

# Mobilidade, Circulação, Transporte Público e Democracia

**Hernán Armando Mamani (Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional- Universidade Federal Fluminense (ESR/UFF)**

**Vinícius Fernandes da Silva (Colégio Pedro II)**

## RESUMO GERAL

A mobilidade urbana é ocasião de um conflito surdo nas arenas públicas das cidades brasileiras. Duas formas distintas de defini-la tem disputado lugar na agenda pública nos últimos vinte anos: a que a considera um elemento fundamental da competitividade urbana e a que a toma como um recurso primário da democracia na cidade. A tensão entre tais perspectivas exprime-se claramente nas conjunção das recentes políticas de promoção dos “megaeventos”, nas quais a mobilidade recebeu atenção e vultosos investimentos em equipamentos modernos e os conflitos envolvendo o Movimento pelo Passe Livre, nas chamadas Jornadas de Junho de 2013.

A mesma ambivalência apresenta a legislação brasileira que a partir da Lei 12.587 de 3 de Janeiro de 2012, ressalta que a promoção da mobilidade urbana constitui um objetivo primário pautado pelos princípios da:

- I - acessibilidade universal;
- II- desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V- gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade da circulação urbana" (BRASIL, Lei 12.587, art. 5º).

E tem como objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana" (BRASIL, Lei 12.587, art. 7º).

O transporte e acesso aos recursos concentrados na cidade foram considerados, aqui, bens comuns cuja gestão deve ser democratizada. O texto da lei incorporou princípios e objetivos defendidos durante muitas décadas por atores relevantes pela democratização dos meios de transporte e movimentos sociais. Entretanto a referida lei dá um passo além e propõe a gestão democrática com instrumento de contínuo aprimoramento.

A vigência da norma, contudo, não implica na efetivação dos objetivos propostos, dado que os “males” conhecidos e reconhecidos da mobilidade urbana permanecem:

- A estruturação desigual da rede urbana, em relação a vias de circulação bem como da oferta de serviços;
- A existência de condições diferenciadas no serviço de transporte em termos de preço, conforto, tempo de deslocamento e acesso, em seus aspectos socioeconômicos e territoriais;
- Expansão do automóvel individual em detrimento ao transporte coletivo;
- Controle quase que total das políticas de mobilidade pelas empresas privadas;
- Imobilidade relativa dos pobres associada à expansão periférica.

Somam-se a estes antigos “males”, já conhecidos, outros novos:

- A promoção seletiva e pontual da fluidez econômica e da mobilidade urbana a setores da elite econômica e das classes médias através investimentos públicos e privados a novas ou renovadas áreas das cidades;
- A conformação de uma circulação região megalopolitana e a expansão urbana em escala idêntica;
- A fragmentação dos sistemas e de políticas de transporte;
- E o ativismo empresarial na definição da pauta nacional e dos modos de promoção da mobilidade.

Provavelmente deva a este ativismo a inflexão final da política de mobilidade urbana que - de forma surda e sem debate -, tornou a rentabilidade das empresas o primeiro objetivo do sistema brasileiro de mobilidade urbana. Impossível sabê-lo. Certo é que a partir das mudanças incorporadas em 2018 pela Lei nº 13.683, no artigo 5º inciso VIII da lei 125.87, - inclui-se entre seus objetivos e diretrizes a "garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros", como condição da preservação e "a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço". Esta emenda, que transforma em lei o que é fato, não leva a política urbana de volta à legitimação da "espoliação urbana" (Kowarik, 1983).

Esta questão, é pertinente mas abstrata e geral dada a pluralidade de situações e experiências envolvidas na produção da mobilidade nos municípios e nas metrópoles brasileiras. De um lado, está a experiência recente das grandes cidades brasileiras nas quais se promoveu o transporte público - teleféricos, corredores expressos de ônibus, novas linhas de metrô e tramways (VLT). De outro, a mobilidade em municípios periféricos e extrametropolitanos, onde predominam o transporte individual e políticas de transporte público pobres. Interessa-nos saber, como se produzem, circulam e se implantam os modelos que orientam essas políticas, quais são seus efeitos sobre o tecido sócio-espacial, na própria cidade e em sua rede urbana: como afetam a experiência cidadina.

Pensar as cidades contemporâneas dando ênfase à mobilidade e às políticas de transporte implica em afastar-se das formas convencionais de tratar da cidade e aderir a uma tentativa de renovar o pensamento social e a política urbana. Desloca a centralidade da questão habitacional tende a assumir na política urbana, ênfase que - como afirma Isaac Joseph (1994, p. 9) com base na experiência francesa - "tem conduzido à dominação da esfera doméstica na abordagem do fenômeno urbano e ao desconhecimento do espaço urbano como espaço de circulação e comunicação entre modos de vida". Questiona, além disso, a predominância critérios técnico-econômicos que pauta os estudos de transporte - em detrimento da variedade teórica e metodológica com que o tema pode ser estudado, num momento em que a noção de mobilidade ganha força em Ciências Sociais, e sendo por vezes apresentada como um aspecto paradigmático de uma teoria social renovada (URRY, 2007).

