

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS - UNICAMP  
INSTITUTO DE ECONOMIA - IE**

**INICIAÇÃO CIENTÍFICA – PIBIC UNICAMP**

**“DEMOCRACIA NAS RUAS: UM BALANÇO DAS POLÍTICAS DE  
MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE SÃO PAULO ENTRE 2013 E 2016”**

**Aluno: Matheus Ávila Amaral de Souza (RA 174422)**

**Orientadora: Mariana de Azevedo Barretto Fix**

**RESUMO**

Este trabalho trata das políticas públicas de mobilidade urbana promovidas pela Prefeitura Municipal de São Paulo, por meio de órgãos como a CET (Companhia de Engenharia de Tráfego), a SPTrans (São Paulo Transportes S.A.) e a Secretaria Municipal de Transportes, entre 2013 e 2016. O período corresponde ao mandato do atual prefeito de São Paulo, Fernando Haddad (PT). Nesses anos, ocorreram visíveis mudanças na elaboração das políticas de mobilidade urbana. Neste trabalho há uma abordagem teórica/conceitual de como se articula o sistema de transportes na cidade, assim como um estudo da lógica da utilização das vias de circulação urbana. Faz-se um breve histórico das políticas de mobilidade implantadas na cidade, que juntamente com a bagagem teórica servem para melhor entender e interpretar as políticas implantadas nos anos recentes e realizar então um balanço dos mesmos.

**DESENVOLVIMENTO**

A organização do trabalho ainda está sofrendo alterações por ainda estar em andamento e possuir uma parte significativa ainda por fazer. Assim cabe ressaltar de antemão que muitos resultados apresentados aqui são parciais e, principalmente, superficiais.

Buscou-se organizar a pesquisa de uma forma que demonstrasse não apenas o funcionamento do sistema de transportes da cidade São Paulo e as políticas envolvidas localmente. Procurou-se também observar, na medida do possível, como essas políticas são um reflexo de circunstâncias maiores. Entre essas circunstâncias está o fato de São Paulo ser uma metrópole de um país subdesenvolvido, possuindo assim uma série de

questões estruturais importantes nesta análise. Outro ponto é o próprio desenvolvimento do capitalismo nacional e internacional e seus reflexos na questão da mobilidade e os serviços de transportes.

Primeiramente serão apresentados conceitos e um esboço teórico sobre o funcionamento dos transportes no meio urbano, relacionando o tema com o capitalismo e seus fundamentos. Em seguida um breve histórico das experiências locais no tocante às políticas municipais de mobilidade urbana. Por último um rascunho – por ainda estar em construção – de um balanço das políticas adotadas pela última gestão.

#### a. Conceitos e Definições

Esta pesquisa trata da mobilidade, mais especificamente a mobilidade urbana, que pode ser entendida como algo além da simples capacidade de locomover-se no espaço urbano. O conceito leva em conta a acessibilidade aos espaços urbanos pelos modais disponíveis e as barreiras físicas e econômicas encontradas pelo usuário. Ou seja, uma cidade com boa mobilidade é uma cidade com acessibilidade às diferentes regiões, seus serviços, equipamentos e espaços, independentemente de sua classe social ou capacidade física.

Cabe ressaltar que nesta pesquisa trabalhou-se apenas o transporte de pessoas na cidade, não no intuito de diminuir a importância do transporte de cargas, mas sim para delimitar a investigação a um problema de destaque que motivou debates e controversas nos últimos anos. O trabalho também leva em consideração a articulação extramunicipal que as políticas municipais de transportes desencadeiam quando se trata da Região Metropolitana de São Paulo.

Como exposto no projeto inicial dessa pesquisa, a análise dos transportes na cidade é dividida entre os seus diversos modais. Assim as políticas de mobilidade devem ser pensadas como articulação entre os modais e também como uma reorganização do uso e ocupação do espaço. Tal reorganização deve, em teoria, levar em consideração a racionalização do uso do espaço, assim como a sua democratização – considerando o transporte público como um direito social.

#### b. O Transporte na Cidade

Nesta seção dividiu-se a análise em três tópicos com base nas leituras realizadas no decorrer da pesquisa. Alterações e ajustes provavelmente ocorrerão até o final da

elaboração do trabalho, mas essa estrutura serve como base para organização teórica do que foi compreendido até aqui sobre o transporte na cidade.

