

TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO - MODALIDADE ARTIGO

Anderson Mariano dos Santos

Emilyn Melaré dos Santos

Magno Calderon da Cunha

Gestão Pública da Mobilidade Urbana

Impactos para População e Empresas de Transporte

FNC

Administração de Empresas - 8º. A

Carapicuíba

2014-2

RESUMO

O conceito de mobilidade urbana é pouco utilizado no Brasil, porém qualquer pessoa que precisa locomover-se de carro na cidade de São Paulo durante os horários de pico sabe o quanto os congestionamentos podem ser frustrantes. Problemas relacionados à mobilidade urbana e o próprio plano de mobilidade ainda não são conhecidos por uma parcela significativa da população.

Este artigo tem como objetivo avaliar a opinião de especialistas ligados às áreas afetadas pelo plano de mobilidade urbana e concluir se as propostas de redução do transporte individual melhorando a participação do transporte coletivo em um planejamento em longo prazo será realmente eficiente segundo as premissas e as contradições que existem nesse tema. O estudo foi realizado na cidade de São Paulo, para conseguir alcançar os nossos objetivos foi utilizada uma metodologia baseada em entrevistas semiestruturadas, com perguntas relacionadas aos pontos que focam esse trabalho, buscando opiniões de um político, um técnico e um empresário para avaliarmos como essas pessoas entendem nosso objeto de estudo.

Com esse método, foi possível identificar que de fato havia inicialmente uma visão precipitada em relação às contradições que existiam em cima do plano de mobilidade urbana, levando-nos à conclusão de que existem outros fatores que impedem a melhoria da mobilidade e não apenas veículos de passeio são responsáveis pelos congestionamentos.

Palavras-chave: Mobilidade urbana. Congestionamento.

ABSTRACT

The concept of urban mobility is little used in Brazil, however anyone who needs moving from car in São Paulo during rush hour knows how congestion can be frustrating. Problems related to urban mobility and the mobility plan itself are not known for a significant portion of the population.

This article aims to assess the opinion of experts linked to the areas affected by urban mobility plan and conclude whether the individual transport reduction proposals improving the participation of public transport in a long-term planning will be really efficient according to the assumptions and contradictions that exist on this issue. The study was conducted in the city of São Paulo, in order to achieve our goals we used a methodology based on semi structured interviews, with questions related to the points that focus on this work, seeking opinions of a political, technical and a business owner to evaluate as these people understand our object of study.

With this method, we found that in fact there was initially a hasty vision of the contradictions that existed on the Urban Mobility Plan, leading us to the conclusion that there are other factors that prevent the improvement of mobility and not just passenger cars are responsible for the congestion.

Keywords: Urban Mobility. Congestion.

1. INTRODUÇÃO

Segundo a LEI Nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012, Art. 3º, o conceito de mobilidade urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município. Com o conceito em mente podemos dizer que a mobilidade urbana adequada é obtida por meio de políticas de transporte e circulação que visam melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no espaço urbano, através da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.

Sabemos que estão sendo propostas melhorias da infraestrutura, construção, ampliação e adequação do sistema viário. Essas propostas devem melhorar o sistema de transporte. Na contramão disso, o próprio governo por conta de montadoras de veículos, oferece incentivos de crédito para aquisição de veículos. Até quando a má administração desses projetos públicos vai ficar impactando no dia a dia das empresas e pessoas que dependem do sistema de locomoção para realizar suas atividades?

Segundo dados publicados na revista veja online, analisamos que a falta de mobilidade urbana tem um impacto grandioso na economia brasileira e impacta seriamente na gestão financeira das empresas de transporte:

[...] a Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos estima que as perdas financeiras com acidentes de trânsito, poluição e engarrafamentos em São Paulo sejam de 4,1 bilhões de reais por ano. Já o Instituto de Estudos Avançados da USP calcula perdas diárias de 11 milhões de reais com tempo e combustível nos congestionamentos.

Também sabemos que caminhões parados dão prejuízos para as empresas de transporte, pois gastam mais combustíveis e fazem menos entregas, tendo que aumentar a frota ou subcontratar serviços de entregas adicionais para atender seus clientes. Isso afeta os valores de frete e reflete no valor final dos produtos aos consumidores, além de causar grandes desperdícios de recursos finitos, como petróleo.

Reforçamos esse ponto com um trecho publicado no artigo da ANTP apud Cardinale (2012) afirma que: “O setor de transporte, essencial para a população e estratégico para os meios de produção, depende de gestão constante e de ações presentes.”. Cabe destacar que essa gestão constante se trata, principalmente, da gestão pública.

