DOI: 10.1590/s0103-4014.202438111.007

Freio de arrumação para a mobilidade urbana paulistana

Silvana Zioni [I]
Thiago Von Zeidler Gomes [II]
Priscila da Mota Moraes [III]

Introdução

Ao que consta, a expressão "freio de arrumação"[1] teve origem na prática de motoristas de ônibus que, para lotar o veículo, promoviam freadas bruscas, impondo uma nova organização ou padrão de (des)conforto para os passageiros que viajavam em pé e comprimidos. Hoje, amplamente adotada no meio político, indica uma estratégia inusitada para reverter um processo problemático ou buscar uma nova ordem em um contexto de crise. Os dois sentidos da expressão parecem adequados ao se refletir sobre os desafios dos transportes e mobilidade urbanos que se apresentarão ao futuro prefeito da cidade de São Paulo, centro de uma metrópole de mais de 20 milhões de habitantes[2] (IBGE, 2022), que será eleito para o próximo mandato, entre 2025-2028.

Nesse momento, o cenário de emergência climática estará ainda mais conflagrado, exigindo medidas práticas de âmbito local. Cortar a emissão de carbono dos meios de transportes é uma das medidas de maior impacto que as cidades em todo o mundo vêm adotando. Estímulo ao transporte ativo (a pé ou por bicicleta), associado ao incentivo ao uso de transporte público, é a tônica das políticas de transporte até mesmo em grandes metrópoles mundiais. O caso brasileiro é carregado de alguns desafios em particular, que o novo prefeito deverá abordar. São Paulo, seguindo uma tendência nacional, apresenta sistemática queda na qualidade de serviço do transporte público coletivo reforçando uma predisposição de redução no número de passageiros e evidenciando a crise do modelo de prestação de serviço do transporte público coletivo (Pilotto, 2023; Santini, 2019).

Na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) ocorrem diariamente cerca de 42 milhões de deslocamentos. Mais de 25 milhões dessas viagens acontecem no município de São Paulo, que concentra a maior parte dos habitantes (56%) e dos empregos (64%) da área metropolitana. A maioria dessas viagens é feita por meios motorizados (67%), quase metade dos quais são individuais (Metrô, 2019). Isso resulta em congestionamentos que aumentam o tempo de deslocamento, afetando especialmente os viajantes de menor renda e usuários de transporte coletivo. Uma crescente frota de carros e motos, maiores responsáveis pelo trânsito congestionado da cidade, amplia ainda mais as deseconomias

de transporte: o aumento dos custos dos transportes públicos, com impacto direto dos gastos de transportes nos orçamentos familiares (IBGE, 2018), as perdas de vidas em acidentes e doenças relacionadas à poluição atmosférica, os custos ambientais pela emissão de poluentes (Moraes, 2015).

Esse crescimento constante das viagens realizadas com modos individuais favorece a expansão urbana, ampliando o déficit de infraestrutura de transportes públicos e a desigualdade de acesso à cidade. Em corolário, não têm sido observados esforços para redistribuir as infraestruturas de transportes ou os sistemas de mobilidade necessários para reduzir as desigualdades socioespaciais que caracterizam a grande metrópole nacional.

Trata-se, portanto, de um grande desafio ao próximo gestor municipal. Não apenas alinhar as pautas da mobilidade urbana àquelas das mudanças climáticas, para estabelecer uma agenda de transição da mobilidade urbana para formas mais justas e sustentáveis da mobilidade urbana (Banister, 2008; Sheller, 2018), como ainda buscar arranjos interfederativos exigidos em uma capital metrópole. Para tanto, há de se assumir uma abordagem alternativa ao planejamento de transportes tradicional, a favor da transição para a mobilidade justa e sustentável, o que significa "se permitir pensar em soluções heterodoxas, em que os processos de apropriação da mobilidade pela comunidade levam à mudança de lógicas e percepções e a práticas de governança e gestão mais democráticas"[3] (Nikolaeva et al., 2019).

É certo que a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n.12.578 de 2012) trouxe novas perspectivas para a gestão dos transportes coletivos e dos modos ativos, mesmo considerando que só a partir de 2015 o transporte passa a ser considerado um direito social por força de uma emenda constitucional.[4] As inovações implementadas em São Paulo, apresentadas sobretudo nas gestões progressistas do Partido dos Trabalhadores, influenciaram a agenda nacional. A cidade foi pioneira na proposta da Tarifa Zero, testada no início dos anos 1990, e uma das primeiras a implantar uma bilhetagem com integração temporal, o Bilhete Único, no começo dos anos 2000. Essas medidas impulsionaram a política de priorização do transporte coletivo em corredores e faixas exclusivas de ônibus, além da adoção de ações de incentivo ao pedestre e ao ciclista, e na redução das velocidades urbanas para diminuir as mortes no trânsito já na década de 2010 (Malatesta, 2008; 2014).

Esses avanços na gestão não foram, no entanto, suficientes para alterar estruturalmente o quadro crítico dos transportes e mobilidade na cidade. Um exemplo disso são as diretrizes do Plano Diretor Estratégico de 2014,[5] que estabeleciam critérios de adensamento junto aos eixos de transporte, visando articular as políticas de uso do solo e de transportes a médio e longo prazo. Infelizmente, essas diretrizes foram descartadas devido à pressão do setor imobiliário, de forma apressada e pouco democrática durante a pandemia de Covid-19, apesar da grande pressão popular.

A alternância de grupos políticos reforçou a descontinuidade das políticas públicas e dos investimentos redistributivos das gestões municipais progressistas, favorecendo a perpetuação do modelo de cidade dual e desigual (Maricato, 2015), onde investimentos públicos são concentrados e seletivos (Villaça; Zioni, 2007), reproduzindo infraestrutura conforme as pressões de setores econômicos mais influentes (Marques, 2016). Desse modo, prevalecendo a força da inércia, as inovadoras experiências paulistanas não passaram de "freios de arrumação".

O momento em que vivemos é ainda mais desafiador para a gestão, pois existe uma desvalorização da ação estatal como capaz, ou até mesmo responsável pelo bem-estar dos cidadãos. Os últimos anos de gestão, seja federal, seja estadual ou municipal, foram marcados por influência de políticas neoliberais, desabonando até o papel regulador do Estado. Foram falas e atos que orientaram as políticas para um desmonte estatal, agravado por uma crise econômica e social advinda da pandemia de Covid-19. O desafio imposto ao próximo prefeito será, inicialmente, ser inovador e suficientemente corajoso para superar os efeitos de uma gestão desmoralizada e desconstruída.

Mesmo sabendo dos desafios de se tentar construir 40 anos em 4 anos de gestão municipal, e que as tentativas anteriormente feitas não foram capazes de alterar o quadro crítico que vem se agravando, nos permitimos apontar os principais desafios e perigos que o próximo alcaide deverá enfrentar, ou gostaríamos que enfrentasse. Nosso "plano de governo" combina a emergência com a quimera e será apresentado em quatro itens, além desta introdução.