#### i. Transporte como um Direito

Como dito acima, mobilidade urbana e acessibilidade estão intimamente relacionadas. A mobilidade é fundamental para o exercício da cidadania uma vez que possibilita o acesso da população aos equipamentos públicos de saúde, educação, lazer e, talvez mais importante, ao trabalho. A importância da garantia ao deslocamento urbano e do combate à exclusão urbana é ressaltada em praticamente todas as obras do assunto que foram consultadas mas vamos nos restringir, neste momento, aos textos de Alexandre de Ávila Gomide (2006), Giovanni Espíndola Ribeiro (2015) e Ermínia Maricato (1995).

Maricato aponta os problemas da segregação espacial em particular no âmbito do subdesenvolvimento. Percorre problemas da urbanização da industrialização com baixos salários e discute como essa expansão urbana, aliada à falta de políticas contra a especulação imobiliária, criou uma cidade crescentemente desigual e segregadora:

*“Num processo de urbanização assim engendrado, a exclusão é estrutural, o que exige uma reflexão mais aprofundada sobre o papel da regulação urbana na construção da cidadania ou da qualidade ambiental urbana para todos” (MARICATO, 1995)*

A partir da leitura do texto podemos perceber como a formação estrutural socioeconômica das cidades no contexto do subdesenvolvimento e, mais recentemente, da neoliberalização, criou um espaço urbano de pouca e custosa mobilidade. Esse custo do transporte, em tempo de deslocamento ou dinheiro, retira do cidadão diversas potencialidades e possibilidades que a cidade poderia oferecer-lhe caso a locomoção no espaço intraurbano lhe fosse facilitada. Em outras palavras, o cidadão é livre para ir e vir, mas não o faz, não por limitações físicas, sim por barreiras indiretas e segregacionistas.

Giovanni Ribeiro compreende a mobilidade como um direito, referindo-se à incorporação legal do transporte público como um direito social garantido pela constituição. O pesquisador, em trabalho de conclusão de curso no Instituto de Economia da Unicamp, destaca as demandas populares por maior e melhor locomoção nas cidades expressas em 2013, nas chamadas “jornadas de junho”, e em outras manifestações de

grupos sociais organizados. A partir dessa compreensão do transporte urbano como um direito do cidadão Giovanni analisa a remuneração concedida às empresas operadoras do sistema de ônibus da cidade. Para o autor, a forma como essa remuneração acontece hoje contraria a proposta de continua melhora na qualidade e abrangência do serviço à população. Desse modo, o Estado estaria negando ao cidadão o seu exercício pleno da cidadania e de seu direito ao transporte e, por consequência, à cidade.

Já Ávila Gomide aborda a mobilidade e as suas diferenças por níveis de renda. Mostra a desigualdade no tempo de deslocamentos na cidade conforme os rendimentos das famílias, uma vez que o uso do automóvel permite maior mobilidade ao cidadão. O autor salienta, ainda, as dificuldades dos cidadãos de baixa renda no acesso ao lazer (menores níveis de bem-estar perpetuam a exclusão social), educação (falta de acesso vale para qualquer equipamento público essencial) e trabalho (desemprego causado pela impossibilidade financeira ou temporal de chegar ao emprego). Assim como os outros autores, salienta que uma abordagem mais democrática das políticas de mobilidade e a reafirmação do direito ao transporte do cidadão são essenciais para o completo desenvolvimento das suas potencialidades.

## ii. Transporte como um serviço

Essa seção aspira compreender um pouco melhor o funcionamento do transporte nas cidades (com atenção para São Paulo). Busca entender a operação e organização dos modais de maneira a compreender a distribuição do espaço entre os usuários. Neste sentido, na obra de Matela (2014) encontram-se passagens interessantes sobre a regulação do sistema de ônibus em um sentido quase microeconômico.

Matela utiliza trabalhos de autores como Enílson Santos, Rômulo Orrico Filho e Joaquim Aragão para apresentar um arcabouço teórico sobre o empreendimento e a regulação do transporte público. O pesquisador apresenta o setor de transportes como um oligopólio natural, uma vez que neste setor a concorrência é predatória e - o que para alguns pode parecer contra intuitivo - levaria à uma ineficiência operacional do serviço. Outros aspectos deste setor levam à conclusão de que o setor é tendencialmente oligopolístico/monopolístico, tais como: monopólio tecnológico, custos de mobilidade de capital (alta taxa de imobilização) e assimetria de informações entre empresas dentro e fora do mercado.

O autor ainda ressalta que participação do Estado é fundamental, uma vez que seu

papel regulatório é essencial para um bom funcionamento do serviço sem que haja, por exemplo, uma extrema liberalização do serviço – como na década de 90 em São Paulo. Neste caso cria-se uma oferta maior que a demanda (que pode ser considerada quase inelástica), aumentando o custo por passageiro e diversas irracionalidades na operação. Dessa forma a liberalização do setor de transportes, ou sua ampla abertura ao mercado, acaba por não configurar uma alocação de recursos eficiente nem no curto nem no médio prazo (como previsto por seus teóricos), além de causar uma queda na qualidade e na amplitude da operação do transporte público (tratando aqui especialmente dos ônibus).