[...] Entre esses acontecimentos, destaca-se a entrada em vigor, a partir de abril de 2012, da lei Federal nº 12.587/2012 que Instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tornou factível a fixação de premissas para assegurar o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. Ressalta-se também a vigência da Resolução CONAMA nº 418/09 e da Lei Municipal nº14.933/09 de Mudanças no Clima do Município de São Paulo, que, apresentam imposições relativas ao uso racional da Matriz Energética dos Transportes que por sua vez também influem na fixação das premissas de um Plano de Mobilidade Urbana.(ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2012, p. 5)

1.1. Problema de pesquisa

O governo tenta incentivar a utilização de transporte público que, por sua vez, não atende o quesito qualidade e peca em agilidade, desmotivando seus usuários. Ao mesmo tempo oferece incentivo para a compra de caminhões e carros, com linhas de crédito para aquecer o setor automotivo. Constrói e amplia rodovias com dinheiro público, mas as concede a exploração da iniciativa privada. Poderíamos dizer que esses motivos já seriam suficientes para qualquer projeto de mobilidade urbana fracassar, pois existem interferências do pilar que deveria regular, propor e não interferir no desenvolvimento de um segmento econômico A, B ou C , apenas fazer cumprir as leis e fiscalizar.

Com essas divergências de ações e informações nos perguntamos: uma gestão focada em diminuir a participação do transporte individual e redistribuição modal buscando um equilíbrio entre atender o setor automobilístico e melhorar a mobilidade, vai realmente contribuir para uma fluidez coerente na mobilidade urbana de São Paulo?

1.2. Hipótese de pesquisa

Os impactos na mobilidade urbana de São Paulo são grandes, pois cada ano a frota de veículos está maior e com isso os problemas de mobilidade só aumentam, agravando vários outros fatores que colocam em risco a saúde financeira das empresas de transporte e a segurança da população. Uma redução do transporte individual pode realmente dar resultados positivos.

1.3. Objetivo geral

O Objetivo geral é avaliar a opinião de especialistas ligados às áreas afetadas pelo plano de mobilidade urbana e concluir se as propostas de redução do transporte individual melhorando a participação do transporte coletivo em um planejamento em longo prazo será realmente eficiente segundo as premissas.

1.4. Objetivos específicos

Avaliar se mesmo com contradições que inviabilizam o plano de mobilidade a busca de redução proposta terá um impacto positivo.

Analisar se somente uma redução da frota de veículos individuais e uma distribuição modal dos meios de transporte de carga, sem mexer na estrutura física da cidade trará benefícios para a população e empresas, tratando da diminuição de congestionamentos.

2. HISTÓRIA DO TRANSPORTE EM SÃO PAULO

Em 1854, São Paulo era a décima cidade mais populosa e éramos pouco mais de 20 mil habitantes. A única indústria que existia era de velas e a língua mais falada era a tupi-guarani. Entre 1850 e 1900, um conjunto de fatores alterou totalmente esta realidade. A emigração europeia, o café, a libertação dos escravos, a guerra da secessão americana, o início da industrialização, a guerra do Paraguai e os empreendimentos ferroviários, mudaram radicalmente o destino da cidade, do estado e do país (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2012, p.6).

Em 1890, o jornal de maior circulação na cidade era o Fanfulla escrito em italiano, pois a população de estrangeiros era superior à de nativos e nas últimas décadas do século XIX já tínhamos bondes puxados a burro. Em 1900, a cidade atingia 200 mil habitantes e já era a segunda em população. Neste ano circulou o primeiro bonde movido à eletricidade, operando com a elevada velocidade máxima de 20 km/h (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2012, p.6).

Em 1920, a cidade já tinha o maior parque industrial do país e uma rede superior a 200 km de bondes. Em 1927, quando a população se aproximava dos 700 mil habitantes, a cidade recebeu a primeira proposta de implantação de uma rede de metrô, rejeitada pela Câmara Municipal, enquanto a rede de bondes continuava sua expansão e surgiam os primeiros ônibus na cidade (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2012, p.6).

Em resumo a cidade atravessou o terceiro e quarto centenários (1854 e 1954) insistindo em ignorar que o uso e a ocupação do solo deveriam ser estruturados a partir de um plano de transporte e isso poderia permitir viver em uma cidade mais rica, com melhor qualidade de vida e com maior atratividade de negócios. Ao mesmo tempo, uma cidade menos poluída, menos congestionada, com tarifas menores, com menos acidentes de trânsito e com menos internações hospitalares decorrentes da poluição. Ou seja, São Paulo paga muito caro por não ter entendido os princípios elementares do planejamento urbano.

