

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 4

A garantia da mobilidade é um processo de conquista democrático

Sergio Ricardo Fortes (*)

Historicamente a questão da mobilidade urbana no Brasil foi tratada primordialmente através da ótica do deslocamento dos automóveis e sua fluidez em um sistema viário criado, adaptado e priorizado para sua circulação. A circulação do transporte público, de carga e motocicletas se adaptava e ocupava os espaços remanescentes. As poucas iniciativas existentes em priorizar a circulação do transporte público apenas confirmam a regra. Aos pedestres e ciclistas pouco restava.

O desenvolvimento econômico e social, bem como o crescimento populacional amplificou os conflitos entre os atores envolvidos. Aliado a estes motivos ocorreu, na última década, um crescimento acentuado na produção e comercialização de veículos (carros e motos) e mudanças drásticas no acesso a esses bens, que foram obtidas pelo crescimento da renda média da população, a expansão do crédito e o aumento do nível de emprego. Estas mudanças geraram expectativas dos entrantes de ampliação de sua mobilidade através da utilização dos recursos (carros e motos) aos quais eles passaram a ter acesso. Cabe destacar que a ampliação da renda está diretamente relacionada ao aumento da mobilidade.

Entretanto o espaço é limitado. O conflito que estava restrito, basicamente, a posse dos veículos, privilégio de poucos, uma vez que seus proprietários possuíam “direitos” sobre a circulação em oposição aos demais habitantes das cidades (pedestres, ciclistas e usuários do transporte público), sofreu alterações drásticas.

O fenômeno de congestionamentos tão comum em grandes cidades passou a ser observado nas cidades médias e pequenas e as deseconomias decorrentes deste processo tornaram evidente a falta de políticas públicas de mobilidade e planejamento urbano. Vale ressaltar que neste novo contexto houve impactos diretos na mobilidade urbana.

Diante destes problemas as administrações públicas nas esferas federal, estadual e municipal responderam de forma reativa e nem sempre de forma articulada. No caso da cidade de São Paulo, foram adotadas medidas restritivas à circulação de carros através de rodízio, posteriormente ampliadas para restrições para o sistema de fretamento de passageiros e cargas.

Entretanto sem que houvesse uma articulação destas medidas com a ampliação da oferta de transporte público de qualidade, implantação de corredores exclusivos de ônibus e redes eficientes elas rapidamente se tornaram inócuas.

Há que se destacar também iniciativas na área de transporte público que em muito contribuíram para a mobilidade na macrometrópole de São Paulo, dentre as quais



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

podemos citar a implantação do Bilhete Único, que permitiram a realização de integração temporal entre todo o sistema de transporte por ônibus, sem pagamento de nova tarifa, a integração físico/tarifária dos sistemas sobre trilhos do Metrô e CPTM e sua posterior integração com o Bilhete Único e a ampliação da rede do Metrô. Estas medidas, principalmente no modal trilho, conduziram o sistema a ser exigido de forma intensiva tornando-o mais susceptível a falhas e interrupções na prestação do serviço.

Uma das consequências destes processos nos últimos anos tem sido constatada na Pesquisa de Imagem do Transporte realizada pela ANTP a queda na aprovação de todos os sistemas de transporte públicos, prova que as soluções, mesmo as de caráter positivo, foram sobrepostas pela ineficiência dos sistemas como um todo.

Os diversos setores da sociedade passaram a exigir do poder público respostas e soluções, cada vez mais imediatas, e as dificuldades não tardaram a aparecer.

A gestão pública, em sua grande maioria, não possui formação e instrumentos adequados, que permita atuar como mediadora de conflitos de interesse existentes na sociedade.

A política partidária se dissociou das demandas sociais e perdeu sua representatividade junto à sociedade. Como reflexo, os programas de governo dos candidatos a prefeito e governador, quando existem, não abordam os temas com clareza e objetividade resultando em governos que relegam os conflitos a soluções de curto alcance e desconexas.

No tema mobilidade urbana esta ausência de projetos e planos tem reflexos, dentre outros, no plano diretor, zoneamento, direcionamento de recursos, implantação de corredores exclusivos, ciclovias, tratamento de calçadas e acessibilidade geral da população.

As redes de transporte público, no geral, estabelecidas no século passado por entes privados não atendem de forma eficiente as atuais necessidades de deslocamento e as pequenas revisões que ocorrem estão mais voltadas a acomodar interesses privados (empresas e cooperativas).

Assim como o Código de Trânsito Brasileiro permitiu grandes avanços na ordenação e estruturação da circulação, a promulgação da Lei nº 12.587 que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana é um marco e uma oportunidade para a elaboração de planos de mobilidade urbana municipais que reflitam o atual estágio de desenvolvimento e possam ser discutidos com a população, diretamente ou através de associações, entidades de classe, ONG's, partidos políticos, etc., ou seja, a sociedade.

A garantia da mobilidade é um processo de conquista democrático e, portanto conflituoso em sua essência, deve ser conduzido com transparência e ética pelo poder público e perseguido pelos indivíduos.

() Sergio Ricardo Fortes é Especialista da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU/SP.*