Inicialmente, coloca-se o foco nas principais tendências dos transportes e da mobilidade urbana no Brasil, refletindo sobre como essas tendências se manifestam na cidade de São Paulo. Em seguida, o texto analisa como estão enraizados alguns processos e práticas da gestão municipal, implicando o protagonismo do ônibus no sistema de transporte público coletivo, e um quadro de gestão bastante fragmentado. A transição para uma mobilidade justa e sustentável pode ser considerada uma contratendência a esse processo de gestão, é a questão apresentada no quarto item, antecedendo as considerações finais.

Principais tendências dos transportes e mobilidade urbana no Brasil e os reflexos paulistanos

Retrocedendo no tempo, para tomar impulso e olhar a futura gestão municipal de São Paulo, é preciso ponderar que as condições de produção de transporte e mobilidade urbana ganharam novas perspectivas desde a Constituição Federal de 1988. Se, por um lado, a redemocratização trouxe perspectivas de que a gestão pública estaria mais comprometida com a justiça socioambiental; por outro, é possível confirmar que o ingresso passivo e subordinado do Brasil no processo de globalização (Pochmann, 2022), imposto pelo receituário neoliberal, carregou consequências importantes para as nossas cidades, e particularmente ao setor de transportes.

Nesse contexto, delimitada pela nova Constituição que atribuiu ao transporte urbano competências concorrentes entre estado e município dentro das regiões metropolitanas, a cidade de São Paulo fez sua transição de uma empresa pública, a CMTC, para um modelo de órgão regulador incompleto, a SPTrans. Em uma das maiores experiências neoliberais de privatização de transporte, a cidade, que possuía uma operação parte pública e parte privada, transfere para iniciativa privada a operação de suas garagens e frota públicas e corta cerca de 5 mil empregos entre os anos 1993 e 1996, passando a ser executado por cerca de 47 empresas. Tais empresas só passam a ser reorganizadas de maneira mais racional no ano 2001 com a implantação do Sistema Interligado, como será analisado mais adiante.

Em âmbito nacional, o transporte público coletivo urbano, secularmente caracterizado por forte presença de empresas privadas submetidas à frágil regulamentação pública (Brasileiro; Henry, 1999; Veloso, 2023), ampliou sua participação no setor, abrangendo outras atividades correlatas, concentrando capital e maior poder de ação nas cidades. Isso se deveu seja por meio da regulamentação das concessões de serviços públicos (Lei n.8.987 de 1995, e Lei n.12.587 de 2012), seja pela onda de privatização de serviços ou empresas públicas de transportes, e ao mesmo tempo, seja pela emergência das economias de compartilhamento surgidas nessa última década e extremamente refratárias à regulação pública.

Novas empresas ou grupos econômicos passam a atuar em sistemas de transporte regulados por diferentes níveis de governo. Um exemplo disso em São Paulo é o sistema metro-ferroviário, regulado pelo governo estadual e que possui entre os acionistas de linhas privatizadas os grupos RuasInvest Participações e Comporte Participações, que abrangem empresas concessionárias do transporte coletivo por ônibus, regulamentado pelo governo municipal. Enquanto existe um reconhecimento do setor privado em criar sinergia nessas operações, maximizando seus lucros, a fragmentação dos entes dificulta a capacidade de planejamento, gestão e regulação dessas atividades por meio do Estado.

Em que pesem os significativos avanços nos marcos legais federais, conflagrados a partir do Estatuto da Cidade (Lei n.10.257 de 2001) e da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n.12.578 de 2012), foi perpetuado ao longo das últimas quatro décadas um quadro de carências e precariedade da nossa urbanização, de baixos investimentos na maior parte dos territórios, especialmente nos periféricos, e de excepcionalidade para os enclaves de excelência em setores da cidade onde o capital privado pode se reproduzir e projetar uma falsa ideia de modernização do urbano.

Esses avanços legais representaram um primeiro passo de uma política nacional de transporte não centrada no automóvel, posicionando o transporte ativo e coletivo no centro do debate. Além disso, agendas transversais a essa dos transportes e da mobilidade urbanos foram incorporadas na formulação de políticas que

inserem os aspectos ambientais, especialmente a descarbonização do transporte público, bem como os aspectos participativos, entre os quais pautas importantes, tais como as identitárias, fundamentais para o desenho de uma mobilidade urbana universal, além de necessidades específicas para setores sociais mais vulneráveis, seja por renda, raça, gênero ou por qualquer outra clivagem socioeconômica.

Ao mesmo tempo que tínhamos avanços significativos na legislação para desestimulo do uso do automóvel, a política econômica impulsionou o automóvel como um dos principais bens a serem consumidos. O "circuito curto" de políticas econômicas anticíclicas entre os anos 2000 e 2016 incentivou o consumo do transporte individual por parte das classes de baixa e média renda, especialmente de carros e motos. O efeito dessa política converteu-se em uma disputa ainda mais intensa pelos espaços viários das cidades.

De um lado, registram-se conscientização e mobilizações a favor do incentivo aos deslocamentos a pé ou por bicicletas, à reserva de faixas e priorização dos modos coletivos, e da reinvindicação por maior segurança viária, com a redução de velocidade para moderação do trânsito, favorecendo também a apropriação de espaços públicos para outras formas de uso, como o convívio, o esporte e o lazer. De outro, houve a reiteração da mentalidade individualista e da mobilidade centrada nos automóveis particulares (Norton, 2023), sempre marcada pela reivindicação de que nenhuma faixa ou vaga de estacionamento poderia ser retirada sob ameaça ou restrição ao direito de ir e vir dos cidadãos. Um falso embate entre uso público e coletivo *versus* o uso privatista e individual da cidade que, ao fim, parece não ter sido capaz de reverter a tendência de crescimento das viagens individuais e de crise nos transportes.

Nesse caldo de crescimento econômico, os gastos com transportes individuais e coletivos também se ampliavam. Os investimentos nos serviços de transportes avançaram com celeridade, puxados sobretudo pelos grandes eventos como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016. Esse período é ainda marcado pelo reconhecimento do transporte como pauta social, em que a mobilidade urbana passa a ter uma maior dimensão política, haja visto o episódio das mobilizações de junho de 2013 contra o aumento das tarifas de transportes. Como saldo dessa turbulência, consolida-se a mobilização social sobre a pauta da tarifa zero e o acesso à cidade (Andrés, 2023).

Por trás das altas tarifas, o que esses movimentos também evidenciaram foi que os sistemas de transporte e mobilidade urbanos vinham perdendo seus compromissos de interesse público. Pois, além de não garantir o acesso universal às oportunidades urbanas ou para pessoas com restrições de mobilidade, os sistemas de transporte acentuavam ainda mais a segregação socioespacial ao não combater as desiguais condições de mobilidade e a oferta concentrada de infraestrutura de transportes. Não favoreciam a diversidade de modos de transporte ou a integração de redes e serviços, privilegiando o automóvel e comprometendo assim as condições ambientais e a justiça urbana.

