

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana
Ensaio Crítico - Turma 1

Dois públicos: transparência e transporte

Haydeé Svab (*)

1. A Relevância da Transparência Pública

Um governo aberto fundamenta-se em três princípios: transparência, participação e colaboração¹. De acordo com Silva (2010):

“Transparência promove accountability por prover ao público as informações sobre o que o governo está fazendo. Participação permite que o público contribua com ideias e expertise, então, o governo pode fazer políticas públicas com o benefício das informações que estão largamente dispersas pela sociedade. Colaboração melhora a efetividade do governo, encorajando parcerias e cooperação na instância federal, através dos níveis do governo e entre instituições privadas.”

Ao se falar em *accountability*, logo se compõe um mosaico de conceitos que envolvem monitoração das atividades dos governantes pela sociedade civil, (Lavalle e Castelo, 2008) controle social do poder público, transparência dos atos da administração pública e possibilidade de sanção, entre os principais. Para além, é muito comum empregar o termo ao se enfatizar a atividade de administração pública no que tange à prestação de contas. Porém, já existe certo consenso que não se trata somente desse aspecto, mas também da sensibilidade das autoridades públicas em relação ao que os cidadãos pensam e desejam – sensibilidade esta que só pode ser ajustada e refinada mediante canais de diálogo entre poder público e sociedade civil.

As “jornadas de junho” do presente ano levaram milhares de pessoas às ruas, inicialmente movidas pelo descontentamento com os aumentos tarifários nos sistemas públicos de transporte público, mas num segundo momento movidas também por forte crítica à gestão pública, por aversão à falta de transparência que permeia as decisões públicas e por carência de permeabilidade nas estruturas burocráticas. As

1

http://www.whitehouse.gov/the_press_office/TransparencyandOpenGovernment

/

“jornadas de junho” mostraram também como o tema transporte e, mais amplamente, mobilidade é transversal e presente na vida de uma gama variada de segmentos sociais.

2. Transporte Público e Mobilidade

Nesse contexto, da demanda por melhoria de mobilidade e maior transparência percebe-se que

ambas podem convergir e positivamente interagir. É cada vez mais evidente que estamos mais imóveis nas cidades brasileiras (ver figura 1) e torna-se imperativa a priorização de investimentos em transporte público.

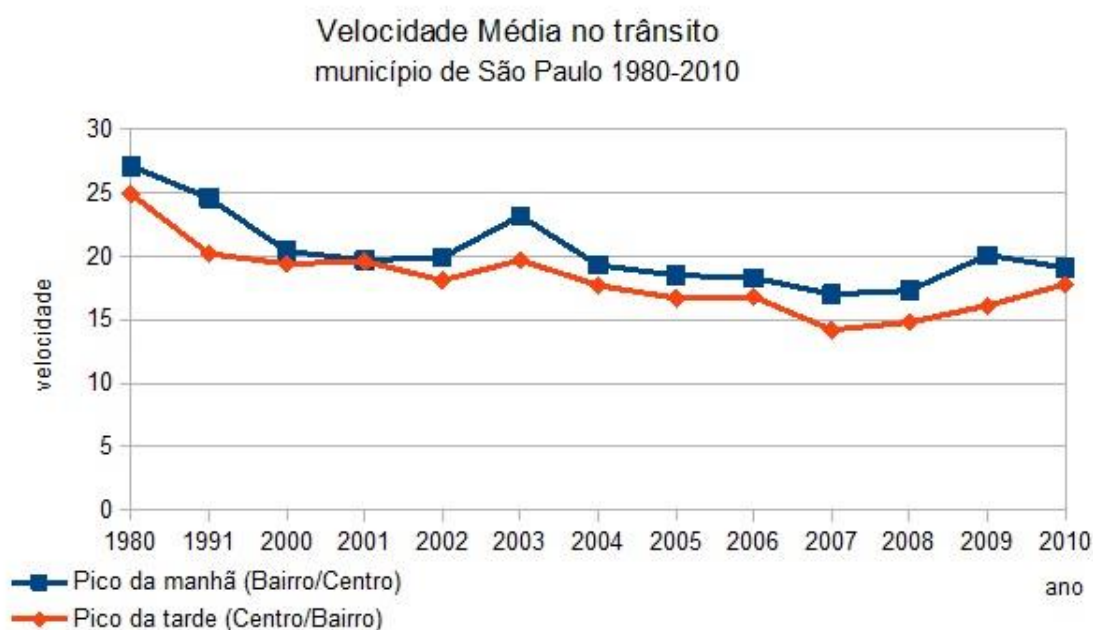


Figura 1: Velocidade média no trânsito paulistano -

Fonte: <http://infocidade.prefeitura.sp.gov.br/index.php?cat=12&titulo=Transportes>

E a preocupação com nossa imobilidade não é refletida apenas pelas velocidades menores, mas pela produção de cidades não equânimes em termos de distribuição de oportunidades no espaço. De acordo com Vasconcellos (2001):

“As superestruturas econômica e política são os principais fatores que condicionam a divisão social do trabalho e a lógica de ação do Estado, expressa por meio de um conjunto de políticas públicas.(...) A divisão social do trabalho condiciona a localização espacial de classes e grupos sociais, em função de características sociais e



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

culturais, do preço da terra, da política habitacional e do padrão de ocupação do solo existente.”