### iii. O transporte como um negócio

Nesta seção, procura-se analisar a circulação do capital no setor de transportes assim como os interesses envolvidos na produção social do espaço urbano e na organização/regulamentação dos transportes pelo setor público. Neste ponto podemos destacar os textos de Ermínia Maricato (2008 e 2013) e David Harvey (1982).

A discussão apresentada no texto de Harvey mostra, essencialmente, a luta entre capital e trabalho em espaços além do local de trabalho. O autor apresenta as diversas maneiras como o capital disciplina o trabalho por vias como orientação do consumo e da cristalização do princípio da propriedade privada. Os conflitos no local de vida (espaços de lazer, habitação, transportes, etc) seriam então uma extensão das tensões subjacentes entre o capital e o trabalho. Logo, conflitos no trabalho e conflitos na comunidade seriam versões mediatizadas do mesmo conflito de classes em que se apoia o modo capitalista de produção.

Ermínia Maricato discute a ênfase ao transporte motorizado individual no histórico das políticas de mobilidade. A autora discute como as ações do capital via Estado transformaram o setor de transportes em uma alavanca para a sua reprodução e exploração do trabalhador, e como legislações míopes da realidade são incapazes de resolver os problemas. Nesta pesquisa procuramos investigar se a lógica de priorização dos carros foi contrariada por meio de políticas como os corredores de ônibus e as ciclofaixas. Apesar das mudanças, aparentemente persiste o antigo padrão de acumulação nos serviços de transportes, uma vez que, por exemplo, o contrato de licitação com empresas operadoras de ônibus na cidade manteve-se inalterado, assim como a lógica pouco eficiente, mas muito lucrativa, que rege o funcionamento do serviço hoje.

### c. Histórico da cidade

São Paulo completa, em 2016, 463 anos de existência. A problemática dos transportes, no entanto, só começou a ser alvo de reflexão por parte das autoridades públicas a partir de meados do século XIX, quando o advento das ferrovias fez aparecer em São Paulo os famosos bondes elétricos, tornando os deslocamentos na cidade mais longos e, ao mesmo tempo, mais ágeis, facilitando a expansão urbana da capital e dando início às reflexões sobre a questão dos deslocamentos das pessoas e mercadorias na cidade.

A cidade passou, durante esse período de mais de um século, por diversas transformações, entre as quais uma onda crescente de industrialização até meados do século XX, seguido de uma ascensão do setor de serviços, além, claro, de fluxos migratórios oriundos de toda parte do estado de São Paulo, e de outras regiões do país. O crescimento da economia municipal, aliado ao aumento exponencial do número de habitantes na cidade de São Paulo, fez com que as estruturas físicas da cidade se tornassem insuficientes para a população paulistana, levando a um crescente nível de caos na cidade. Serviços públicos de saúde, educação e transportes foram levados à exaustão, a organização e o planejamento centralizados na instância federal não colaboravam para um melhor atendimento das necessidades e demandas locais, que não podiam se expressar por meio de reivindicações políticas durante a ditadura militar.

É importante notar que, no tocante às políticas de mobilidade urbana, as agências reguladoras e organizadoras da pasta eram ligadas a órgãos federais, como a ANTP (Agência Nacional de Transportes Públicos), órgão criado em 30 de junho de 1977 com a finalidade de centralizar os programas de mobilidade urbana do país, mas que coexistiam com órgãos municipais como a CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos). Entretanto, o setor de transportes era, por lei, uma responsabilidade federal. Esse tipo de regulação centralizada não funcionou completamente pois, mesmo com a vantagem das facilidades de conexões extramunicipais, uma vez que as decisões eram tomadas todas na mesma instância e basicamente pelos mesmos órgãos, o distanciamento entre o centro de tomada de decisões e o espaço onde os programas seriam aplicados acabava por tornar a análise relativamente míope em relação aos problemas, gerando assim políticas ineficientes ou

que não atendiam as reais demandas dos usuários do transporte público - os não usuários, como pretendemos mostrar mais adiante, tendencialmente eram beneficiados por tais políticas. (ANTP, 2012)