2.1. Congestionamentos em São Paulo

A comemoração em homenagem à inauguração do Teatro Municipal de São Paulo também marca a data do primeiro congestionamento da cidade. Em 12 de setembro de 1911, segundo Vannuchi (2011, p.10) 100 dos 300 carros que circulavam pela cidade de São Paulo foram ao esperado evento de estreia do Municipal. Isso causou um caos nunca antes experimentado pelos paulistanos: o trânsito travou do Viaduto do Chá à Rua Xavier de Toledo, no centro da cidade. Na época, São Paulo tinha 400 mil habitantes – o equivalente à população atual de São José do Rio Preto, no interior do Estado.

Nos dias atuais a cidade de São Paulo tem os piores engarrafamentos do mundo. O recorde histórico jamais registrado pela Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET) aconteceu em 23 de maio de 2014, com filas que alcançaram 344 km durante a hora de pico da noite. O recorde prévio aconteceu em 14 de novembro de 2013, com filas de 309 km. Porém, segundo dados da empresa MapLink, que rastreiam cerca de 800.000 veículos com GPS instalados a bordo, as filas atingiram 562 km no mesmo período reportado pela CET.

O congestionamento é uma das maneiras mais evidentes de visualizar as falhas do planejamento de transporte urbano, seja em países economicamente avançados ou nos economicamente atrasados. O congestionamento e as estradas lotadas de automóveis afetam negativamente a produtividade econômica. Não só no Brasil, mas em vários países, são incontáveis as horas desperdiçadas por dia nos congestionamentos, quadro que seria muito diferente se tivéssemos um adequado e eficiente sistema de trânsito. Fazendo uma análise “[...] da Região Metropolitana de São Paulo, estima-se que sejam desperdiçadas cerca de 2,4 milhões de horas por dia nos deslocamentos” (BELDA, 1997, p. 96).

2.2. Os impactos econômicos e sociais dos congestionamentos

Como forma de mensurar o impacto econômico e social dos congestionamentos é feita segundo Baima apud Frawley (2013, p.3) uma avaliação dos custos das operações ou atividades que poderiam ter sido feitas durante o tempo desperdiçado, o que mostra um cenário pouco favorável, porém, não mensurável monetariamente, apenas estimativa dos prejuízos. É possível estabelecer um valor indireto que seria o tempo que as pessoas ficam presas em engarrafamentos ou perdem esperando por condução. Demorando menos nos trajetos diários, as pessoas ganham mais tempo para ficar com suas famílias, participar e ajudar na educação dos filhos, descansar ou se divertir. Além disso, o consumo de combustível para ir e voltar do trabalho é menor e as empresas ganham com menos atrasos dos seus funcionários e maior produtividade. Quem leva um tempo considerável para chegar ao trabalho já chega cansado. Assim, mesmo que não se estabeleça um valor monetário, existem aspectos na qualidade de vida que não têm preço, como poder assistir a uma apresentação de seu filho, ajudá-lo com o dever de casa, estar junto à sua esposa, marido ou outras pessoas que se quer estar junto.

Como a cidade de São Paulo foi crescendo sem uma estrutura é fato que mesmo um menor número relativo de carros pode causar engarrafamento. Assim fica difícil afirmar que uma reestruturação das vias públicas e meios de transporte da cidade de São Paulo são o suficiente para uma solução do problema de mobilidade urbana e diminuição dos congestionamentos.

Uma cidade ou uma região que quer crescer, atrair mais empregos, indústrias e negócios, antes deve investir na infraestrutura de transportes, pois poderá receber insumos e escoar sua produção eficientemente e seus funcionários poderão ir e voltar do trabalho rápido e facilmente. Assim, os investimentos em mobilidade urbana tornam uma cidade ou região mais atraente para as empresas que pretendem construir novas fábricas e escritórios. Investir em mobilidade não deve ser visto como gasto, mas como diferencial, pois abre portas para novos mercados e evita que as empresas já fixadas acabem se mudando para outros locais onde haja uma melhor infraestrutura de transportes. Com a falta de mobilidade, empresas fecham seus negócios, reduzindo as receitas com impostos e aumentando o desemprego. Então, investir na melhoria da mobilidade urbana não é só uma maneira de atrair novos negócios para a cidade, mas também de manter e desenvolver os que nela já estão instalados.

2.3. Plano de mobilidade urbana

Pensando na reestruturação da Cidade de São Paulo, desenvolveu-se o plano de mobilidade urbana, contendo premissas para solucionar o problema em longo prazo. A partir do início do século XX, a mobilidade na cidade de São Paulo passou a ser considerada efetivamente insatisfatória pelos cidadãos, seja pela falta de qualidade dos transportes públicos em algumas partes da cidade, nos serviços de ônibus, pelos conflitos entre os modais de transporte, seja por causa do agravamento dos acidentes ou insatisfação causada pelo deficiente sistema viário. Com essa insatisfação no transporte público, veio a se manifestar no poder público a necessidade de planejá-lo de maneira mais efetiva. Foi objeto então dos trabalhos da Comissão de Estudos de Transportes Coletivos, instituída em 1941, dos quais resultou o marco histórico da criação da CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos), em 1947 (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2012, p 42-43).