Gastos em transportes têm sido a segunda maior despesa no orçamento das famílias paulistas (IBGE, 2018), revelando o agravamento das desiguais condições de acesso às oportunidades urbanas (Pereira et al., 2019; Pereira et al., 2021). Simultaneamente, o surgimento de formas alternativas de se deslocar, como os veículos compartilhados através de plataformas digitais, intensificou a exclusão social dos transportes e a consequente subtração do direito à cidade, que, além de enfraquecer ainda mais os sistemas de transporte coletivos, deteriorou consideravelmente as condições da mobilidade urbana revigorando o padrão de deslocamentos por transporte individual e, nestes casos, sem regulação clara.

A "uberização" dos serviços encontrou no transporte urbano um campo amplo e, além do problema da manutenção do padrão individual dos deslocamentos, o segmento do transporte de pequenas cargas também foi fortemente afetado à medida que um exército de novos "empreendedores" embarcou na enganosa fórmula das economias de plataforma na qual os grandes empresários de transportes não têm posse dos ativos e transferem todo risco e custo do transporte para o trabalhador, se caracterizando como uma forma totalmente exploratória e precarizada de trabalho (Siqueira, 2022).

Essa situação impactou a mobilidade urbana de diferentes formas, mas sem dúvida a questão mais evidente, e que se coloca como grande desafio para São Paulo, é o aumento da frota de veículos particulares, carros e motos, em circulação na cidade, perpetuando a lógica do transporte individual que resulta nos já conhecidos problemas: maiores congestionamentos, aumento dos custos dos transportes coletivos, aumento das emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) e crescimento dos acidentes e mortes relacionados ao trânsito. Cabe destacar ainda que uma parte significativa dos problemas da mobilidade é solucionada pela simplificação ou redução dos deslocamentos. Para isso, algumas facilidades de compras e serviços *on-line* podem ser uma solução adequada para diminuir o número de viagens.

Processos enraizados: investimentos e gestão fragmentados

Ônibus: transporte coletivo de gestão municipal

O sistema de transporte público por ônibus é responsável por quase um terço dos deslocamentos motorizados diários da RMSP. Dentro da cidade de São Paulo cerca de 5,5 milhões de passageiros diários[6] são transportados em pouco mais de 13 mil ônibus, sendo o principal sistema de transporte coletivo gerido pelo município. Embora a gestão municipal tenha autonomia sobre o sistema viário e possa sugerir alterações nos sistemas de ônibus intermunicipais, ela possui limitada participação sobre os modos geridos pelo governo estadual. Este último administra os trens suburbanos e o sistema metroviário (predominantemente localizado na capital). Essa situação cria desafios para o usuário, que busca se locomover pela cidade de maneira fluida, mas se depara com barreiras físicas e integrações mal executadas.

Diante disso, o Sistema Interligado (PMSP, 2003) representou um avanço importante, pois fez a pioneira implantação de bilhetagem eletrônica com integração temporal, permitindo que todo ponto de parada se tornasse um local de integração. Antecipando um princípio adotado na Política Nacional de Mobilidade Urbana de 2012, o modelo de concessão de 2003 foi inovador ao diferenciar a tarifa de remuneração do serviço da tarifa pública paga pelos passageiros do sistema, reconhecendo que a receita tarifária é insuficiente para cobrir os custos de operação do transporte.

Quando lançado, esse novo modelo de concessão previa a implementação de 430 quilômetros de corredores para garantir maior eficiência ao sistema. No entanto, as gestões subsequentes não parecem reconhecer esse compromisso, mantendo a rede de corredores concentrada e restrita a 131 quilômetros.

Embora o consenso técnico em planos e programas da década de 2000 defendesse a integração e racionalidade dos sistemas de transporte, houve uma desconexão entre os planos estaduais e municipais, como o Pitu 2020 e o São Paulo Interligado (Zioni, 2014). Do ponto de vista da gestão municipal, a busca por redes de transporte eficientes e interconectadas é dificultada pela coordenação complexa entre diversos modos de transporte, supervisionados por diferentes entes federativos.

O atual contrato de concessão foi renovado em 2019, com atraso de cinco anos, por causa da intervenção do Tribunal de Contas do Município, que identificou diversas irregularidades e incorreções. Esse período coincidiu com as manifestações contra o preço das tarifas de ônibus e o crescimento dos serviços de transporte por aplicativos. Desde que o contrato entrou em vigor, os concessionários transportam cerca de 30% a menos dos passageiros do que na década passada. Isso pode ser atribuído à Covid-19, à "uberização", ao preço das passagens ou às tendências gerais da urbanização contemporânea. Como resultado, permanecem as mesmas empresas que já operam os ônibus há décadas e que devem continuar pelos próximos 15 anos prorrogáveis por mais 15. As empresas são divididas em nove consórcios que correspondem a nove áreas de operação. Esses consórcios, tradicionais no setor de transporte por ônibus, têm expandido e diversificado suas atuações à medida que a regulação do setor se torna mais complexa. Evoluíram de proprietários de ônibus para a verticalização da cadeia de suprimentos: donos de indústrias de carrocerias de ônibus, de redes de serviços de manutenção, abrangendo até especialistas em cobrança eletrônica e análise de informação. Dois desses grupos empresariais participam atualmente de outras concessões de transporte, incluindo linhas de metrô e de trem,[7] que estão concentradas principalmente nos setores sudoeste e oeste da RMSP. Esses são justamente os locais onde se implantou a maioria dos corredores de ônibus.

Embora as empresas concessionárias sejam modernas e articuladas, elas apresentam uma cegueira seletiva a pautas críticas de preço das tarifas, quali-

dades dos serviços e justiça socioambiental. Em artigo intitulado "Transporte público: aonde chegamos e para onde vamos", a Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) tenta demonstrar sua sintonia com as pautas nacionais, afirmando contribuir ativamente para o novo Programa Nacional de Mobilidade Urbana, projetos para a substituição de ônibus a diesel e o Programa Nacional de Assistência à Mobilidade dos Idosos em Áreas Urbanas (PNAMI) (Christovam, 2024).

O PNAMI foi o programa responsável pelo subsídio federal para empresas através de repasses, sem nenhuma contrapartida ou controle social, para compensar supostos prejuízos causados pelo uso de idosos no transporte coletivo. É importante ressaltar que a preocupação da NTU está voltada exclusivamente para temas que afetam o financiamento ou as receitas das empresas. E omite um dos pontos mais críticos de nosso sistema atual – o modelo de remuneração aos empresários pelo serviço de transporte coletivo. O atual modelo confunde passageiros não pagantes com custos e aponta a frustração de receita como prejuízos ao sistema.