Em tal contexto pretendemos estabelecer vias de interlocução e articulação analítica entre as dimensões técnicas e sócio espaciais visando estabelecer vias e instrumentos de troca duráveis entre os pesquisadores, capazes de relacionar da pluralidade de formas e escalas da experiência dos produtores e usuários dos serviços de transporte, a sociabilidade, os conflitos envolvidos. Neste sentido, a Sessão Livre busca promover a interlocução entre autores de várias gerações, ligados ao Laboratório de Redes Urbanas do Instituto de Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro (IPPUR/UFRJ), ao Laboratório de Humanidades Tijuca II do Colégio Pedro II, ao Núcleo Cidades, Espaços Públicos e Periferias (CEP28) do Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional (ESR/UFF), à Faculdade de Ciências Sociais do Instituto de Ciências Humanas da Universidade Federal do Pará e do Programa de Pós-graduação em Sociologia e Antropologia da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Busca-se estabelecer vias de articulação e aproximação entre eixos de pesquisas e que valorizam aspectos diferenciados da experiência da mobilidade urbana.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. *Lei nº 12.587 de 3 de Janeiro de 2012*. Acessada em 15. mai. 2016. Disponível em [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm).

BRASIL. *Lei nº 13.683 de 19 de Junho de 2018*. Acessada em 20. set. 2018. Disponível em <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/2018/lei-13683-19-junho-2018-786869-publicacaooriginal-155870-pl.html>.

JOSEPH. Isaac. "Le droit à la ville, la ville à l'oeuvre. Deux paradigmes de la recherche". *Les Annales de la recherche urbaine*. 1994. Vol. 64, Nº 1.

KOWARICK, Lúcio. *A espoliação urbana*. São Paulo, Paz e Terra, 1983.

URRY, John. *Mobilities*. Cambridge: Polity, 2007.

## TRANSPORTES E A QUESTÃO DA MOBILIDADE URBANA NA METRÓPOLE DO RIO DE JANEIRO: A PROBLEMÁTICA DA PERSISTÊNCIA DO MODAL AUTOMOTIVO, DIFICULDADES DE INTEGRAÇÃO INTERMODAIS E DA RELAÇÃO COM A DINÂMICA DO TERRITÓRIO E SEU PLANEJAMENTO

Mauro Kleiman (IPPUR/UFRJ)

A comunicação pretende apresentar um panorama do quadro mais recente dos transportes e mobilidade urbana na metrópole do Rio de Janeiro, mas focando naquilo que denomino persistência do modal automotivo sobre os demais e suas consequências mormente para as que afetam a grande massa da população de menor renda, que deles dependem para seus movimentos rotineiros obrigatórios e os desejados. No Rio de Janeiro, que está sofrendo grandes transformações em seu território, essa discussão essencial toma lugar com a implantação do que podemos compreender como um novo modelo de deslocamentos. Apesar de se observar um conjunto de iniciativas de reordenação das formas e meios de deslocamento na metrópole- BRT;BRS;VLT; expansão do Metrô; certas melhorias nos Trens e Barcas; não se percebe, contudo, um direcionamento para medidas plenas de busca de articulação entre os modais, que são entendidos, em geral, como estanques, e muito menos de um pensamento e ações visando articulá-los com a estrutura do território e o entendimento deste como uma região metropolitana com vistas a um planejamento integrado, nem ações para o monitoramento e avaliação de desempenho e qualidade. Neste sentido, quero tratar mais especificamente da opção feita pela modalidade BRT e sua posição sobre o território.

## UMA ANÁLISE SOBRE A MOBILIDADE URBANA NA BAIXADA FLUMINENSE COMO CONTRIBUIÇÃO NA FORMULAÇÃO DE UMA SOCIOLOGIA DOS TRANSPORTES NO BRASIL - EM PÉ OU SENTADO?

Vinícius Fernandes da Silva (Laboratório de Humanidades Tijuca II do Colégio Pedro II)

A comunicação realiza uma análise crítica de estudos da mobilidade urbana na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, mais especificamente entre a Baixada Fluminense e o município do Rio de Janeiro, discutindo e propondo a construção de um novo arcabouço para uma sociologia dos transportes. A análise toma como base temporal o mundo contemporâneo e a emergência do tema da mobilidade urbana. Utilizando-se de fundamentação histórica para a compreensão da produção das condições materiais e simbólicas atuais no que se refere os transportes urbanos e as respectivas políticas de mobilidade urbana. São utilizados como fonte de pesquisa trabalhos acadêmicos de diferentes áreas disciplinares que tratam de maneira multidimensional o tema dos transportes urbanos, além de relatórios técnicos e publicações de entidades privadas e públicas que refletem sobre estes serviços. Também são utilizadas pesquisas realizadas com usuários e moradores das regiões abordadas em relação às formas de vida pelo transporte.