Com o fim da ditadura, e a Constituição de 1988, a administração e organização dos transportes urbanos municipais tornaram-se responsabilidades municipais (Art. 30, inc. V da Constituição Federal de 88<sup>1</sup>). A primeira prefeita da cidade sob essa nova Constituição foi Luiza Erundina (PT, 1989-1992). Sua gestão foi cercada de agitações políticas e sociais, e caracterizada por certa experimentação social, com destaque para dois grandes projetos: a "Lei da Municipalização" (Lei Municipal nº 11.037 de maio de 1991) e o Projeto da "Tarifa Zero", que acabou não sendo aprovado pela Câmara Municipal. A "Municipalização" foi um bom retrato de como essa gestão focou seus esforços na priorização do transporte público, propondo uma nova maneira de se administrar os transportes coletivos – em especial dos ônibus – retomando o poder estatal sobre as empresas privadas que operavam o serviço. Essa lei resultou, por exemplo, em uma melhora vertiginosa da qualidade do serviço de ônibus da cidade, com um aumento de mais de 2 mil veículos na frota, a diminuição quase pela metade da lotação por m<sup>2</sup>, ampliação do atendimento, e redução do tempo de espera em todas as zonas da cidade. No entanto, mesmo apresentando um modelo inovador e mais eficiente de subsídios - baseados na oferta (custos), e não na demanda (tarifa) - que estimulava investimentos privados no setor, a gestão pública dos transportes começou a desmoronar no fim do mandato de Erundina, onde os custos dos subsídios começaram a ultrapassar a capacidade do orçamento municipal, e a estagnação econômica prejudicaram ainda mais a gestão. (RIBEIRO, 2015)

Paulo Maluf (PPB, 1993-1996) assumiu prefeitura de São Paulo em 1993 e, de maneira simples e direta, tanto ele, como seu sucessor, Celso Pitta (PPB, 1997-2000), foram responsáveis por reverter as orientações que guiavam as políticas de mobilidade urbana da cidade, e deixar de investir em um projeto de cidade acessível, democratizada e pública, para criar um modelo centralizado, privatizado e acima de tudo individualizado. Segundo estudo de Marques e Bichir (2011), 50% dos investimentos em mobilidade se deram em regiões de alta renda, enquanto na gestão de Erundina predominaram investimentos em bairros de baixa renda. Já Ferreira mostra que essa

---

<sup>1</sup> "Art. 30. Compete aos Municípios:

V - Organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;"

gestão gastou 60% do seu orçamento previsto para obras viárias em toda cidade em apenas três obras na região que seria supostamente destinada a ser a “centralidade global” da capital. E a maneira como se elaborou essa “centralidade” gerou grandes avenidas que são acessíveis, quase que exclusivamente, via veículos motorizados, com pouca, ou nenhuma preferência pelo transporte coletivo.

Ainda na gestão Maluf, a CMTC foi privatizada, sob acusação de ser onerosa para o município e taxada de “cabide de empregos”. O “empresariamento urbano” – termo cunhado por David Harvey em 1996 – começava a tomar forma na gestão e a pautar diversas políticas urbanas na cidade, onde supostamente o aumento da competitividade e parcerias público-privadas levariam a uma melhor administração da cidade. Em 2001, Marta Suplicy assumiu como prefeita, após um período conturbado da gestão do ex-prefeito Celso Pitta – afilhado político de Maluf.

Na nova gestão municipal de Marta Suplicy (PT, 2001-2004), a orientação na formulação de políticas de mobilidade voltava a ter como foco o transporte coletivo, com ênfase na integração com a criação do Bilhete Único: uma forma de diminuir os custos dos passageiros mais assíduos do serviço de transporte coletivo, e, claro, incentivar o seu uso mais frequente. Um estudo da ANTP/BNDES (2007) indica que uma integração eficiente nos transportes traz benefícios como: racionalização dos custos, ampliação da acessibilidade, redução da poluição ambiental, e melhora no conforto do usuário. Essa nova medida, com ganhos visíveis para os usuários, resultou, ao mesmo tempo, num crescimento sem precedentes nos subsídios da prefeitura aos operadores das linhas ônibus e metrô. A gestão Suplicy representou o maior volume de investimentos destinados ao transporte coletivo até aquele momento (ANTP/SPTrans, 2012). Entre os investimentos foram incluídas a instalação de cinco corredores e ônibus e reforma de três já existentes.

Rolnik (2011) mostra, em seu estudo, que as gestões de José Serra (PSDB, 2005-2006) e Gilberto Kassab (PSD, 2006-2012) interromperam o processo de racionalização do sistema de transporte de ônibus, perdendo parte da otimização do serviço, gerando desconroles e irregularidades no serviço. Mesmo com um aumento percentual do orçamento gasto com transporte público, não conseguiram melhoras visíveis para os usuários uma vez que, em 2009, 46% dos gastos com transporte público eram subsídios para empresas privadas operadoras do sistema de ônibus, ou seja, mesmo o gasto sendo com transporte público coletivo, um montante considerável acabava indo para os empresários e não serviam como benefício direto para os usuários.