Com uma gestão pública ineficiente em suas ações para controlar e melhorar o desenvolvimento dos transportes em São Paulo foi instituída a Lei 12.587/2012 fixando o prazo de 3 anos para a publicação de um Plano de Mobilidade Urbana, a findar-se em Abril de 2015.

O foco desse plano de mobilidade na RMSP (Região Metropolitana de São Paulo) é a redução do transporte individual melhorando a participação do transporte coletivo em um planejamento de longo prazo. Espera-se que as atitudes conjuntas previstas pelo plano, sejam suficientes para diminuir o impactado no dia a dia das empresas e pessoas que dependem do sistema de locomoção para realizar suas atividades.

2.4. Multimodalidade - Redistribuição modal como proposta

Um dos objetivos do plano de mobilidade urbana é reduzir a participação do transporte individual com a redistribuição modal, alterando os 55% de participação do transporte coletivo e 45% de participação do transporte individual, medidas em 2007, para 70% de transporte coletivo e 30% de transporte individual, nos próximos 15 anos (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2012, p 73).

Os vários problemas que a cidade enfrenta com o transporte urbano e trânsito da região metropolitana, até o momento aparentemente insolúveis, acontecem principalmente por um fator: o desequilíbrio da distribuição modal. No Estado de São Paulo, 80% das cargas

viajam por caminhões fator esse que contribui muito para o congestionamento urbano (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2012, p 74). Para conseguir reverter esse quadro dramático criado pelos congestionamentos e suas consequências é preciso tomar medidas drásticas. As principais parecem ser: a correção de pontos críticos no sistema viário, a melhor qualidade dos pavimentos e calçadas assim oferecendo melhor mobilidade aos pedestres, a implantação de mais ciclovias em novas avenidas, a substituição de veículos poluentes por outros de menor emissão. Essas ações ajudam a minimizar os problemas, mas sabemos que é preciso mais. Ter uma gestão administrativa séria para conseguir alocar os recursos certos nas áreas certas. É preciso mais atitudes da administração pública, pois, o objetivo proposto de reduzir a participação do automóvel de 45% para 30%, em 15 anos, significa reduzir as 11,2 milhões de viagens diárias de automóveis para 7,5 milhões, o que só se alcançará se ocorrerem reais melhorias no transporte público, como mais linhas de Metrô, melhoria do sistema ferroviário e, sobretudo, implantação de um sistema de média capacidade como o VLT (veículo leve sobre trilhos), em nível municipal e metropolitano, operando em corredores exclusivos.

Podemos considerar que a redistribuição do espaço viário proporcionará melhor desempenho dos ônibus e, assim, incentivará a sua utilização. Porém ações mais agressivas que restrinjam circulação e o estacionamento de automóveis nas áreas centrais podem ser necessárias. Em relação aos investimentos para que tais ações aconteçam, consideramos que uma região metropolitana que pode estar gastando cerca de R\$ 40 bilhões por ano, devido às consequências do congestionamento e da poluição, não parece totalmente desprovida de recursos em relação aos corredores de média capacidade estes são empreendimentos que se implantam em prazo relativamente curto. Com recursos menores, outra alternativa seria realizar operações do tipo Parceria Público-Privada (PPP) que podem abreviar o processo de implantação ao canalizar os recursos necessários, especialmente se utilizadas concessões urbanísticas, contando com recursos privados (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2012, p 73-75). Também é preciso uma aliança entre os municípios envolvidos, Governo do Estado de São Paulo e Governo Federal.

Não podemos esquecer que será indispensável um plano de Comunicação Social que torne transparente, a cada instante, a ação pública e que motive a população a adotar mudanças de hábitos, desde a adoção do sistema público como meio de transporte até o respeito às normas de convivência urbana (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2012, p 75).

Espera-se que com essas ações para uma nova matriz de transporte a meta proposta de reduzir 70% - 30% a participação de veículos automotores individuais terá efeito de substituir 3,7 milhões de viagens diárias por automóvel o que gera os anseios de ganhar espaço viário, recuperar horas de produtividade perdidas, economizar energia, combustíveis e reduzir emissão de poluentes.