A associação também destaca a necessidade de um suporte jurídico-legal mais robusto para as mudanças no setor, principalmente em relação a temas emergentes como o Sistema Único de Mobilidade (SUM).[8] O aspecto mais interessante dessa posição da NTU é o reconhecimento de que o maior número de cidades adotando a "tarifa zero" reflete uma mudança de perspectiva. Porém a visão das empresas é a de que as eleições municipais devem priorizar temas como o financiamento e a descarbonização da frota. Nota-se que muitas das experiências de tarifa zero, ao invés de uma pauta de acesso à cidade, tornou-se sinônimo de subsídio integral e redução do risco de passageiro, sem colocar em discussão o modelo atual de remuneração ou a qualidade do sistema – sobretudo após o choque da queda de passageiro decorrentes da pandemia da Covid-19 (Santini, 2023; Angelo, 2023).

Planejamento e corredores: processos enraizados há décadas...

Inquestionavelmente, o corredor de ônibus é uma invenção brasileira que está presente na cidade de São Paulo há quatro décadas. O pioneiro foi o Corredor Paes de Barros, onde circulavam os antigos trólebus. Esse conceito tem sido reinventado, reformado e renomeado, mas parece não conseguir expandir-se e multiplicar-se nessa região. Com 131 quilômetros de corredores, especialmente concentrados nas porções sudoeste e norte da cidade, e quase 600 quilômetros de faixas exclusivas, bastante espalhadas por todo território, a cidade espera proporcionar aos ônibus relativa prioridade.

Comparados aos BRT (*Bus Rapid Transit*), versão aprimorada e consagrada internacionalmente, os corredores e faixas paulistanas não garantem os ganhos operacionais dos sistemas de transportes livres de interferências do trânsito geral. Mesmo assim, essa modesta rede supera em 27 quilômetros a rede de metrô da metrópole, que começou a ser construído há seis décadas, e parece se

ajustar ao modelo rodoviarista de desenvolvimento urbano, preconizado pelo ex-prefeito Prestes Maia nos anos 1930 e confirmado na estrutura radial e concêntrica das suas avenidas.

A implantação do Plano de Avenidas marcou o início da lógica de investimentos em territórios selecionados e privilegiando os eixos radiais aos perimetrais, ajudando assim a configurar o processo de segregação socioespacial amplamente estudado por Villaça (1998). Importante observar que também os investimentos públicos para a implantação das raras linhas de metrô (Villaça; Zioni, 2007) concentram-se em determinados setores, acentuam ainda mais as desigualdades socioespaciais.

Inspirados por um novo apelido, DOT, sigla de Desenvolvimento Orientado ao Transporte, os Corredores de Ônibus de São Paulo foram identificados como Zonas Eixo de Estruturação da Transformação Urbana (ZEU) pelo Plano Diretor de 2014. A proposta de ZEU buscou incentivar o adensamento próximo a sistemas de transporte de alta e média capacidade, como corredores de ônibus, visando promover diversidade de usos e habitação de interesse social. Tais diretrizes exigem a articulação de atores, políticas e intervenções associados à lógica dos grandes investimentos em infraestrutura urbana, como alertam Pilotto (2023) e Rufino et al. (2021), práticas pouco usuais na gestão municipal, especialmente tratando-se de intervenção para o sistema ônibus, cujos investimentos são em geral submetidos a lógica da escassez ou da austeridade (Nikolaeva et al., 2019). E considerando o ritmo de implantação de corredores de transporte na cidade – seja metrô, seja corredores de ônibus – em comparação com a agilidade e o poder do setor imobiliário, concordamos com Silva (2024) que "a verticalização poderá chegar antes dos transportes coletivos nas periferias – considerando seu histórico lento de ampliação – gerando, muito provavelmente, mais segregação do que integração espacial".

Mesmo quando as políticas e investimentos em transportes e mobilidade urbana tornaram-se uma prioridade do governo federal a partir da criação do Ministério das Cidades e de uma Secretaria de Transportes e Mobilidade Urbana, e com maior tração a partir de 2007 com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o Sistema Integrado de São Paulo não recebeu muita atenção, ficando essa voltada especialmente aos sistemas sobre trilhos.

No atual contexto, a retomada dos projetos de corredores de ônibus deveria ser uma possibilidade aventada, especialmente por sua eficácia comprovada em trazer benefícios tanto para o sistema de transporte quanto para os passageiros. Entretanto, o constante adiamento da implantação dos demais corredores levanta dúvidas sobre o compromisso com o histórico da política de mobilidade, levando ao dilema da viabilidade de introduzir um novo modo de transporte sem concluir efetivamente o plano anterior. A busca por soluções integradas e sustentáveis permanece crucial para enfrentar os desafios da mobilidade urbana em São Paulo.

Promessas e ações das últimas gestões [9]

A abordagem dos desafios enfrentados pelas várias administrações da cidade de São Paulo mudou significativamente ao longo do tempo. Com sete diferentes gestores neste século, é crucial entender o histórico de agendas e ações para compreender os avanços, desafios, retrocessos e "freios de arrumação" para a mobilidade urbana.

Antes do ano 2000, a política de corredores de ônibus em São Paulo começou com a implementação dos pioneiros corredores Paes de Barros, de 4 quilômetros de extensão, e Santo Amaro/Nove de Julho/Centro, com 15 quilômetros, inaugurados pelos prefeitos Reynaldo de Barros, Mário Covas e Jânio Quadros (este a contragosto), marcando um avanço significativo na expansão dessa infraestrutura. Na gestão de Luiza Erundina em 1991, o corredor de Inajar/Rio Branco/Centro (14 quilômetros) foi implantado. Em 2000, Celso Pitta inaugurou o corredor de Itapecerica/João Dias (6 quilômetros), totalizando aproximadamente 33 quilômetros até a virado do século.

A gestão de Marta Suplicy (PT, de 2001 a 2004) marcou um período de transformações significativas na infraestrutura e organização do sistema de transporte público na cidade, com a criação do Sistema Interligado. Durante seu mandato, Marta priorizou a expansão dos corredores de ônibus como estratégia para melhorar a mobilidade urbana. Ela foi responsável pela construção de mais de 70 quilômetros de corredores de ônibus, vias exclusivas e onze novos terminais de ônibus. Esses corredores ajudaram a reduzir o tempo de viagem e melhoraram a eficiência do sistema de transporte coletivo. Um dos legados mais notáveis de Marta Suplicy foi a criação do Bilhete Único, um sistema de pagamento revolucionário que unificou as tarifas de ônibus e permitiu um método de uso com integração temporal. Essa iniciativa inovadora facilitou o acesso ao transporte público e reduziu os custos para os usuários. Além disso, Marta Suplicy investiu na implementação de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), visando otimizar a operação do sistema e proporcionar uma experiência de viagem mais eficiente.

José Serra (PSDB, em 2005 e 2006) teve um papel pouco significativo na gestão da mobilidade de São Paulo durante seu curto mandato como prefeito. Elegendo-se governador em 2006, cumpriu promessa de expandir o Bilhete Único, permitindo que os usuários utilizassem diferentes modos de transporte com uma única tarifa.