Entre 03/2005 e 01/2011, por exemplo, a tarifa aumentou em 50%, enquanto a inflação acumulada, segundo o IPCA, no mesmo período, ficou na casa dos 33%.

Elaboramos então uma primeira versão de uma linha do tempo que tenta expressar a tendência das políticas adotadas em cada período, baseada no histórico da cidade e nos textos da ANTP e SPTrans (2012).

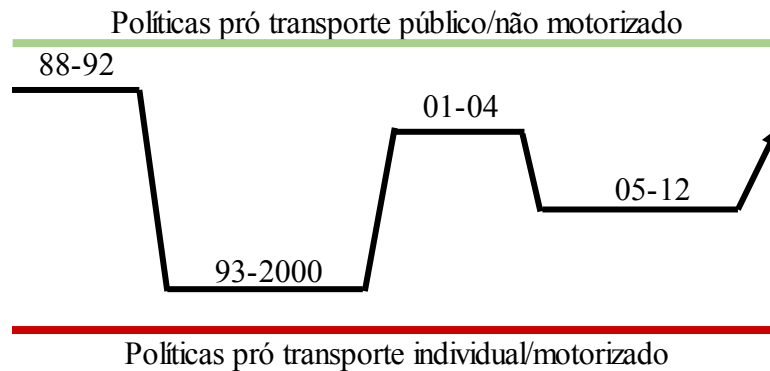


Figura 1: Linha do tempo, elaboração própria

#### d. Período 2013 – 2016: Gestão Haddad

As sessões anteriores tiveram como objetivo preparar a análise central da pesquisa sobre as políticas de mobilidade na gestão Haddad. De antemão devemos chamar a atenção para a redação do Plano Municipal de Mobilidade de São Paulo, feito em concordância com a Política Nacional de Mobilidade Urbana e finalizado em 2015, que organiza as diretrizes e projetos a serem implantados nas próximas décadas na cidade. O texto propõe uma mudança significativa na perspectiva de modais alternativos, como a bicicleta, que passam a receber cada vez mais atenção na organização do trânsito na cidade.

Em 2013, primeiro ano do mandato de Fernando Haddad, ocorrem manifestações em inúmeras cidades do país, que ficaram conhecidas como “Jornadas de Junho”. O estopim foi o aumento da tarifa de ônibus e a reivindicação de melhores condições de transporte, liderada pelo Movimento Passe Livre (MPL). Assim, o assunto que já figurava entre as principais bandeiras da campanha do Prefeito – mas não tinha resultado ainda em medidas concretas - tornou-se um dos mais discutidos na mídia.

Os programas de mobilidade envolvem diversas esferas de responsabilidade municipal. Apresentaremos a seguir: transportes coletivos motorizados (ônibus), transportes individuais motorizados (carros e motos), serviços privados de transporte

individual (táxi), transportes ciclovitários (bicicletas), e, por último, a discussão do uso do espaço gerada por essa gestão municipal.

- Transportes coletivos motorizados: provavelmente um dos pontos de mais visível transformação e demonstração de resultados da atual gestão da Prefeitura de São Paulo. Foram diversos projetos, entre eles pode-se destacar: a ampliação em 150km de novos corredores de ônibus (com um custo previsto de 5,6 bilhões de reais, aproximadamente), o funcionamento parcial da frota durante 24h, implantação de 150km de faixas de ônibus (com custo previsto de 45 milhões de reais), e a implantação de bilhete único com “tarifa zero” para estudantes de escolas públicas e alunos de baixa renda. Alguns desses projetos não foram concluídos e outros já tiveram suas metas superadas, por exemplo, os corredores de ônibus, e as faixas exclusivas, respectivamente.<sup>2</sup> O transporte coletivo claramente ganhou espaço nas vias da cidade, às vezes na forma de criação de novos espaços (corredores exclusivos), e às vezes na substituição do espaço dividido entre carros, motos e ônibus, por um espaço predominado pelos ônibus (faixas exclusivas, por exemplo, na Av. Alcântara Machado, onde mesmo em trechos com duas faixas, hoje, uma dedica-se, durante os “horários de pico”, exclusivamente aos ônibus, tornando as viagens por transporte coletivo mais vantajosas, assim incentivando o seu uso). Sobre essas políticas pode-se dizer que houve uma boa recepção por parte da população, que, em sua maioria é a favor dessas políticas e vê ganhos para o transporte coletivo (CET, 2016). Outro ponto importante ressaltar é o valor da passagem, que logo no início de 2013 sofreu um reajuste de R\$0,20, (aproximadamente 7% do valor da passagem), mas que foi revogado após as “Jornadas de Junho”, no entanto em 2014 subiu para R\$3,50 (aumento de 17%), e em 2016 para R\$3,80. A justificativa apresentada pelo governo foi a inflação, assim como aumento dos subsídios municipais com a “tarifa zero” para alguns

