropelamentos, um número altíssimo.(1)

A chamada Lei de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/12), sancionada em 3 de Janeiro de 2012, originou-se de um projeto de lei apresentado na Câmara dos Deputados 17 anos antes (2), passando por diversos aprimoramentos e modificações até sua sanção presidencial. Se no início o projeto intentava tão somente detalhar diretrizes para a melhoria da qualidade do transporte coletivo urbano – prevendo, inclusive, o apoio técnico, administrativo e financeiro da União aos estados e municípios –, no decorrer de sua tramitação a realidade social atinente aos problemas do deslocamento das pessoas no meio urbano se tornara tão complexa, que o projeto, com contribuições da sociedade civil organizada, evoluiu para o estabelecimento de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana, definindo princípios e diretrizes relacionados a aspectos como: a) equidade de acesso ao transporte público coletivo; b) ambiente seguro; c) prioridade aos modos não motorizados e ao transporte coletivo; d) integração entre os modos de transporte urbano; e) definição do custeio do transporte coletivo em tarifa de remuneração, tarifa pública e subsídio; f) acessibilidade universal; g) desenvolvimento sustentável; h) direito do usuário à informação; i) obrigatoriedade de que os municípios com mais de 20 mil habitantes e os obrigados à elaboração de Planos Diretores façam seus Planos de Mobilidade Urbana, integrados aos respectivos Planos Diretores, como condição ao repasse de recursos federais destinados à mobilidade urbana, e assim por diante. (3)

A lei se configura como o marco regulatório necessário a que os crescentes problemas de mobilidade urbana das cidades comecem a ser enfrentados pelos gestores públicos, definindo o ano de 2015 como prazo máximo para que os municípios implicados elaborem seus Planos de Mobilidade Urbana. As perspectivas parecem boas. Contudo, a sociedade tem pressa e parece não querer esperar até o final desse prazo.

As manifestações públicas de Junho de 2013 assim o comprovam. Já havia um tradicional movimento social pelo passe livre no transporte coletivo, que desde seu início reivindicava a tarifa zero irrestrita. Historicamente, contudo, os eventos programados pelo movimento nunca chegaram a mobilizar mais que algumas centenas de manifestantes. O fato novo das manifestações de 2013 foi sua ampla adesão por diversos segmentos da sociedade, que fez com que se tornassem um fenômeno de massa em diversas capitais do país. A insatisfação com o então aumento das tarifas dos ônibus, aliada à péssima qualidade do transporte coletivo prestado à população, parecia ter atingido um ponto de saturação, ganhando espaço tanto nas ruas quanto nos veículos de comunicação de massa, com divulgação intensa nas redes sociais. No decorrer das manifestações agregaram-se outras pautas, outras reivindicações, mas a problemática do transporte coletivo foi o carro-chefe do movimento. (4)

Enxergando essa mobilização social como uma oportunidade de dar respostas às necessidades da população, como um momento histórico capaz de conferir margem de

atuação política aos gestores públicos, contando para isso com o instrumental legal corporificado na Lei de Mobilidade Urbana, a Prefeitura de São Paulo iniciou um extenso programa de implantação de faixas exclusivas de ônibus nos principais eixos viários da cidade, a fim de conferir agilidade aos deslocamentos feitos pela maioria da população, usuária desse modal de transporte. Apesar do programa já existir antes dos eventos de Junho de 2013, suas metas foram constantemente superadas a partir de então, fazendo com que hoje a capital paulista conte com cerca de 311 km de faixas exclusivas para ônibus. Isso, não sem críticas dos usuários dos automóveis e de segmentos elitizados da imprensa, que viram na medida um paliativo que não resolvia o problema do trânsito caótico da capital, em sua totalidade. Tais críticas, frequentemente, apoiavam-se na convicção de que é necessário o alargamento das vias e a ampliação de sua capacidade para a melhoria do trânsito, não considerando que, com a tendência de aumento da frota, mais veículos instantaneamente ocupariam esses espaços.

