



O USO DO TRANSPORTE PÚBLICO NA ATUAL POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA: um direito ou uma mercadoria?

Suziany Safira da Silva Lima¹

RESUMO: O artigo tem como objetivo apresentar uma visão acerca do uso do transporte público na política de mobilidade urbana. Apresentando este não apenas como uma ferramenta estatística de viagens ou de planejamento da malha viária, mas como uma ponte de acesso a serviços sociais básicos e uma forma de promover acessibilidade e a inclusão social.

ABSTRACT: This paper aims to present an overview about the use of public transport in urban mobility policy. Introducing this not only as a statistical tool for planning trips or road network, but as a bridge to access basic social services and a way to promote accessibility and social inclusion.

¹ Estudante de Pós-Graduação. Universidade Federal do Maranhão (UFMA). E-mail: suziasafira@gmail.com



1 INTRODUÇÃO

A questão da mobilidade urbana corresponde à necessidade de deslocamento levando em consideração a interação entre pessoas, bens, meios de transportes e a infraestrutura necessária no espaço urbano (BORN, 2011, p.155). Ela obedece aos ditames propostos na Lei nº 12.587 de 03/01/2012 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e que tem dentre seus objetivos: reduzir as desigualdades e promover a inclusão social e o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais (Art. 7º, incisos I e II) através de uma acessibilidade universal e equitativa das pessoas aos transportes coletivos de natureza pública imprescindivelmente àqueles desprovidos de condições financeiras para arcar com uso destes de natureza privada.

A oferta do transporte público configura-se como um serviço de caráter essencial (GOMIDE, 2006) aos cidadãos por se tratar de um instrumento que consolida o direito de livre locomoção no território nacional, assegurado às pessoas, previsto em lei, funcionando como ponte capaz de interligar a sociedade aos serviços sociais básicos (escolas, hospitais, lazer, trabalho, etc.) devendo ser prestado sob a competência dos municípios de atuar de forma direta ou por concessão (CF 88, Art. 30, inciso V).

Neste contexto, restringir o cidadão de utilizar o transporte público devido sua incapacidade financeira de custeá-lo é por consequência excluí-lo de um serviço que lhe é essencial, básico.

2 DESENVOLVIMENTO

A privatização do público funciona como um reforço à ilusão de que o Estado é facultativo ou mesmo desnecessário. A prática da privatização é uma das características fundamentais do neoliberalismo onde se defende que com a retirada do Estado da economia e dos serviços públicos criam-se novas oportunidades para os grupos privados bem como de receitas extras geradas com a venda das empresas estatais e com a concessão dos serviços públicos. O Estado também ganharia com isso, pois com o valor recebido poderia sanar suas dívidas, reduzi-las ou repassar para áreas que “julgasse prioritárias” (BASTOS, 2003), que no caso brasileiro foram: saúde, educação, justiça, segurança, ciência e tecnologia.

Entretanto, o processo de retirar o Estado da esfera pública por meio das privatizações encontrou resistências devido, de forma contraditória, não corresponder a uma publicização do que é privado, e isto para o Estado seria, segundo Francisco de Oliveira



“sua dissolução, a apropriação privada dos conteúdos do público e sua redução de novo, a interesses privados”.

Funcionaria, segundo o autor como uma forma de retrocesso a uma condição de mercadoria, que é, ao fim e a cabo, o principal objetivo neoliberal (OLIVEIRA, 2010).

A justificativa de que a privatização é recomendada como forma de facilitar e amenizar as responsabilidades estatais faz com que, por outro lado, o cidadão ganha uma nova face, de usuário detentor de direito a um consumidor restrito à condição de usar o que e quanto se pode pagar.

No cenário atual, houve a transformação do usuário do transporte público – que em tese deveria ser um bem/serviço semi-público² - em um mero consumidor e um serviço que até então deveria ser direito em mera mercadoria, onde por conta do monopólio não oferece nenhuma opção de escolha por parte de quem adquire.

O usuário está, como em uma prisão, submetido ao empresário. A baixa elasticidade da demanda³ é algo indiscutível visto que por conta da necessidade de locomoção um aumento no nível de preço das tarifas não realocaria, de imediato, o usuário (ou cliente) a um substituto perfeito visto serem as linhas e tarifas determinadas previamente condicionadas a aspectos financeiros e políticos. (VASCONCELOS, 2001).

Concernente ao transporte público enquanto ponte de acesso aos demais serviços sociais e necessidade de *“ir e vir”*, ter simplesmente a capacidade física fazê-lo não se torna suficiente se não houver a respectiva capacidade financeira de custeá-lo (PEREIRA, 2009).