---

<sup>2</sup> Prefeitura de São Paulo. Programa de Metas 2013-2014: Mobilidade urbana. Disponível em: <http://planejasampa.prefeitura.sp.gov.br/metas/?objetivo=16#resultado> (Acesso em 06/04/2016).

usuários – mas o aumento da tarifa foi muito questionado por movimentos populares e sociedade civil, que chegou a tentar resistir a esses novos aumentos. Aliado a esses aumentos, temos que chamar atenção também para o edital de licitação das linhas de ônibus que foi projeto pela Secretaria Municipal de Transportes, mas que nunca chegou a ser colocado em prática por uma suspensão do Tribunal de Contas do Município e as eleições em 2016. Ele prevê uma “remuneração mista” aos empresários, substituindo a atual forma que se dá pelo número de passageiros transportados. Lúcio Gregori, ex-secretário de transportes de São Paulo, atenta que isso representa um avanço, mas ainda deixa em dúvida a real efetividade deste planejamento, argumentando que *“São [mudanças] interessantes, mas precisam chegar a um final para a gente fazer uma avaliação mais consistente”*<sup>3</sup>.

- Transportes individuais motorizados: o caso dos carros e das motos é um pouco mais curioso, pois as políticas de mobilidade que os afetam são, em sua maioria, obras viárias (construção de pontes, acessos, duplicação de vias, etc), melhorias paliativas (modernizações de semáforos, recapeamento e asfaltamento de vias, mudanças nas legislações, etc), ou “perdas” de espaço. Quanto às obras viárias, o governo municipal entre 2013 e 2016 não produziu obras significativas, ou que, pelo menos, gerassem repercussão suficientemente grande na mobilidade urbana (ou até na mídia). Sobre as melhorias o ponto que chamou mais atenção foi, sem dúvida, a redução da velocidade máxima permitida em algumas das principais vias da cidade, como a Av. Marginal Pinheiros, Radial Leste, e Av. 23 de Maio, essa determinação, polêmica e de grande recepção negativa, foi capaz de causar em poucos meses resultados positivos, como redução no número de acidentes e aumento da velocidade média das vias<sup>4</sup>. Ainda na questão das velocidades deve ser citada outra redução, o projeto “Área 40” que diz

---

<sup>3</sup> MYFUNCITY. *Engenheiro levanta dúvidas sobre nova licitação de ônibus* Disponível em: <http://myfuncity.org/engenheiro-levanta-duvidas-sobre-nova-licitacao-de-onibus/> (Acesso em 21/04/2016)

<sup>4</sup> COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. *Segurança viária e Redução de velocidade*. São Paulo, Fevereiro de 2015.

respeito a perímetros em áreas com grande circulação sobretudo de pedestres, e que tiveram a velocidade das vias reduzidas de 50km/h para 40km/h – tal projeto também produziu resultados positivos para redução de acidentes. Sobre a perda de espaço temos diversos casos, como as já citadas faixas de ônibus, o fechamento de vias para lazer durante os domingos, entre outras. É importante ressaltar que esse movimento da mobilidade urbana paulistana esbarra em sucessivos incentivos fiscais de nível federal que tornam mais acessível a aquisição de automóveis, logo incentivam o seu uso.

- Serviços privados de transporte individual: sobre os taxis, podemos ressaltar a violenta disputa dos provedores do serviço com serviços concorrentes que possuem funcionalidades parelhas, entre eles o *Uber*, serviço que se popularizou em diversos países do globo, chegando à capital paulista em 2014 causando revolta nos taxistas e criando uma questão a ser resolvida pelo poder público. A saída encontrada foi um projeto de lei que ainda se encontra em consulta pública, elogiado pelo próprio *Uber* como sendo “*um modelo inovador*”<sup>5</sup>, mas ainda rechaçada por motoristas de taxi, perpetuando a disputa. Houve também, por parte da prefeitura uma tentativa de cobrança de uma taxa progressiva por quilometragem, com a justificativa de regular a concorrência do setor. A medida gerou desconforto tanto na empresa quanto em alguns usuários alegando um encarecimento desproporcional do serviço. Poucos dias após o início da cobrança, a Justiça de São Paulo suspendeu a determinação da prefeitura, considerando-a ilegal<sup>6</sup>.
- Transportes cicloviários: o uso de bicicletas se tornou uma pauta recorrente nas discussões atuais. O programa da prefeitura era criar 400km de vias cicláveis em quatro anos sob o custo de R\$70.000.000,00. Antes eram pouco menos de 100km. O incentivo ao uso da bicicleta levantou questões sobre a viabilidade de se andar de

