

MOBILIDADE URBANA E DEMOCRACIA DELIBERATIVA: A ATUAÇÃO DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE E TRÂNSITO DA CIDADE DE SÃO PAULO/SP**URBAN MOBILITY AND DELIBERATIVE DEMOCRACY: THE MUNICIPAL COUNCIL OF TRANSPORT AND TRANSIT OF THE CITY OF SÃO PAULO/SP**

Carolina de Albuquerque¹
Juliana de Oliveira Vicentini²
Renata Miranda Lima³

RESUMO

Esta pesquisa estuda o direito de ir e vir, as dificuldades de locomoção e os espaços deliberativos como instrumento de melhoria da Mobilidade. A partir do conceito de Mobilidade Urbana apresentamos um panorama do acirramento dos problemas de Mobilidade na cidade de São Paulo, dentro dos tópicos de interesse do CMTT – Conselho Municipal de Trânsito e Transporte. A metodologia utiliza pesquisa bibliográfica e documental, além do estudo de caso, com o objetivo de pensar a mobilidade na Cidade de São Paulo e analisar as deliberações da CMTT entre agosto de 2013 e janeiro de 2018. Tem-se como resultado que o Direito de Ir e Vir, apesar de ser Direito de Liberdade, demanda prestações positivas do Estado, em razão de suas características de Direito Social; que a importância do Direito à Mobilidade Urbana é ampliada pela sua função de direito de meio; e que políticas públicas desenhadas e

¹ Doutora em Ecologia Aplicada pela Universidade de São Paulo Esalq/CENA (2017), Mestre em Direito pela Universidade Metodista de Piracicaba (2006), Especialista em Direito Constitucional pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas (2004) e Bacharel em Direito pela Universidade de Mogi das Cruzes (2002). Atualmente é Doutoranda no Programa de Pós-graduação em Direito Político e Econômico da Universidade Presbiteriana Mackenzie. Tem experiência na área de Direitos Humanos e Fundamentais e estuda questões relativas ao ambiente e à sociedade. Universidade de São Paulo Esalq/CENA – Brasil ORCID id: <https://orcid.org/0000-0001-8383-4972>. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6718630942660549> E-mail: carolinadealbuquerque@yahoo.com.br

² Doutora em Ciências pelo Programa de Pós-Graduação Interunidades em Ecologia Aplicada (Escola Superior de Agricultura 'Luiz de Queiroz' - ESALQ; Centro de Energia Nuclear na Agricultura - CENA / Universidade de São Paulo - USP). É Mestra em Ciências (Ecologia Aplicada) também pela Universidade de São Paulo. Graduada em Geografia, pelo Instituto Superior de Ciências Aplicadas. Universidade de São Paulo – USP – Brasil. ORCID Id: <http://orcid.org/0000-0002-9031-6679> Lattes: <http://lattes.cnpq.br/5187082981247691> E-mail: ju_vicentini@yahoo.com.br

³ Advogada, Mestre em Direito. Pós-Graduada pela Universidade Castilla La Mancha - UCLM em negociação, conciliação e mediação em resolução de conflitos. Pós-Graduada pelo Instituto Brasileiro de Ciências Criminais - IBCCRIM em parceria com o Instituto Ius Gentium Conimbrigae (IGC) Centro de Direitos Humanos da Faculdade de Direito da Universidade de Coimbra, em Direitos Fundamentais Internacionais. Universidade Nove de Julho – Brasil. ORCID Id: <https://orcid.org/0000-0002-1943-906X> Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9477688103206508> E-mail: renatamirandalima@yahoo.com.br

implantadas com participação popular são necessárias para equacionar as dificuldades impostas à Mobilidade.

Palavras-chave: Direito de Ir e Vir, Mobilidade Urbana; Democracia Deliberativa; Cidade de São Paulo, Conselho Municipal de Transporte e Trânsito - CMTT.

ABSTRACT

This research studies the right to come and go, the mobility difficulties and the deliberative spaces as an instrument to improve Mobility. Based on the concept of Urban Mobility, we present an overview of Mobility problems in the city of São Paulo, within the interest topics of CMTT - Municipal Council of Transit and Transport. The methodology is bibliographic, in addition to documentary research and case study, with the objective of thinking about mobility in the City of São Paulo and analyzing the deliberations of the CMTT between August 2013 and January 2018. As a result, the Right to Coming and going, despite being a Right of Freedom, demands positive benefits from the State, due to its characteristics of Social Law; the importance of the Right to Urban Mobility is enhanced by its role as a way to reach other rights; and that public policies designed with popular participation are necessary to address the difficulties imposed on Mobility.

Keywords: Right to Come and Go, Urban Mobility; Deliberative Democracy; City of São Paulo, Municipal Transport and Traffic Council - CMTT.

INTRODUÇÃO

Este estudo adveio de pesquisa sobre Mobilidade Urbana e democracia deliberativa realizada pelas autoras com o apoio do Programa de Educação Tutorial (PET), de Administração e Direito da Universidade Nove de Julho (UNINOVE), com a colaboração do Departamento de Ciências Exatas da Escola Superior de Agricultura “Luiz de Queiroz” (ESALQ) da Universidade de São Paulo (USP) aliando pesquisa teórica e estudo de caso como metodologia.

Considerando o Direito de ir e vir como Direito de Meio, portanto dentro dos parâmetros dos Direitos Sociais, a pesquisa apresenta as dificuldades de locomoção com uso de carro e ônibus na Cidade de São Paulo e por meio de análise estatística, estuda os arranjos na arena deliberativa da CMTT-SP (Conselho Municipal de Transporte e Trânsito na Cidade de São

Paulo), desde sua instituição em 2013, até janeiro de 2018, para se entender as dinâmicas de seus debates e sua capacidade de interferir na política pública municipal de trânsito e transporte.