A gestão de Gilberto Kassab (DEM, de 2006 a 2012) abrangeu uma série de iniciativas que moldaram o cenário urbano da cidade. Entre essas ações, o Projeto Cidade Limpa, que restringiu a publicidade exterior, proibindo anúncios em *outdoors* e contribuindo para a redução da poluição visual na paisagem urbana. Nesse contexto foram concessionados os abrigos de ônibus da cidade, abrindo espaço a mais um dos negócios do grupo RuasInvest Participações. No âmbito da mobilidade urbana, Kassab deu continuidade à integração do Bilhete

Único, simplificando o pagamento e facilitando o uso coordenado de diferentes modos com a integração entre o municipal e estadual, proporcionando maior flexibilidade aos usuários paulistanos que transitam pela região metropolitana. Um ponto de destaque foi a implementação de políticas voltadas para segurança e comodidade dos pedestres, com ênfase em travessias. Investimentos foram direcionados para a requalificação de calçadas e a adoção de semáforos e sinalização inteligentes, buscando otimizar o fluxo de pedestres e melhorar a eficiência dessas interseções. Em 2007, Kassab inaugurou o corredor Expresso Tiradentes. Prometeu 66 quilômetros de corredores, mas efetivou apenas 11 quilômetros.

A gestão de Fernando Haddad (PT, de 2013 a 2016) foi marcada pela abordagem inovadora e progressista em relação à mobilidade urbana, por ter a cidade elaborado o seu Plano de Mobilidade (Decreto n.56.834 de 2016). Seu trabalho foi reconhecido internacionalmente, com diversos prêmios conquistados por inovações no setor. Um dos principais focos foi a expansão dos corredores de ônibus, com a criação de cerca de 42 quilômetros dessas vias exclusivas durante seu mandato. Além disso, a administração implementou um programa de intervenções ambicioso, implantando cerca de 380 quilômetros de novas ciclovias, incentivando assim o uso de bicicletas como meio de transporte.

Os protestos de julho de 2013, que demandavam mais transparência e participação cidadã, influenciaram a gestão Haddad. O prefeito buscou aumentar a transparência e inovação na administração pública, incluindo iniciativas como o MobLab, sigla do Laboratório de Mobilidade Urbana, e os Protocolos Abertos da Cidade de São Paulo, ao lado de esforços para tornar dados públicos mais acessíveis à população. Essa iniciativa buscava soluções criativas para os desafios urbanos relacionados ao transporte, envolvendo estudos e a implementação de novas tecnologias para aprimorar a mobilidade na cidade.

A introdução de modalidades temporais do Bilhete Único, com opções diárias, semanais e mensais, trouxe maior flexibilidade para os usuários do transporte público. Além disso, a criação do Passe Livre para alunos da Rede Municipal, estudantes de universidades públicas com baixa renda familiar e beneficiários de programas sociais, visava reduzir as barreiras de acesso ao transporte.

A gestão de Haddad também foi marcada por políticas de moderação do trânsito e redução das velocidades. A introdução das "Áreas 40", que limitavam a velocidade máxima em regiões centrais da cidade para 40 quilômetros por hora, demonstrou o compromisso com a segurança viária. Também foi em sua gestão que o programa de ruas abertas foi revisado, incluindo a implantação da Paulista Aberta.

A gestão de João Doria (PSDB, em 2017 e 2018) representou uma mudança drástica de abordagem em relação às políticas anteriores. Doria implementou o programa "Acelera", que incluiu a remoção de faixas de ônibus e ciclovias, marcando uma alteração nas prioridades de mobilidade urbana. O prefeito também reverteu a medida de redução de velocidade nas marginais Tietê e

Pinheiros, aumentando os limites de velocidade. Doria renunciou para concorrer ao governo do estado. Ele havia prometido 72 quilômetros de corredores de ônibus, mas fez apenas 3,3 quilômetros. João Doria foi sucedido por Bruno Covas na prefeitura de São Paulo.

A gestão de Bruno Covas (PSDB, de 2018 a 2020) deu continuidade ao trabalho iniciado na gestão Haddad, concluindo o processo de licitação do sistema de transporte coletivo, quando foram introduzidos 15 ônibus elétricos movidos a bateria e infraestrutura para recarga, na frota municipal que já dispunha centenas de trólebus. Ele prometeu 40 quilômetros de corredores de ônibus na eleição de 2020, mas a entrega de 2 quilômetros do Corredor Leste-Itaquera está prometida para 2024.

A relação com a mobilidade ativa foi um tema sensível durante a gestão de Covas, que enfrentou debates e opiniões divergentes, especialmente em relação ao modelo de expansão ou modificação dessas infraestruturas – compartilhamento de bicicletas e patinetes elétricos, gerando a alcunha de *antibike*.

A gestão de Ricardo Nunes (MDB, de 2021 a atualmente) planeja concessões de terminais de ônibus em relação ao transporte público. A principal iniciativa é o estudo e a implantação da tarifa zero aos domingos, uma medida implantada de maneira eleitoreira. Ricardo Nunes enfrentou controvérsias em relação ao estacionamento nos calçadões da área central durante a noite e aos domingos. Ele inaugurou uma fase de negacionismo à gestão urbana, sugerindo que medidas experimentais (feitas sem estudo e nem discussão pública) devem ser testadas antes de serem descartadas. A gestão de Nunes está envolvida em um grande programa de recapeamento, com diversas controvérsias sobre desvios de finalidade de verbas do Fundurb, o Fundo de Desenvolvimento Urbano para essa finalidade.

Transição para uma mobilidade justa e sustentável ou um freio de arrumação inevitável

O atual quadro da mobilidade urbana brasileira – de agravamento das tendências de aumento dos deslocamentos individuais em prejuízo dos sistemas públicos e coletivos já em crise de longa data – ocorre simultaneamente a um período de grande retrocesso nas políticas e instituições públicas brasileiras em todos os níveis de governo. Contudo, é nas cidades que os efeitos dessa crise político-institucional e de governança se revelam na forma de gestões desastrosas que levaram a um descrédito de que a ação pública possa melhorar a vida dos cidadãos.

A corrosão institucional foi fator central para as dificuldades de gestão em diversas áreas, traduzindo-se, por exemplo, na maior devastação florestal em 2022,[10] intensificando o problema das emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE). No Brasil, apesar da queda nas emissões atmosféricas totais de GEE, cerca de 5% entre 2021 e 2022, houve um aumento total de quase 12% entre 2020 e 2021, o que equivale a aproximadamente 49 milhões de toneladas de CO_{2e}

(dióxido de carbono equivalente). Foi o subsetor de transportes o responsável por 44% do total dessas emissões totais entre 2020 e 2021.[11]

Dada a significativa participação dos transportes no consumo de fontes de energia não renováveis e na produção massiva de emissões de GEE, centrada particularmente nos grandes centros urbanos, a pauta da transição para a sustentabilidade dos transportes e da mobilidade urbana se coloca como pauta urgente dos governos, em todas as suas escalas (nacional, regional e local). Porém, em período recente, a estratégia de desestruturação institucional e a redução drástica de investimentos na esfera federal afetaram diretamente as questões urbanas locais, impactando a sustentabilidade da mobilidade e o meio ambiente.