---

<sup>5</sup> Folha de São Paulo: *Uber comemora proposta de Haddad para regularizar aplicativo*. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2015/12/1723993-uber-comemora-proposta-de-haddad-para-regularizar-aplicativo.shtml> (Acesso em 20/04/2016)

<sup>6</sup> G1: *Justiça suspende taxa progressiva da prefeitura para aplicativos como Uber*. Disponível em: <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2016/10/justica-suspende-taxa-progressiva-da-prefeitura-para-aplicativos-como-uber.html> (Acesso em 11/03/2017)

bicicleta em grandes deslocamentos, sobre a qualidade das ciclovias e ciclofaixas criadas, sobre os locais que foram feitas, mas também tornam cada vez mais possível se pensar em meios de transportes alternativos, se tratando ainda por cima de um meio que não gera poluição. Uma publicação do Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA, 2010) argumenta – além de mostrar os caminhos para implantação de vias cicláveis nas cidades – em favor de sua ampliação em ritmo forte, mas coordenado. Argumentos contrários a uso da bicicleta são refutados como a limitação por conta do relevo e do clima, mostrando que o Brasil (e São Paulo também) possuem condições muito favoráveis ao uso da bicicleta – condições melhores até do que muitas cidades europeias famosas por seu uso. Por fim, segundo Miranda (2013), mesmo em face do baixo uso atual deste modal de transporte, gestores das grandes metrópoles brasileiras devem estimular o seu uso, mesmo que isso signifique a perda de espaço para os veículos motorizados, o que nos dá mais um sinal que o caminho para uma maior acessibilidade urbana e alternativas de modais é uma melhor redistribuição do espaço viário, hoje predominada, sem dúvida, pelos carros.

## **CONSIDERAÇÕES**

Como já foi dito, ainda há muito trabalho a ser feito, de fato, no momento muitas “respostas” não respondem completamente aos muitos questionamentos do início do projeto. No entanto, mesmo em produção já podemos levantar considerações e afirmações relevantes sobre o tema da mobilidade urbana e suas conexões com o contexto histórico de São Paulo e o capitalismo em países, especialmente metrópoles, da periferia.

Em primeiro lugar podemos argumentar, diante das evidências apresentadas até então, que as políticas públicas de mobilidade na cidade de São Paulo no período de 2013 e 2016 trouxeram benefícios relevantes para o município e seus habitantes. Os resultados apresentados, provindos de índices da própria prefeitura (e órgãos relacionados como CET e SPTrans) e pesquisas de satisfação, mostram que, indiscutivelmente, a mobilidade da cidade melhorou nos últimos 4 anos.

Essa melhora provém de melhorias em pontos que técnicos e teóricos já discutem há muito tempo. Essas melhoras se revelam, por exemplo, na melhor integração modal

com a inserção, mesmo que insuficiente, da bicicleta de maneira categórica entre os meios de transportes relevantes da cidade, ou na democratização das vias com as faixas exclusivas de ônibus (modal que sempre levou mais pessoas agora com espaço prioritário). O ponto é que pelo menos superficialmente a cidade de 2016 dispõe de um sistema de transporte de passageiros mais eficiente e, mais importante, mais democrático que a cidade de 2013.

Em segundo lugar devemos fazer algumas ressalvas a esse processo de melhora da mobilidade da cidade. Mesmo com reformas espaciais importantes, essas transformações sofrem, ao nosso ver, de dois problemas importantes: algumas reformas podem ser revertidas ou descontinuadas de forma que perderiam parte de seu valor; e essas reformas escondem um núcleo de organização do sistema que se mostrou pouco mutável no período de análise.

Quanto ao que pode se chamar de perenidade de certas reformas estão, por exemplo, as mudanças nas velocidades nas marginais e da chamada “Área 40”. As velocidades das marginais já foram reestabelecidas aos padrões anteriores e os resultados são preocupantes, com o aumento agressivo de acidentes nessas vias<sup>7</sup>. Processo parecido pode acontecer com os corredores e faixas de ônibus com um sucateamento dos mesmos ou flexibilização indevida de seu uso para carros particulares e/ou táxis.