Por outro lado, tendo em conta que a ocupação do espaço da via pelos agentes em seus diversos “papéis sociais” representa um conflito de caráter político com o entrelaçamento de fatores socioeconômicos, culturais, etários e ambientais, e que na definição das prioridades de atuação o poder público encontra na Lei de Mobilidade Urbana os princípios e diretrizes indicativos da escolha mais equitativa a fazer, é claro que a priorização dos papéis sociais mais fragilizados, dentre os quais o passageiro do transporte coletivo, impõe-se de forma inequívoca aos gestores públicos. Nesse sentido, é ilustrativa a menção ao estudo feito pela Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), demonstrando que a implantação de faixas exclusivas de ônibus foi responsável pela redução média de 38 minutos por dia no tempo de viagem dos passageiros. De acordo com o estudo, com as faixas implantadas, a velocidade média dos ônibus aumentou cerca de 45%, passando de 14,2 km/h para 20,6 km/h. (5)

Em outros municípios, algumas medidas benéficas já vinham sido adotadas mesmo antes da publicação da Lei de Mobilidade Urbana. É o caso do Município de Guarulhos, onde resido e atuo na área de mobilidade. A prefeitura licitou o transporte coletivo, algo inédito na cidade; implantou o Bilhete Único municipal; fomentou a renovação e a ampliação da frota municipal de ônibus (com mais de 90% de veículos acessíveis); construiu 04 terminais urbanos de ônibus e 01 terminal rodoviário; retirou de circulação as vans “lotação”, que prestavam um serviço precário e inseguro; e reestruturou toda a rede municipal de transporte coletivo.

Já sob a égide da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a Prefeitura de Guarulhos elaborou seu Plano de Mobilidade Urbana e o submeteu ao Ministério das Cidades, o que levou a cidade a ser escolhida como uma das beneficiárias dos recursos financeiros do PAC da Mobilidade. Tais recursos serão utilizados para intervenções na malha viária e para implantação da infraestrutura de corredores exclusivos de ônibus, com ciclovias, que deve ocorrer a partir deste ano. (6)

Diante dessa breve síntese, podemos dizer que a mobilidade urbana e a mobilização popular evidenciam uma progressiva integração de conceitos, expectativas e dinâmicas, aparentemente irreversível em nosso país, demandando soluções cada vez mais criativas de nossos gestores públicos e da sociedade organizada.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

() Jair Alexandre Gonçalves é Gerente Técnico - Divisão de Cadastro e Processamento da Secretaria de Transportes e Trânsito - Prefeitura de Guarulhos - SP*

REFERÊNCIAS

1. Curso de Gestão da Mobilidade Urbana, Lição 10, tela 05, ANTP/SENAC-SP, 2014.
2. Projeto de Lei n.º 694 de 1995, de autoria do Deputado Federal Alberto Goldman, 1995. Disponível em:
<http://imagem.camara.gov.br/Imagem/d/pdf/DCD09AGO1995.pdf#page=214>.
3. Substitutivo ao Projeto de Lei n.º 694 de 1995, adotado pela Comissão Especial destinada a proferir parecer sobre o projeto, 2010. Disponível em:
http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/prop_mostrarintegra?codteor=773525&filenome=SBT+3+PL069495+%3D%3E+PL+694/1995.
4. Wikipédia,
http://pt.wikipedia.org/wiki/Manifesta%C3%A7%C3%B5es_no_Brasil_em_2013.
5. Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo – CET, 2013. Disponível em:
<http://www.cetsp.com.br/noticias/2013/12/20/com-faixas-exclusivas,-ganho-do-paulistano-no-onibus-e-de-38-minutos-dia.aspx>.
6. Ministério das Cidades, Programa de Mobilidade Urbana de Guarulhos, selecionado pelo PAC-2 – Mobilidade Grandes Cidades, 2013. Disponível em:
<http://www.cidades.gov.br/index.php/progsemob/1587-guarulhos.html>.