Para minimizar o Impacto para as empresas de transporte um estudo realizado em 1998 pelo Eng.º Adriano M. Branco, como recuperação de horas e da produtividade perdida mostra que ocorreriam significativas melhoras se a velocidade de circulação veicular aumentasse 50%, como ocorreu com a implantação do rodízio municipal em 1996. Esse fato constatado nas avaliações do rodízio, talvez possa ser admitido como verdadeiro hoje, pois a participação dos automóveis no transporte diário manteve-se quase estável, apenas decrescendo de 49,2% para 45,0%, de 1997 para 2007, conforme pesquisas. No estudo citado acima, atribuiu-se fatores de custos decorrentes dos congestionamentos o valor de R\$ 21,8 bilhões, dentre os quais a perda de tempo nos deslocamentos e a queda de produtividade das pessoas que somaram R\$ 17,5 bilhões. Admitindo-se que essa proporcionalidade se mantenha, como confirmou o estudo do Prof. Marcos Cintra, as perdas atuais do trânsito serão de cerca de R\$ 40 bilhões por ano. Poderá assim estabelecer as perdas anuais, em valores de 2012, advindas da perda de tempo e queda de produtividade, um valor próximo de R\$ 32 bilhões (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 2012, p 76).

O que precisa ser considerado é a ordem de grandeza das dezenas de bilhões de reais por ano que podem ser atribuídas às perdas decorrentes dos congestionamentos na Região Metropolitana de São Paulo, e é preciso um olhar crítico nesses números, pois a economia do país perde muito com esses resultados.

2.5. Contradição

Um plano de mobilidade urbana para tentar reduzir o transporte individual, melhorando a participação do transporte coletivo em um planejamento em longo prazo, não parece ser suficiente para diminuir o impacto no dia a dia das empresas e pessoas que dependem do sistema de locomoção para realizar suas atividades. É preciso envolver muitas outras áreas e fazer muitos investimentos para que isso seja possível. Podemos observar que será necessário varias ações em conjunto com essa proposta de diminuição da participação do transporte individual e aumento do coletivo para que se tenha um efeito favorável.

O governo passa para os usuários que há uma gestão de qualidade, mas o que podemos perceber no nosso dia a dia é que qualidade não existe. Os processos são falhos e os cronogramas nunca são cumpridos. E pior existe uma contradição gritante que impede que acreditemos nessa melhoria: o incentivo dado para a indústria automobilística, devido à queda nas vendas. Quando nos deparamos com manchetes como a da Folha de São Paulo do dia 30 de Setembro de 2014: “Governo estuda injetar R\$ 5 bilhões para financiar a aquisição de veículos novos e esvaziar o pátio das montadoras.”, perdemos um pouco a fé em um planejamento que permita melhorar a participação do transporte público no dia a dia dos usuários.

Enquanto em São Paulo os vereadores votavam na implantação de um plano urbanístico para incentivar o uso do transporte coletivo, o ministro da Fazenda, Guido Mantega, anunciava mais uma vez que o governo federal abriria mão de parte do imposto cobrado sobre a venda de automóveis para mantê-los a um preço atraente ao consumidor. Com atitudes como essa é difícil acreditar em uma boa gestão da mobilidade urbana em um Governo que fatura com as vendas de veículos, onde pelo menos 30% do valor do veículo correspondem a impostos diretos.

Quando começaram os incentivos a indústria bateu recorde de vendas, precisou contratar gente em meio à crise para dar conta dos pedidos, e o PIB em 2009 caiu muito menos que o resto do mundo. A indústria avançou muito em 2010, porém todo esse benefício macroeconômico está diretamente ligado ao prejuízo social encarado agora pelas grandes cidades. O aumento da venda de carros, que praticamente dobrou entre 2006 e 2013, provocou os engarrafamentos monstruosos que afetaram em especial os paulistanos, com o transporte público avançando a passos de tartaruga, numa metrópole de 11 milhões de habitantes. Isso foi motivo suficiente para causar várias manifestações nos últimos dois anos.

3. METODOLOGIA DA PESQUISA DE CAMPO

Carvalho (2000) descreve o método científico como “uma busca para compreender a realidade usando uma forma cotidiana para exemplificar.” Sobre o método o autor diz:

O conhecimento científico se caracteriza também como uma procura das possíveis causas de um acontecimento. Assim, busca compreender ou explicar a realidade apresentando os fatores que determinam a existência de um evento. Desta forma, não basta saber que o fermento faz o bolo crescer. É necessário, sobretudo, caracterizar o que, na constituição do fermento, produz o efeito que é o crescimento do bolo. Uma vez obtido este

conhecimento, deve-se garantir sua generalidade, isto é, sua validade em outras situações. A divulgação dos resultados também é uma marca fundamental da ciência moderna. Trata-se do que se chama de exercício da intersubjetividade, isto é, da garantia de que o conhecimento está sendo colocado em discussão e que qualquer outro cientista pode ter acesso a ele. [...] ao relatar seus resultados, o cientista deve também contar como chegou a eles, qual caminho seguiu para alcançá-los. [...] o que caracteriza tal método? Na verdade, método, em ciência, não se reduz a uma apresentação dos passos de uma pesquisa. Não é, portanto, apenas a descrição dos procedimentos, dos caminhos traçados pelo pesquisador para a obtenção de determinados resultados. Quando se fala em método, busca-se explicitar quais são os motivos pelos quais o pesquisador escolheu determinados caminhos e não outros. São estes motivos que determinam a escolha de certa forma de fazer ciência. Neste sentido, a questão do método é teórica (do grego *theoria*), uma vez que se refere aos pressupostos que fundamentam o modo de pesquisar, pressupostos estes que, como o próprio termo sugere, são anteriores à coleta de informações na realidade. (CARVALHO, 2000, p.3)

3.1. Procedimentos de investigação

Para conseguir alcançar os nossos objetivos que são avaliar a opinião de especialistas ligados às áreas afetadas pelo plano de mobilidade urbana e concluir se as propostas de redução do transporte individual, melhorando a participação do transporte coletivo em um planejamento de longo prazo, será eficiente segundo as premissas, vamos utilizar uma metodologia de pesquisa que se baseia em entrevistas semiestruturadas, com perguntas relacionadas aos pontos que focam esse trabalho, a fim de obter as opiniões de um político, um técnico e um empresário para avaliarmos como essas pessoas entendem nosso objeto de estudo.

3.2. Roteiro de entrevistas

1. O Sr (a) tem conhecimento dos pontos apresentados na elaboração do plano de Mobilidade Urbana? Se sim, por quais canais obteve essas informações?
2. O Sr (a) acredita que uma redução do transporte individual melhoraria a participação do coletivo? Por quê?
3. O Sr (a) acredita que apenas uma redução do transporte individual sem um pesado investimento na estrutura urbana seria o suficiente para a diminuição de congestionamentos e problemas causados para população e empresas? Por que pensa assim?
4. O Sr (a) acredita que mesmo com contradições que atrapalham o plano de mobilidade urbana, como o incentivo à compra de automóveis oferecido pelo governo, seria possível ter um impacto positivo na proposta de redução de veículos em São Paulo? Por que pensa assim?

5. O Sr (a) acredita que os equívocos na política de incentivos ao transporte individual de décadas passadas são influenciados por opiniões de empresários ou políticos? Que impactos acredita que isso possa ter para o problema de mobilidade urbana em São Paulo?
6. O Sr (a) visando o lado empresário acredita que exista a necessidade de investimentos pesados nos transportes coletivos e na estrutura da cidade de São Paulo admitindo que a falta de mobilidade urbana tenha influência no preço dos produtos diante dos custos e desperdícios causados tornando-os mais caros e menos competitivos no mercado?
7. O Sr (a) Acredita que exista resistência por parte dos empresários quando se propõem novas alternativas como uma redistribuição modal dos volumes transportados como forma de melhorar o trânsito?

4. ORGANIZAÇÃO E ANÁLISE DOS RESULTADOS

Conforme proposto foi efetuada as entrevistas com os especialistas ligados às áreas citadas no plano de mobilidade urbana de São Paulo sendo os entrevistados Peter Alouche, engenheiro, técnico especialista atuando 35 anos no metrô de São Paulo, membro da UITP (*Union Internationale des Transports Publics*), professor titular de linhas de transmissão elétrica, nas escolas de engenharia do Mackenzie e FAAP, consultor e poeta, José Pereira de Oliveira Filho, empresário, dono da empresa Logos Logística e Transportes Planejados, localizada no Tamboré - Barueri/SP, com mais de 20 anos de atuação no mercado e Lúcio Gregori, engenheiro, foi secretário municipal de serviços e obras (gestão Erundina) e de Transportes (gestão Erundina) formulou a proposta da tarifa zero.

4.1. Plano de mobilidade urbana

Começando com o nosso roteiro de entrevistas a primeira pergunta que poderíamos fazer é se os entrevistados conheciam o assunto que estávamos buscando esclarecimentos e quando analisamos as respostas sobre o plano de mobilidade urbana, identificamos que o especialista e o empresário estão mais ligados aos assuntos de mobilidade urbana tomando conhecimento do assunto em congressos, seminários e periódicos especializados, já o político apesar do envolvimento com questões de mobilidade não tinha conhecimento profundo dos pontos abordados no plano e indagou não saber em qual estágio encontrava-se tal plano.