De 2019 a 2020, o governo federal diminuiu em 90% o repasse de verbas ao município de São Paulo (de R$ 223 milhões em 2018 a R$ 21,4 milhões em 2020), comprometendo a implantação de obras de infraestruturas em todos os setores urbanos, entre esses os sistemas de transporte e mobilidade e os de sistemas de drenagem urbana (Ferraz, 2020). Essa receita ainda conta com um elemento crítico que catalisa seus efeitos negativos, as políticas macroeconômicas neoliberais, que completam a composição de um cenário de crise da mobilidade urbana em todos seus aspectos, inclusive no aumento da desigualdade social e do direito à cidade, além das questões ambientais e econômicas.

Mesmo no período anterior, entre 2015-2016, Nóvoa (2017) destaca como a desestruturação institucional, associada à radical diminuição de investimentos, abalou as articulações e a governança interfederativas, assim como a implementação dos planos de desenvolvimento urbano e regionais, reforçando o presente quadro de uma rede de infraestrutura de transportes bastante deficitária, e sem evidentes perspectivas para uma transição da mobilidade urbana para formas mais justas e sustentáveis. Pois, ainda que os novos regulamentos nacionais, leis e diretrizes para o planejamento urbano e o desenvolvimento do transporte, produzidos nas duas últimas décadas, representem um importante incentivo para a busca da mobilidade sustentável, tal arcabouço ainda não se consolidou, a ponto de criar soluções permanentes de transporte e mobilidade no processo de transição. É o que podemos perceber, quando ainda se consideram as melhorias nos serviços de ônibus, com a implantação de corredores de ônibus e das faixas segregadas, as medidas de incentivo ao ciclismo, com a implantação de cerca de 400 quilômetros de ciclovias (entre 2013 e 2015),[12] ou mesmo com as políticas de uso do solo de desestímulo à mobilidade por automóveis particulares (Plano Diretor Estratégico de São Paulo – PDE)[13] as únicas soluções aventadas.

Nóvoa (2017) considera o caso de São Paulo o que melhor espelha na escala local o contexto nacional da transição da mobilidade urbana: ainda em estágio incipiente, a despeito de pequenos avanços na implementação de infraestruturas inovadoras como a ampliação da rede cicloviária e dos corredores de transporte coletivo por ônibus. De fato, nas últimas décadas, mais do que

inovações e transições efetivas, indicam a direção de "transições profiláticas e burocráticas", sendo "a ideia das transições profiláticas e das transições burocráticas... A primeira se refere à elaboração de novas políticas a fim de evitar os erros do passado – não para os corrigir. A segunda se refere às transições que têm sido transcritas ou codificadas dentro da regulação federal, mas cujos resultados ainda não foram observados" (Nóvoa, 2017, p.61; tradução nossa).

Ou seja, a noção das transições profiláticas não são concebidas estruturalmente como um meio de contornar o colapso das megacidades e contornar os erros pregressos, tornando a ideia de transição visivelmente imbuída de uma dimensão remediadora, ou como no jargão comum seriam "freios de arrumação". Já a noção das transições burocráticas retrata um momento particular do processo de transição quando regulamentos e leis precisam ser considerados, antes que qualquer melhoria de infraestrutura ou serviço possa ser feita – o seu início. Porém, tanto a conjuntura nacional como a do município de São Paulo indicam que ainda não houve avanços práticos para além daqueles observados no quadro regulatório.

Ainda assim, seria necessário um redesenho dos arranjos institucionais e das estruturas de governança a fim de vencer a fragmentação desse arcabouço para favorecer o desenvolvimento das políticas públicas e das práticas de planejamento de forma contínua e adequada, que criem espaço para incorporação de novas coalizões entre atores, novos arranjos institucionais, estruturas de governança e as redes de poder entre os diversos sujeitos envolvidos nos processos de transição, para uma mudança de paradigma. (Creswelll et al., 2017; Canitez, 2019).

Considerações finais antes de ir às urnas...

O município de São Paulo tem a chance de retomar seu protagonismo no cenário nacional no campo do planejamento urbano e de transportes, caso tome a decisão de empreender a lenta e árdua transição para a sustentabilidade justa da mobilidade urbana, começando desde a próxima gestão.

Isso significa efetivar e cumprir pautas já colocadas, como o fortalecimento do sistema de transporte coletivo por ônibus, ou como recuperar o sistema de circulação para pedestres, melhorando sua conectividade com uma rede cicloviária ampliada, tornando a cidade mais segura, saudável e mais habitáveis as suas ruas e avenidas, onde também os sistemas de carga e logística possam fluir.

O fortalecimento e a qualificação das infraestruturas dos transportes associados ao desenvolvimento urbano sustentável são medidas que por si só compreendem uma forma de gestão da demanda por mobilidade que automaticamente serão mais eficazes sob o aspecto ambiental. Mas, para tanto, cabe uma revisão das formas de planejamento atuais para formas mais inclusivas de participação social, para que passem a ser consideradas as novas e diversas condições sociais e econômicas de apropriação da cidade e meios de deslocamentos e percursos urbanos. E isso, vale destacar, sem uma agenda ambiental ampla e precisa, que combine ações na área dos transportes como a eletrificação dos transportes

coletivos, mas que também atue na área da macrodrenagem urbana revendo conceitos dos projetos de infraestruturas de transporte que estão sendo impactadas pelos eventos climáticos extremos, e que geram ainda mais deseconomias urbanas e ampliam a desigualdade de acesso à cidade.

Em conclusão, mais do que simples diretrizes, a implementação de uma política heterodoxa se mostra essencial para transformar o cenário atual da mobilidade urbana em São Paulo. A coragem para inovar implica, por vezes, em revisitar o *modus operandi* estabelecido, sendo necessário considerar a possibilidade de dar um passo atrás para efetuar mudanças substanciais.

Entre essas, destacam-se aquelas mais abrangentes e sistêmicas, propostas pela coalizão Mobilidade Triplo Zero – tarifa zero, zero emissão e zero morte no trânsito. A coalizão defende um Sistema Único de Mobilidade (SUM) com gestão interfederativa, fundamentado em princípios como equidade, acessibilidade e sustentabilidade. Tais propostas já ganham espaço no Congresso Nacional, com a PEC 25/2023, liderada pela deputada Luiza Erundina, ex-prefeita de São Paulo.