Em outras palavras o autor defende a tese de que não adianta haver escolas, hospitais ou outros serviços públicos se em contrapartida não existir uma rede ou política de transporte capaz de proporcionar o acesso a estes por parte dos cidadãos.

Isto não quer dizer que a Constituição de 1988 faz do Brasil um Estado responsável unicamente pela prestação de serviços sociais, mas faz deste, um espaço de luta, uma arena onde se constroem direitos (GONÇALVES, 2011). A jurista Cláudia Gonçalves afirma que

Esses direitos não surgiram em toda parte e a qualquer tempo, como dádivas do Estado ou fruto de uma burocracia; foram, em muitos casos, lutas e conquistas de homens e mulheres que passaram a reivindicar não apenas a preservação das situações jurídicas consolidadas pelos direitos individuais, mas também, e acima de tudo, a intervenção do Estado, nomeadamente para

¹ “[...] bens semi-públicos ou meritórios [...] constituem um caso intermediário entre os bens privados e os bens públicos. Apesar de poderem ser submetidos ao princípio da exclusão e, desta forma, serem explorados pelo setor privado, o fato de gerarem altos benefícios sociais e externalidades positivas justifica a produção total ou parcial dos bens meritórios pelo setor público. Os principais exemplos são educação e saúde (Giambiagi, 2000, p.28).”

³ A elasticidade da demanda corresponde a variação percentual obtida na quantidade demandada diante de um aumento de 1% no preço.



institucionalizar direitos e, em certa medida, materializá-los através de ações de governo expressas em serviços públicos de saúde, educação, assim como políticas de pleno emprego. (p.47)

Liane Born (2011) em seu artigo *Política de Mobilidade Urbana e os Planos Diretores* afirma que 55 milhões de pessoas por não terem acesso a serviços de transporte públicos, devido preço das tarifas, não conseguem acessar também outros serviços sociais como hospitais, escolas, trabalho, lazer etc.

Segundo Gomide (2003)

A existência de um serviço de transporte coletivo acessível, eficiente e de qualidade, que garanta a acessibilidade da população a todo o espaço urbano, pode aumentar consideravelmente a disponibilidade de renda e tempo dos mais pobres, propiciar o acesso aos serviços sociais básicos (saúde, educação, lazer) e às oportunidades de trabalho. Nesse sentido se entende o transporte coletivo como importante instrumento de combate à pobreza urbana e de promoção da inclusão social.

Ainda segundo o autor anteriormente citado, há uma relação direta e indireta entre o serviço de transporte urbano público e a condição de pobreza. Diretamente porque interfere no acesso aos serviços sociais básicos e nas oportunidades de trabalho, por exemplo. Indiretamente, devido às externalidades que um serviço precário de transporte implica no que tange tanto à competitividade quanto aos efeitos na economia, advindos de problemas crônicos tais como: congestionamentos, mais dispêndio de tempo para a locomoção o que prejudica a produtividade do trabalhador.

Desse modo, uma política no setor de transporte não se restringe a melhoria de vias pelo contrário, ganha uma nova face que é de política inclusão social, visto que o Estado ao buscar sanar as brechas deixadas pelo uso do transporte como um negócio aderindo os que podem pagar e excluindo os que não podem.

Privar os mais necessitados da acessibilidade aos serviços de transporte de qualidade é de alguma eximir esse cidadão de alcançar o que lhe é direito, sendo esta uma "questão que transcende o simples „não ter“ (ligado à pobreza) para o patamar do „não ser“ (cidadão, detentor efetivo de direitos sociais amplos e de capacidade de defendê-los)" [SILVA, p.1289]. Vai além de uma discussão acerca de tarifas a preços acessíveis, tempo e qualidade de viagens é a preocupação com a exclusão gerada pelo simples fato de não se ter o mínimo de acesso a serviços de transporte com consequências em cadeias onde o prejuízo recai ao acesso a outros serviços sociais.

Tal fato é fruto de um contexto social neoliberal onde o foco é, de certa forma, coadunar a democracia com os interesses do mercado, "diga-se, aliás, de um mercado a um só tempo globalizado e excludente" (GONÇALVES, 2011).



Se tomado como um direito, a existência deste exige que haja um bem ou serviço capaz de supri-lo. Ou seja, o direito à educação, saúde e lazer entre outros requer respectivamente a existência de escolas, hospitais e praças que podem ser oferecidas tanto pelo Estado quanto pela iniciativa privada. Contudo, ao deixar sob a responsabilidade do mercado incorre-se na questão de que este produz com base nas leis de oferta e demanda, preocupando-se com receitas, Custos Marginais (ou Preços) e taxas de lucro detendo-se à produção apenas daquilo que é rentável e por conta disso o consumo desses serviços tem um caráter excludente para aqueles que não podem pagar.