4.2. Os impactos econômicos e sociais dos congestionamentos

Seguindo com o roteiro da entrevista partindo para o foco dos impactos e ações a serem tomadas, os três entrevistados compactuam da mesma visão, onde só será possível reduzir a participação do transporte individual melhorando as condições de vias e coletivos.

Os entrevistados expressaram opiniões conjuntas onde demonstram que realmente sem uma modelagem da cidade para atender melhor o transporte público não é possível reduzir os congestionamentos e problemas causados para a população. Com opiniões distintas mais que nos trazem o mesmo entendimento foi possível ter uma visão que não tínhamos identificado no começo deste artigo, pois enxergávamos apenas a contradição e não causas e efeitos dessa questão. Os entrevistados mesmo com cargos diferentes identificaram o mesmo problema, que o automóvel é a indústria que mais emprega no Brasil, reduzir o automóvel é aumentar desemprego. Peter diz: “Não se diminui congestionamentos ou não se melhora a situação do transporte numa cidade simplesmente encarecendo ou cobrando mais impostos em cima de carros, o único jeito de diminuir congestionamentos é implantar um sistema de transporte adequado e esse sistema ser planejado com critério”. O incentivo fiscal ajuda nas vendas e isso aumenta o PIB o que é vantagem para o país, implantar outros meios de transporte que faça diminuir as vendas de carros seria muito difícil pensando com essa visão.

Os entrevistados acreditam que ajam influências sim de empresários ou políticos, cada um com um ponto que marca essa questão como Peter diz: “[...] quem manda na economia é o empresário, eles não estão interessados no transporte mais sim nas obras ao redor que vão gerar mais lucros.”, Pereira disse: “Historicamente o governo sempre estimulou o setor automobilístico, começando com Washington Luiz onde seu lema era "Governar é construir estradas". Este direcionamento crônico foi prejudicial para o desenvolvimento do transporte público em detrimento do transporte privado.” e confirmamos essa influência com o que foi dito por Lúcio: “Foi influenciado, mas não por opiniões, mas interesses concretos, de ganhos monetários e materiais, além de uma bem trabalhada propaganda para fazer os “corações e mentes” da população. Tornar o automóvel em sonho de consumo, e o transporte coletivo em pesadelo. Tudo isso foi construído socialmente, pelo setor privado e pelos governos em sua maioria. A indústria imobiliária foi sócia do problema, através da especulação e descompromisso com os impactos de suas atividades na mobilidade.”.

Fechando as questões de impactos consideramos que todos pensam da mesma forma, admitindo que investimentos pesados sejam necessários quando o assunto é diminuir custos e baratear produtos. Além dos custos logísticos fica claro que com investimentos na mobilidade é possível ganhar com a diminuição do absenteísmo, melhorar saúde e qualidade de vida e ter uma melhora na produtividade, assim os custos diminuem e o consumidor final ganha com isso.

4.3. Multimodalidade - Redistribuição modal como proposta

Na questão onde indagamos se existia uma resistência para usar a multimodalidade fazendo uma redistribuição dos modais para melhoria do trânsito e problemas causados as opiniões foram parecidas onde Peter diz “[...] eu acredito que não existe uma resistência, pois a redistribuição modal aumenta a fluidez e permite o transporte mais rápido. Existe uma resistência quando tem dificuldade ao acesso, agora quando for uma nova alternativa é bem aceito.”, já o empresário José Pereira afirma: “[...] o Brasil tem em sua composição logística uma concentração de 67% no modal rodoviário. Estes números são péssimos para o chamado "custo Brasil". Qualquer redistribuição nos modais beneficiariam as indústrias, os prestadores de serviço e a população em geral.”. O político Lúcio nos deu uma visão interessante sobre a questão dizendo: “Os empresários não são uma unidade compacta. Muitos resistirão por medo de mudança, algo muito comum no país. Outros poderão perceber as vantagens de terem mais consumidores às suas portas. Em Santa Bárbara d’Oeste - SP havia transportes gratuitos aos sábados, desde o início de 2013. Por questões políticas, a Câmara não votou os recursos necessários e o sistema deixou de funcionar. O presidente da Associação Comercial local reclamou, pois as vendas caíram 15%. De todo modo haverá uma forte disputa política por recursos do Estado, pois afinal, mobilidade é uma questão política de luta por e para recursos do Estado.”.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com os questionamentos e analisando as premissas de mobilidade urbana com projeção para o futuro, “níveis aceitáveis de mobilidade passam por compatibilidade dos recursos das comunidades”, assim falar em uma melhora na prática, esbarramos mais uma vez nas questões socioeconômicas, pensando em um estado como São Paulo e sua importância para o país, podemos concluir que o foco primordial não será adequadamente atingido.