A mobilidade é um conceito ligado ao direito de ir e vir e ao impor desigualdades de ofertas de empregos e serviços (públicos e privados) no tecido urbano, estamos impondo determinados graus de imobilidade às pessoas e roubando-lhes tempo de vida, de forma também desigual. Pessoas de baixa renda, em média, deslocam-se mais para viagens motivo trabalho (motivo que gera o maior número de viagens) e, paradoxalmente, têm menos mobilidade e desfrutam menos da cidade.

3. Transparência & Transporte

A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem como principal instrumento na sua efetivação o

Plano de Mobilidade, obrigatório para municípios com mais de 20.000 (vinte mil) habitantes e compatível com os respectivos planos diretores.

Um Plano de Mobilidade (ANTP, 2013) conta com as seguintes etapas de elaboração: mobilização; identificação e análises prévias; pesquisas, levantamentos, instrumentalização e consultas públicas; análise dos problemas com diagnósticos e prognóstico; consultas sobre diagnóstico; concepção de propostas; análise de propostas e simulações; consultas sobre as propostas; consolidação e detalhamento do plano; audiência do plano; institucionalização do plano.

Pode-se perceber que na elaboração de um Plano de Mobilidade não só é imprescindível a realização de pesquisas de campo e levantamentos pelos técnicos, mas também o envolvimento da sociedade civil local no processo, evidente nas etapas de mobilização, consultas e audiências. Porém, não é preciso restringir-se a esses momentos, devendo permear todas etapas, afinal ninguém mais do que quem vive numa determinada cidade para conhecê-la, ninguém mais do que quem usa o transporte público para identificar suas mazelas e ninguém mais do que as diversas pessoas de diversos segmentos sociais para apontar soluções inovadoras.

A contribuição desta resenha é enfatizar a importância da participação social no processo de construção do Plano de Mobilidade e apontar para necessária articulação jurídica entre a Lei de Acesso a Informações Públicas, o Estatuto da Cidade e a Política Nacional de Mobilidade Urbana. No que tange à Lei de Acesso cabe a prática da transparência ativa², adotando boas práticas no setor público de forma a disponibilizar informações e seguindo os princípios de dados abertos³ de forma a fortalecer a

² *Transparência ativa nasce em oposição ao conceito de transparência passiva. Na transparência reativa o poder público reage a pedidos fornecendo dados. Na transparência ativa, o poder público se antecipa e disponibiliza dados. [Fonte:*

<https://escolavirtual.cgu.gov.br/ead/mod/book/view.php?id=497&chapterid=103>]

³ *Dados são abertos quando qualquer pessoa pode livremente usá-los, reutilizá-los e redistribuí-los, estando sujeito a, no máximo, a exigência de creditar a sua autoria e compartilhar pela mesma*



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

confiança entre o cidadão e a gestão pública. É fundamental que essa confiança exista porque quem de fato tem prerrogativa para interferir no uso do solo e nos sistemas de transportes é o poder público, que quanto mais puder contar com apoio e colaboração popular melhor. O apoio interessa bastante às pessoas públicas de cargos eletivos e a colaboração é de interesse de todos, seja pela participação dos espaços de consulta, seja pela redução no trânsito ou na conservação do espaço/bem público. No que se refere ao Estatuto da Cidades, temos o Plano Diretor que é espinha dorsal na regulação de uso do solo das cidades. Então, quando o poder público abre diálogo participatório, além de ganhar em diversidade de opiniões, pode ganhar também em fiscalização na implementação do mesmo Plano. Por fim, dentro do contexto da Política Nacional de Mobilidade Urbana, ao se colocar a mobilidade enquanto um direito dos cidadãos e o Plano de Mobilidade como instrumento para efetivação desse direito, ganha-se milhares – para não dizer milhões – de aliados.

() Haydeé Svab, Formada em Engenharia Civil e Mestranda na área de Planejamento de Transportes na Escola Politécnica da USP. Atualmente trabalha no Metrô de São Paulo e faz parte de um grupo de extensão na USP, o APÉ, cujo foco é a mobilidade urbana.*

4. Referências

ANTP. “Elaborando um plano de mobilidade urbana”. 2013.

ANTP. “Nota Técnica - Ampliação do acesso ao Transporte Público Urbano - Propostas em Tramitação no Congresso Nacional. 2013.

LAVALLE, Adrian Gurza e CASTELLO, Graziela. “Sociedade Civil. Representação e a dupla face da *accountability*: Cidade do México e São Paulo.” In: Caderno CRH, Salvador, vol. 21, n. 52, Abr. 2008.

LEI nº 10.257/2001 que institui o Estatuto da Cidade. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/LEIS_2001/L10257.htm

LEI nº 12.527/2011 que regula o acesso às Informações Públicas. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2011/lei/l12527.htm

LEI nº 12.587/2012 que institui a Política Nacional de mobilidade Urbana. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm

SILVA, Daniela Bezerra da. “Transparência na Esfera Pública Interconectada”. Dissertação de mestrado, 2010.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. “Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas”. São Paulo, Anablume Editora, 2001.