

## **Curso de Gestão da Mobilidade Urbana**

### **Ensaio Crítico - Turma 3**

#### **Quem deve fiscalizar a cidade?**

**Mateus H. Andrade (\*)**

A falta de fiscalização do poder público nas cidades brasileiras é tema quase cotidiano: faixas exclusivas de ônibus ocupadas por automóveis, ciclovias usadas como “estacionamento” por carros-forte, a construção de ciclovias desconformes às normas de segurança (EM, 2013), calçadas destruídas pela entrada de carros dos cada vez mais numerosos estacionamentos.

O avantajado corpo das normas jurídicas brasileiras, bastante elogiadas e estudadas em todo o mundo, como o Estatuto das Cidades e a recente Política Nacional de Mobilidade Urbana, contrapõem-se às frágeis pernas da fiscalização, que é impotente frente às demandas sociais para uma cidade melhor. “[O Estado brasileiro] no conjunto é muito desequilibrado. As áreas que o operam têm pés de garça, são frágeis, têm pouca força, poucos funcionários, pouco equipamento. Os fiscais que fazem controle urbanístico têm salário baixo, carência de equipamentos e há muita corrupção” (MARICATO, 2011).

A fiscalização, aliás, é tema central não só no que se refere ao planejamento da cidade e a várias outras situações que ultrapassam às de mobilidade – habitação, saneamento básico, segurança contra incêndios, gestão de resíduos sólidos etc. –, mas também na falta de acessibilidade das calçadas, nas empresas de ônibus que não cumprem tabelas de horário, nas mortes provocadas por motoristas embriagados e nas várias tragédias de atropelamento de pedestres e ciclistas que têm se tornado cotidianas em nossas cidades.

O mesmo raciocínio poderia ser aplicado aos planos de mobilidade, que, em uma conjuntura de caos urbano aliado à efervescência das manifestações populares, aparece como um milagre que vai resolver o problema das cidades. Ou então escamotear problemas mais fundantes da crítica ao modo de vida urbano por meio de linhas de BRT, metrô ou um aparato tecnológico, que, enfim, vai conter o espraiamento urbano e o fosso de desigualdade social em que estão imersas as cidades.

Uma política de mobilidade urbana efetivamente democrática não é fácil de ser elaborado, e não faltam especialistas competentes para tal no país, disto não há dúvidas. Entretanto, apostar no milagre do plano sem garantir com que o resto da sociedade seja capaz de discutir, criticar e contribuir com o desenvolvimento do plano



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

- associações de bairro, alunos de escola pública, polícias, funcionários da prefeitura etc. - é pedir para que seja só mais um plano bonito que não sai do papel.

Até quando ficaremos observando nossas cidades ficarem mais violentas, desiguais e egoístas à espera de “alguém que as fiscalize”?

*(\*) Mateus H. Andrade, estudante de graduação em Engenharia Civil pela Universidade de São Paulo, Pesquisador de estudos em mobilidade no Escritório Piloto*

### **Referências:**

EM (Estado de Minas). “Novas ciclovias em BH agora terão o aval de ciclista”. 21/fev/2013. Disponível em

[http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2013/02/21/interna\\_gerais,351947/novas-ciclovias-em-bh-agora-terao-o-aval-de-ciclista.shtml](http://www.em.com.br/app/noticia/gerais/2013/02/21/interna_gerais,351947/novas-ciclovias-em-bh-agora-terao-o-aval-de-ciclista.shtml)

MARICATO, Ermínia. “Infraestrutura econômica, social e urbana” em: Complexidade e Desenvolvimento: Diálogos para o Desenvolvimento. Vol. 3. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília. 2011. P. 136. Disponível em

[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=8704](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=8704)

PORTAL MOBILIZE. Editorial de 21 de março de 2013. Portal Mobilize (<http://www.mobilize.org.br>). 2013.