É neste contexto e devido sua função alocativa que o Estado surge na tentativa de corrigir as falhas de mercado no papel ou de produtor ofertando bens públicos ou como provedor ofertando bens semi-públicos ou meritórios. Buscando na sua política tributária (com arrecadação de impostos, taxas e contribuições) a fonte de receitas necessárias para a produção e provisão destes serviços.

Na visão de Eduardo Vasconcelos é necessário se perceber qual a visão acerca de transporte público se está adotando, para ele as duas formas de ser ver este serviço é atentando para a noção do que é *coletivo* e do que é *público*. “O transporte coletivo é aquele serviço disponível ao público sob as regras do mercado; o transporte público é aquele serviço disponível ao público sob as regras sociais definidas pela sociedade” (VASCONCELOS, 2000). É possível para o autor que o mercado tem capacidade de ofertar transporte coletivo, mas não transporte público uma vez que este requer um sistema de planejamento e controle disposto a tratar este tipo de transporte como um serviço essencial à sociedade.

3 CONCLUSÃO

Falar de mobilidade, nos dias de hoje, não se resume em meras estratégias lógicas e estatísticas acerca de tempo de viagens, muito menos de restringir o tema a planejamento e política de infra-estrutura. É algo além de uma visão economicista. Falar de transporte, especialmente o de caráter público nas cidades é também falar de acessibilidade, de qualidade de vida.

É necessária a busca por conhecer a conexão entre o acesso ao transporte público com os demais serviços, tratados como sociais básicos, na esperança despertar/ ampliar a visão da necessidade de investimentos nessa área com interesse que ultrapasse a preocupação apenas com o crescimento econômico, demonstrando que investir em



transporte é também uma forma de promoção da dignidade, equidade e crescimento social.

REFERÊNCIAS

BASTOS, F.M. Neoliberalismo, Projeto Neoliberal e Privatização do Brasil in **Neoliberalismo a recente política de privatização no Brasil: o caso da malha Nordeste da Rede Ferroviária Federal S.A – RFFSA**. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes).UFC, Fortaleza, 2003. 167f.

BEHRING, Elaine Rosseti. **Política Social: fundamentos e história** – 7ª ed. – São Paulo: Cortez, 2010. – Biblioteca básica de serviço social; v.02.

BORN, Liane Nunes. Política de Mobilidade Urbana e os Planos diretores *In Os Planos diretores municipais pós-estatuto da cidade: balanço crítico e perspectivas/* Orlando Alves dos Santos Junior, Daniel TodtmanMontandon (orgs). – Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Cidades: IPPUR/UFRJ, 2011.

BRASIL, **Lei nº 12.587, de 03/01/2012**, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

BRASIL, **Lei nº 8.987, de 13/02/1985**, que dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art.175 da Constituição Federal e dá outras providências.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, 1988, Brasília.

GIAMBIAGI, F. **Finanças Públicas: Teoria e Prática no Brasil**. Rio de Janeiro: Campus, 2000.

GOMIDE, A. A. Mobilidade Urbana, Iniquidade e Políticas Sociais in **Políticas Sociais: acompanhamento e análise**. Brasília: IPEA, 2006.

GONÇALVES, Cláudia Maria da Costa. **Direitos fundamentais sociais: releitura de uma Constituição Dirigente**. 2ªed . (ano 2010), 1ª reimp./Curitiba: Juruá, 2011.282 p.

MARX, Karl. **O Capital: crítica da economia política**. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

MELLO, A.J.R & PORTUGAL, L.S. **Transporte e Exclusão Social: como tratar essa questão?** (2010)

OLIVEIRA, F de. Privatização do público, destituição da fala e anulação da política: o totalitarismo neoliberal *in Capitalismo, Estado e Desigualdade: Impactos na Política Educacional*.

Programa de Formação da APP-Sindicato / UFPR. Caderno II – 2010. Disponível em:

PEREIRA, P.A.P. **Política Social: temas e questões**. São Paulo: Cortez, 2009.



SÃO LUÍS, **Lei nº 4.669, de 11/10/2006**, que dispõe sobre o Plano Diretor do Município de São Luís e dá outras providências.

SILVA, A.P.Q da, MORAIS, T.M.O.Q de & SANTOS,S. **Exclusão Social, Transporte e Políticas Públicas**. Texto apresentado no XVIII ANPET. Disponível em http://www.ctbu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet_xviiiCongrpesqens/ac/arq114.pdf.

VASCONCELOS, E.A. **Transporte Urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas**. 3ª edição – São Paulo: Anna Blume, 2000.