E a ação que mais bem reflete o enfrentamento à crise, e a possibilidade de reorganização da mobilidade dos paulistanos, é o rompimento efetivo com o modelo tarifário dos transportes coletivos, já inovado no município de São Paulo com a Tarifa Zero. Essa ação carrega a urgência de repensar o financiamento do setor, considerando a distribuição justa de recursos e superando desafios políticos e tecnológicos para alcançar uma mobilidade mais justa e sustentável na transição sociotécnica que se delineia.

Notas

1 Atribuída ao antropólogo Thales de Azevedo a expressão "Freio de arrumação" teria sido publicada originalmente no jornal *A Tarde* (Salvador, BA) em 1979: "Surgiu há anos na Bahia para designar as paradas bruscas que os choferes de ônibus provocam para forçar os passageiros a se comprimirem na frente do veículo de modo se poder encher mais o carro" (Disponível em: < https://victoriaquaeseratamen.wordpress.com/2009/08/03/freio-de-arrumacao/>).

2 Resultados atualizados do Censo 2022 do IBGE de demografia por Regiões Geográficas Imediatas – (RGI) compilados na tabela _2_1_rgi.xls.

3 Tradução nossa.

4 Emenda Constitucional n.90 de 2015, de iniciativa da deputada federal Luiza Erundina (Psol-SP), o art. 6º da Constituição Federal passou a incluir o transporte como direito social.

5 Lei n.16.050 de 31 de julho de 2014.

6 Passageiros Transportados – referente a novembro de 2023 (PMSP/ Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito).

7 RuasInvest Participações S.A (https://ruasinvest.com/quem-somos.php) e Comporte Participações (https://www.holdingcomporte.com.br/).

8 O manifesto por um Sistema Único da Mobilidade Urbana – SUM (https://idec.org.br/sum), "combater as desigualdades, a crise climática e garantir o direito à cidade", é apoiado por dezenas de entidades e associações da sociedade civil e pesquisadores e especialistas, como a coalizão Mobilidade Triplo Zero, uma rede de organizações, movimentos e pessoas cujo objetivo é lutar para que a mobilidade seja uma forma de garantir mais democracia e acesso a direitos sociais, por meio da mobilização da sociedade civil reivindicando ao governo federal e estadual mais recursos e estruturas para a promoção da mobilidade justa e democrática (https://mobilidadetriplozero.org/). Tais princípios fazem parte da PEC n.025 de 2023, apresentada por diversos parlamentares liderados pela deputada Luiza Erundina (Psol-SP), ex-prefeita de São Paulo. Essa proposta de emenda constitucional propõe ainda a implantação da Tarifa Zero e autoriza a criação da Contribuição pelo Uso do Sistema Viário (ConUSV), e desse modo tem no horizonte o Triplo Zero – zero tarifa, zero mortes e zero emissão de carbono.

9 Referências diversas em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br>.

10 Mais de 11 mil km² em 2022, segundo o projeto Prodes da Coordenação Geral de Observação da Terra do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) <http://www.obt.inpe.br/OBT/assuntos/programas/amazonia/prodes>.

11 Dados do "Balanço Energético Nacional (BEN) – Relatório Síntese 2023 – Ano Base 2022" e do "Balanço Energético Nacional (BEN) – Relatório Síntese 2022 – Ano Base 2021", da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) <https://www.epe.gov.br/pt/publicacoes-dados-abertos/publicacoes/balanco-energetico-nacional-ben>.

12 Atualmente o município de São Paulo conta com 731,2 quilômetros de vias com tratamento cicloviário permanente, sendo 699,1 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas e 32,1 quilômetros de ciclorrotas, segundo a Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo (CET-SP). Disponível em: <https://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/mapa-de-infraestrutura-cicloviaria.aspx#:~:text=A%20cidade%20de%20S%C3%A3o%20Paulo,32%2C1%20km%20de%20Ciclorrotas>. Acessado em: 3 mar. 2024.

13 Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (PDE), elaborado em 2014 e revisado em 2023. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/marco-regulatorio/plano-diretor/>. Acessado em: 3 mar. 2024.

Referências

ANDRÉS, R. *A razão dos centavos.* Crise urbana, vida democrática e as revoltas de 2013. Rio de Janeiro: Zahar, 2023.

ANGELO, D. A. *Tarifa Zero*: formas de financiamento e experiências nacionais. São Bernardo do Campo, 2023. Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) – Bacharelado em Planejamento Territorial, Universidade Federal do ABC.

BANISTER, D. The sustainable mobility paradigma. *Transporte Policy*, v.15, p.73-80, 2008.

BRASILEIRO, A.; HENRY, E. (Org.) *Viação ilimitada*. Ônibus nas cidades brasileiras. São Paulo: Cultura, 1999.

CANITEZ, F. Pathways to sustainable urban mobility in developing megacities: a socio-technical transition perspective. *Technological forecasting and social change*, v.141, p.319-329, Apr 2019.

CHRISTOVAM, F. *Transporte público*: aonde chegamos e para onde vamos, 2024. Disponível em: <https://www.antp.org.br/noticias/destaques/transporte-publico--aonde-chegamos-e-para-onde-vamos-por-francisco-christovam.html>.

CRESSWELL, T. et al. Living in the mobility transition. *Final report*. Paris; London; Boston: Forum Vies Mobiles, Royal Holloway University of London, Northeastern University, 2017. Disponível em: <http://owncloud. forumviesmobiles. org/index. php/s/rg05afXv5p6vIcG>.

FERRAZ, A. *Sob Bolsonaro, cai 90% repasse de verbas para SP. O Estado de S. Paulo*, 2020. Política, Eleições. Disponível em: <https://www.estadao.com.br/politica/eleicoes/sob-bolsonaro-cai-90-repasse-de-verba-para-sp/>. Acesso em: 21 fev. 2024.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo Demográfico 2022 – Resultados de População*. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/22827-censo-demografico-2022.html?edicao=37225&t=resultados>.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Pesquisa de Orçamentos Familiares – POF 2018 – Tabela 6715. Disponível em: <https://sidra.ibge.gov.br/tabela/6715>.

MALATESTA, M. E. B. *Andar a pé*: um modo de transporte para a cidade de São Paulo. São Paulo, 2008. Dissertação (Mestrado em Planejamento Regional e Urbano) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

MALATESTA, M. E. B. *A bicicleta nas viagens cotidianas do Município de São Paulo*. São Paulo, 2014. Tese (Doutorado em Planejamento Regional e Urbano) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

MARICATO, E. *Para entender a crise urbana*. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MARQUES, E. De volta aos capitais para melhor entender as políticas urbanas. Dossiê Capitais do Urbano. *Novos estud. Cebrap*, v.35, n.2, Jul. 2016.

METRÔ, Companhia do Metropolitano de São Paulo. *Relatório Síntese Pesquisa Origem e Destino 2017. 50 anos*. p.152. São Paulo, ago. de 2019.

MORAES, P. M. *Impactos ambientais dos assentamentos residenciais dispersos:* deseconomias de transporte em São Paulo. Santo André, 2015. Dissertação (Mestrado em Planejamento e Gestão do Território) – Universidade Federal do ABC.