Nossos entrevistados deixam isso bem claro, o interesse dos empresários é em obter lucro e multiplicar seu capital, daí, pensar que o poder aquisitivo das pessoas possa ser o fator impeditivo, para investimentos nos modais e melhorias dos existentes, certamente estaremos com cada vez menos condições de nos locomover em uma cidade como São Paulo, rota de passagem do escoamento de insumos e produtos de vários estados do país.

Pensando em mobilidade, como meio eficaz de deslocamentos, seja por vários modais de transporte (bicicleta, carro, ônibus, trem ou metrô), devemos levar em conta que estes modelos citados, aos quais se buscam uma remodelação para atendimento nos próximos 20 a 25 anos, principalmente em terminais e corredores, o público a ser atingido em sua maioria é composto por mão de obra ativa, trabalhadores das indústrias e empresas de serviços do próprio estado, sendo contribuintes diretos no progresso do estado e da nação.

É inquestionável a necessidade de uma remodelação urbana, mais nos moldes previstos de nada adiantarão, pois em um curto espaço de tempo estarão novamente obsoletos e impraticáveis. O olhar dos entrevistados deixa bem claro o ceticismo quanto ao sucesso deste plano, os deslocamentos de grandes massas se tornam um desafio em todo o mundo, porém, é baseado em leis de zoneamento e polos industriais, basicamente implicam em decisões firmes com soluções adequadas, fazendo uma projeção de planejamento futuro constante, não apenas pensando-se em comodidade, mais em eficiência e eficácia do proposto.

Em nosso artigo não temos a presunção de resolver todos os problemas mais apontar que o envolvimento de todos com um trabalho do poder público para que possa adequar suas propostas, com o anseio da população e dos empresários de forma a somar esforços no atendimento das demandas de médio prazo. Pensando no longo prazo, quando da possibilidade de um novo empreendimento, obrigatoriamente deverá exigir e se fazer cumprir, mais do que uma análise dos impactos que as ações deste empreendimento vão causar com a exploração do local fazendo-se necessário um investindo também para a população local. Sejam faculdades, shoppings ou qualquer empreendimento comercial construído em locais adequados ao transporte existente sendo realizado uma verificação dos seus impactos e possíveis soluções antes de sua implantação teríamos melhores condições de locomoção na cidade, assim não é somente retirando ou restringindo carros nas ruas que se resolverão os problemas de mobilidade urbana, mais pensar antes e corrigir o que já está oferecendo problemas, desta forma vemos que o poder público tem sua responsabilidade antes, durante e depois das questões de mobilidade, o pensar diferente é pensar agora.

Nosso objetivo de analisar se somente uma redução da frota de veículos individuais e uma distribuição modal dos meios de transporte de carga, sem mexer na estrutura física da cidade trará benefícios para a população e empresas teve uma confirmação, onde se faz necessário uma nova forma de visão e planejamento dos segmentos, público e privado, para uma solução do coletivo, onde não se tenham prejuízos, mais todos ganhem em qualidade e possamos realmente ter uma cidade como São Paulo desenvolvida e eficiente, tanto para os negócios como para a população em seus deslocamentos seja a passeio, seja a trabalho.

6. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Premissas para um plano de mobilidade urbana**. São Paulo, ANTP 2012. Disponível em:

http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/03/06/ABB0D95F-D337-4FF5-9627-F8D3878A9404.pdf. Acesso em: 23/04/2014.

BELDA, Rogério. **Transporte humano nas cidades com qualidade de vida**. São Paulo, ANTP 1997

BAIMA, Cesar. Mobilidade tem forte efeito na economia e na qualidade de vida. São Paulo, Jornal O Globo, 11/09/2013. Disponível em:

<http://oglobo.globo.com/sociedade/ciencia/revista-amanha/mobilidade-tem-forte-efeito-na-economia-na-qualidade-de-vida-afirma-especialista-9912420>. Acesso em: 01/07/2014.

CARVALHO, Alex et al. Aprendendo Metodologia Científica. São Paulo: **O Nome da Rosa**, 2000, pp. 11—69. Disponível em: http://people.ufpr.br/~felipe/Metodologia_pesquisa.pdf. Acessado em 13/09/14.

VEJA.com. **Em profundidade trânsito: O impacto do caos nas Ruas**. Matéria disponível em: <http://veja.abril.com.br/idade/exclusivo/transito/contexto1.html>. Acesso em: 27/02/2014.

VANNUCHI, Camilo. **Inauguração do Teatro Municipal e o primeiro engarrafamento de São Paulo**. ÉPOCA SP - 11/09/2011.

Matéria disponível em: <http://epocasaopaulo.globo.com/cultura/inauguracao-do-teatro-municipal-e-o-primeiro-engarrafamento-de-sao-paulo/>. Acesso em: 20/07/2014.