Sobre o problema mais estrutural dos transportes da cidade, ou seja, os reflexos do capitalismo periférico na mobilidade podemos citar diversas questões, entre elas a tentativa de formulação do novo edital para concorrência do sistema de ônibus. Esse ponto é especialmente interessante pelo seu baixo conhecimento popular, mas sumária importância para o governo, e, logo, para a sociedade. Neste ponto a ideia simplificadora é que o edital lançado em 2015 sustenta basicamente os mesmos pilares do capital operante neste setor há décadas. Ele mantém uma taxa de lucro excessiva das empresas operadoras, mantém uma forma de remuneração e subsídios às empresas de ônibus insustentável para o orçamento municipal e que serve como fonte de reprodução para esse capital nacional que caminha entre um estado mercantil e parasitário.

Enfim, uma tentativa de balanço da gestão da cidade poderia chegar à conclusão de que reformas importantes foram feitas, e, de fato, melhoraram a mobilidade da cidade. Ao mesmo tempo, sem grandes surpresas, pilares estruturais do problema dos transportes

---

<sup>7</sup> Metro Jornal: *Marginais tiveram 102 acidentes no primeiro mês com aumento da velocidade*. Disponível em: <http://www.metrojornal.com.br/nacional/foco/marginais-tiveram-102-acidentes-no-primeiro-mes-com-aumento-da-velocidade-348088> (Acesso em 12/03/2017)

da cidade mantiveram-se quase intactos. Realizar um juízo de valor de 4 anos de gestão meses após o seu término e com um nível superficial de pesquisa como apresentado até aqui é, sem dúvida, pretencioso. No entanto, pode-se dizer que houve uma manutenção das forças do capital operantes no setor de transportes e muitos problemas ainda persistem sem soluções claras à vista da sociedade.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. *Política Nacional de Transporte Público no Brasil: organização e implantação de corredores de ônibus*. Revista dos Transportes públicos. Ano 33 – 2010

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS; SÃO PAULO TRANSPORTES S.A. *Premissas para um plano de Mobilidade Urbana*. São Paulo: Secretaria Municipal de Transportes da cidade de São Paulo, 2012.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. *Pesquisa de Satisfação: Implantação de Faixas exclusivas e corredores de ônibus, Ar-Condicionado e Wi-fi nos ônibus da cidade de São Paulo*. Boletim Técnico n 58, 2016, São Paulo.

CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA, ARQUITETURA E AGRONOMIA. *Mobilidade Urbana e Inclusão Social*. Outubro de 2009.

HARVEY, David. *O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas*. Espaço e Debates, São Paulo, Ano II, n.6, p.6-35, jun/set 1982

HARVEY, David. *Do gerenciamento ao empresariamento: A transformação da administração urbana no capitalismo tardio*. São Paulo: Espaço & Debates, São Paulo, n. 39. 1996

INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE *A bicicleta e as cidades: como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana*; São Paulo, 2010

GOMIDE, Alexandre de Ávila. *Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais*. IPEA. Fevereiro de 2006

MARICATO, Ermínia. Cidades no Brasil: *Neo desenvolvimentismo ou crescimento periférico predatório*. Revista Política Social e desenvolvimento 01. Ano 1, novembro de 2013.

MARICATO, Ermínia. *Metrópole na periferia do Capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência*. São Paulo, julho de 1995

MARICATO, E. *O automóvel e a cidade*. In: Revista Ciência & Ambiente Nº 37 - A cultura do automóvel. Santa Maria, 2008.

MATELA, Igor Puchain. *Transição regulatória no transporte por ônibus n cidade do Rio de Janeiro*. Observatório das Metrópoles – IPPUR/UFRJ. Letra Capital. Rio de Janeiro, 2014.

MIRANDA, A. C. *A importância das ciclofaixas na reinserção da bicicleta no trânsito urbano das grandes cidades*. Blumenau. ANTP,

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Programa de Metas 2013-2016: Mobilidade urbana. Disponível em: <http://planejasampa.prefeitura.sp.gov.br/metas/?objetivo=16#resultado> (Acesso em 09/01/2017).

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Plano de Mobilidade de São Paulo. Disponível em: [http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp\\_v072\\_\\_1455546429.pdf](http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobsp_v072__1455546429.pdf) (Acesso em 11/02/2017)

RIBEIRO, G. E. Transporte público como direito social. Trabalho de Conclusão de Curso IE Unicamp. Campinas. 2015.

ROLNIK, Raquel; KLINTOWITZ, Danielle. *(I)Mobilidade na cidade de São Paulo. Estudos Avançados*. São Paulo. V. 25. Nº71. Janeiro 2011.

SECRETARIA MUNICIAPAL DE TRANSPORTES. *Plano de Mobilidade de São Paulo*. São Paulo, 2015.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute. São Paulo. 1998