NIKOLAEVA, A. et al. Commoning mobility: towards a new politics of mobility transitions. *Trans Inst Br Geogr*, v.44, p.346-60, 2019.

NORTON, P. *Autonorama. Uma história sobre carros 'inteligentes', ilusões tecnológicas e outras trapaças da indústria automotiva*. São Paulo: Autonomia Literária; Fundação Rosa Luxemburgo, 2023.

NÓVOA, A. Living in the Mobility Transition: Brazil. In: CRESSWELL, T. et al. Living in the mobility transition. *Final report*. Paris; London; Boston: Forum Vies Mobiles, Royal Holloway University of London, Northeastern University, 2017. Disponível em: <http://owncloud. forumviesmobiles. org/index. php/s/rg05afXv5p6vIcG>.

PEREIRA, R. H. M. et al. *Desigualdades socioespaciais de acesso às oportunidades nas cidades brasileiras* – 2019. Texto para discussão Ipea n.2535. Brasília: Ipea, 2020.

PEREIRA, R. H. M. et al. *Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil*: o uso do transporte coletivo e individual. Texto para Discussão Ipea n.2673. Brasília: Ipea, 2021.

PILOTTO, A. S. *Condições de deslocamento e expansão imobiliária*. Tensões no Brasil e na Região Metropolitana de São Paulo no começo do século XXI. São Paulo, 2023. Tese (Doutorado em Habitat) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo.

POCHMANN, M. *A grande desistência histórica e o fim da sociedade industrial*. São Paulo: Ideias & Letras, 2022.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO / SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE. Sistema Interligado. São Paulo: PMSP, 2003.

RUFINO, B.; WEHBA, C.; MAGALHÃES, A. L. Quando empreiteiras tornam-se incorporadoras: um olhar sobre as articulações entre produção imobiliária e de infraestruturas na metrópole de São Paulo do século XXI. *EURE Revista latinoamericana de estudios urbano regionales*, v.47, 159-77, enero 2021.

SANTINI, D. *Passe livre*: as possibilidades da tarifa zero contra a distopia da uberização. São Paulo: Autonomia Literária, 2019.

_____. *Cidades com Tarifa Zero Universal no Brasil*. 2023. Disponível em: <https://docs.google.com/spreadsheets/d/1FFgkyuQEeYYBgk5kWC1P9HKZzlECBS4H/edit#gid=647725414>.

SÃO PAULO, Decreto n.56.834 de 24 de fevereiro de 2016. *Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo - PLANMOB/SP - 2015*. São Paulo 2016.

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA DO MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Proposta de barateamento das tarifas do transporte público urbano*. Brasília: Ministério das Cidades, 2006.

SHELLER, M. *Mobility justice*: the politics of movement in the age of extremes. London; New York: Verso, 2018.

SILVA, R. B. Tão longe do plano: lugar da mobilidade e periferias no zoneamento de São Paulo. *Le Monde Diplomatique OnLine*, janeiro, 2024. Disponível em: <https://diplomatique.org.br/mobilidade-periferia-zoneamento-sao-paulo/#:~:text=T%C3%A3o%20longe%20do%20plano%3A%20lugar,no%20zoneamento%20de%20S%C3%A3o%20Paulo&text=Quase%20no%20apagar%20das%20luzes,da%20cidade%20de%20S%C3%A3o%20Paulo>.

SIQUEIRA, R. G. S. *Aplicativos de transporte individual e as políticas públicas de mobilidade e transportes no Brasil e das cidades da Região Metropolitana de São Paulo*. São Bernardo do Campo, 2022. Dissertação (Mestrado em Planejamento e Gestão do Território) – Universidade Federal do ABC.

VELOSO, A. H. B. A *"Era do Ônibus"*: formação, ascensão e hegemonia do empresariado de ônibus urbano de Belo Horizonte – 1950-1990. Belo Horizonte, 2023. Tese (Doutorado em Economia) – Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal de Minas Gerais.

VILLAÇA, F. *O espaço intraurbano no Brasil*. São Paulo: Nobel; Lincoln Institute; Fapesp, 1998.

VILLAÇA, F.; ZIONI, S. A expansão do Metrô de São Paulo acentuando desigual-

dades. Anais do XII *Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*. Belém: Anpur, 2007.

ZIONI, S. Corredores de Ônibus em São Paulo: dez anos depois. *Anais do III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*. São Paulo: UPM, 2014.

RESUMO – Não são poucos os problemas econômicos, políticos, sociais afeitos aos transportes e mobilidade urbana que estarão à espera do próximo prefeito eleito da cidade de São Paulo, e vão exigir coragem para inovar. O escolhido não poderá se furtar a ter em sua agenda a transição da mobilidade, que implica adotar formas mais justas e sustentáveis para a mobilidade urbana, como também ter disposição para enfrentar arranjos interfederativos de governança e de gestão democrática. Para tanto, há de assumir uma abordagem alternativa ao planejamento de transportes tradicional, buscar soluções heterodoxas, em que os processos de apropriação da mobilidade pela comunidade levassem a mudança de lógicas e percepções e a práticas de governança e gestão mais democráticas, recuperando o protagonismo da gestão pública a favor da transição para a mobilidade justa e sustentável.

PALAVRAS-CHAVE: Transporte e mobilidade urbana, Transição da mobilidade, Mobilidade justa e sustentável, Governança, Gestão.

ABSTRACT – The economic, political, and social issues related to urban transportation and mobility, at the await for the next elected mayor of São Paulo city, are not few and will require boldness to innovate. It will not be possible for him to avoid the mobility transition on his agenda, which will require him to embrace fairer and more sustainable forms of urban mobility, as well as to be willing to tackle inter-federative governance and democratic management arrangements. For this purpose, it will be necessary to undertake an alternative approach to traditional transportation planning, also to search for unorthodox solutions, in which the process of appropriation of mobility by the community leads to a shift into the present rationale and understanding and more democratic governance and management practices, reinstating the leading role of public management in favour of the transition to just and sustainable mobility.

KEYWORDS: Urban transportation and mobility, Mobility transition, Just and sustainable mobility, Governance, Public management.

Silvana Zioni é doutora, professora associada da Universidade Federal do ABC.
@ – silvana.zioni@ufabc.edu.br / http://orcid.org/0000-0002-0668-6408.

Thiago Von Zeidler Gomes é doutorando pela Universidade Federal do ABC
@ – thiago.gomes@ufabc.edu.br / https://orcid.org/0000-0001-5526-6656.

Priscila da Mota Moraes é doutoranda pela Universidade Federal do ABC.
@ – priscila.moraes@ufabc.edu.br / https://orcid.org/0000-0002-1377-529X.

Recebido em 4.3.2024 e aceito em 18.6.2024.

[I,II,III] Universidade Federal do ABC, Santo André, São Paulo, Brasil.