## **DISPOSITIVOS BIOPOLÍTICOS DE CONTROLE DOS CORPOS NO TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS: REFLEXÕES CRÍTICAS SOBRE NOVAS DIMENSÕES DAS DESIGUALDADES URBANAS NAS CIDADES BRASILEIRAS**

Marly Gonçalves da Silva (UFPA)

Esta intervenção propõe uma reflexão sociológica acerca daquilo que hoje se convencionou chamar de “mobilidade urbana”. Neste sentido, vamos pontuar nossa fala em torno de três questões: a primeira, de ordem conceitual, procura responder à seguinte questão: quando se fala de “mobilidade urbana” no campo acadêmico, do que se está falando exatamente? Existe um esforço teórico de conceituação nessa literatura? Caso positivo, é possível identificar uma matriz que aborde a questão da perspectiva das teorias da desigualdade social? A segunda questão, de ordem analítica, discute os resultados de uma pesquisa empírica sobre a rotina de passageiros de ônibus que circulam pela cidade de Belém e área metropolitana, com foco no modo como as pessoas lidam com os dispositivos de controle/vigilância que operam sobre os seus corpos (catraca-cobreadores, câmeras, cercamentos laterais, identificação biométrica e outros). Sabe-se que no Brasil esse controle é ostensivo, feito diretamente pelas empresas concessionárias, e que o fenômeno da *catraca* acoplada à figura humana do cobrador é um dispositivo tipicamente brasileiro (cf. Gonçalves da Silva, 2009). Em terceiro lugar, propomos uma problematização sociológica da questão do atraso histórico da política de transporte público no Brasil.

## **QUADROS E ARENAS DO TRANSPORTE PÚBLICO: POLÍTICAS MUNICIPAIS E CONFLITIVIDADE COTIDIANA DOS SERVIÇOS (2006 - 2016)**

**Hernán Armando Mamani (ESR/UFF)**

O trabalho busca articular três escalas, distintas mas relacionadas, na produção da mobilidade urbana: a produção e circulação de grandes modelos de política de transporte; sua adoção na implantação de políticas municipais de mobilidade e a experiência cotidiana, envolvendo os usuários, motoristas e cobradores e fiscais. Explora, assim, primeiro, as arenas, os atores e modelos de mobilidade que orientam as políticas de transporte. Defende a hipótese de que a partir da década de 1990, o empresariado envolvido na produção do transporte por ônibus tornou-se capaz de produzir os modelos hegemônicos (quadros) do transporte público, articulado entorno da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e se traduz em uma mudança substantiva dos modos de intervenção e ação pública do empresariado, transformados de "vilões" a promotores das boas práticas em mobilidade e atores privilegiados das arenas públicas. No segundo caso buscamos relacionar tais mudanças à forma em que o serviço de transporte opera na cidade de campo dos Goytacazes (a partir de 2009), mediante a adoção da política municipal do "Transporte a R\$ 1,00". E, finalmente como estas políticas impactam as relações e a conflitividade entre passageiros do transporte coletivo, operadores do sistema (rodoviários) e fiscais municipais em Campos dos Goytacazes/RJ.

## **INDIGNAÇÕES EM FILAS DE ESPERA DO TRANSPORTE COLETIVO EM CAMPOS DOS GOYTACAZES (RJ)**

**Ailton Gualante Júnior (PPGSA/UFRJ)**

A comunicação mapeia as moralidades que orientam as interações de face a face nas situações de copresença entre fiscais municipais e usuários nas filas de espera dos pontos de ônibus e terminais rodoviários da cidade de Campos dos Goytacazes (RJ). A pesquisa parte da observação de situações, privilegiando ambientes compartilhados por atores que exercem "ofícios do público" e usuários do serviço de transporte. Procura-se compreender os agenciamentos de momentos, lugares e homens com ênfase nos profissionais que orientam passageiros, administram os fluxos, controlam a prestação de serviços e, eventualmente, cuidam dos passageiros. Articula-se esta análise situacional com a política urbana de transporte com a finalidade de compreender as gramáticas mobilizadas em torno deste serviço em Campos. Em síntese, a pesquisa possibilita, de um lado, descrever parte do processo de vulnerabilidade da experiência cidadina pela lente dos transportes e, por outro, problematizar a questão da composição dos espaços públicos brasileiros.