Os debates sobre as formas de deliberação e suas dinâmicas em casos concretos são imprescindíveis tanto para se entender suas limitações práticas, como para se analisar as oportunidades criadas dentro dos espaços deliberativos, inclusive quanto à legitimidade na tomada de decisão, sendo o caso do trânsito e transporte e na cidade de São Paulo caso paradigmático que interessa a todos que vivem nesta e em outras cidades, que se encaminham para dificuldades semelhantes, tendo em vista o crescimento populacional e o incremento no uso de carro. Assim, tratamos da Mobilidade Urbana, fazendo um retrato de como é mover-se na cidade de São Paulo, para após pensarmos a deliberação e a atuação da CMTT.

1. MOBILIDADE URBANA

Mobilidade é direito de ir, vir e também ficar, portanto, é a primeira de todas as liberdades e condição de existência para quase todas as demais (FERREIRA FILHO, 1996, p. 255). Ela pode ser definida como um atributo relacionado aos deslocamentos realizados por indivíduos nas suas atividades de estudo, trabalho e lazer (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006). Nesse contexto, se a cidade desempenha papel importante nas diversas relações de troca de bens e serviços entre seus habitantes, é a Mobilidade, pela sua função essencial de permitir a fruição de outros direitos, que confere condições para que as pessoas possam usufruir da cidade (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006). A mobilidade caracteriza-se como Direito de Meio, no sentido de garantir a igualdade no exercício do Direito à Cidade e ser a ponte necessária à concretização de Direitos Fundamentais (ASSUNÇÃO; ARAÚJO, 2008).

Dentre os direitos que a Mobilidade concretiza, em uma visão ampliada, está o Direito à Cidade. Lefebvre (2001) considera que a cidade é o palco em que acontecem as relações e interações humanas e que, na contemporaneidade, ela ganha novas problemáticas e diferentes complexidades. Isto exige uma replanificação orientada a atender as necessidades sociais como de saúde, trabalho, educação e lazer, redesenhadas pela organização e produção industrial, crescimento econômico, globalização e avanço do capitalismo. Todas essas situações trazem uma nova morfologia às cidades e

carregam consigo novas contradições que são chamadas pelo autor de necessidades da sociedade Urbana.

As necessidades da sociedade Urbana entraram para a prática social na faceta do “direito ao trabalho, à instrução, à educação, à saúde, à habitação, aos lazeres, à vida. Entre esses direitos em formação figura o Direito à Cidade”, o qual é demarcado no espaço em que a vida Urbana se estabelece como um reinado do uso, dos locais de encontro e locais de trocas sociais (LEFEBVRE, 2001, p.139). A Mobilidade é o mecanismo que interliga todas essas necessidades que se apresentam com o Direito à Cidade.

A importância do Direito à Mobilidade Urbana ganha relevo e passa a figurar nos discursos teóricos, midiáticos e sociais na busca de melhorar a capacidade e possibilidade de locomoção, bem como o desenvolvimento de cidades inteligentes, tendo como base a compreensão de que a falta de Mobilidade frustra a função de viver na cidade e conseqüentemente o Direito à Cidade (RODRIGUES, 2007, p. 74; RECK, VANIN, 2020, p. 466).

O Direito à cidade constitui “um Direito de conformação mais coletiva que individual”, pois a reestruturação da realidade pressupõe uma harmonia de interesses e condições de diálogo, uma vez que a “busca da promoção de uma cidade mais inclusiva passa pela atividade política além de modificar a conjuntura social por meio da reestruturação do acesso, divisão dos equipamentos urbanos”, possibilitando uma apropriação mais inclusiva da cidade (LOURENÇO; FERNANDES, 2019, p. 402).

Os movimentos sociais pela reforma urbana introduziram nos debates jurídicos a necessidade de regulamentação das questões urbanas, o que culminou na regulamentação de um capítulo na Constituição de 1988 que orienta a Política Urbana corporificados nos artigos 182 e 183. Esses determinaram a criação de uma lei federal voltada a regulamentar os aspectos gerais do ordenamento urbano. Em 2001, foi sancionado o Estatuto da Cidade, Lei 10.257/01, que em seu artigo segundo apresenta os contornos que compreendem o Direito à cidade:

Art. 2. A política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante as seguintes diretrizes gerais:

I – garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações (BRASIL, 1998).

O Direito à cidade é transversal e enseja a concretização de um catálogo de direitos, que

segundo a concepção de Lefebvre (2001) perfaz em uma estrutura que entrelaça direitos individuais e sociais, que se complementam mutuamente. Essa compreensão alçou as casas legislativas, o que culminou na inserção da Mobilidade no texto Constitucional na figura do transporte por meio da emenda nº 90/2011, no final do ano de 2015. Contudo, sua inscrição na legislação não implica na sua eficácia social, sendo necessário que o Estado reconheça a Mobilidade como Direito Social Difuso, com materialidade, através de políticas públicas adequadas (LIMA; ALBUQUERQUE, 2015, p. 83).

O direito à cidade se perfaz nos direitos fundamentais, é transversal e diz respeito a possibilidade de recomposição material de direitos através da afirmação de novas formas de viver e autogerir o urbano (LOURENÇO; FERNANDES, 2019, p. 402).

2. MOVER-SE NA CIDADE DE SÃO PAULO

A cidade de São Paulo localiza-se na região sudeste brasileira, no estado que leva o seu mesmo nome, e possui 1.521.110 km² (IBGE, 2020). Em virtude da sua dimensão, a cidade é organizada em cinco regiões, nas quais se distribuem 96 bairros (Figura 1).

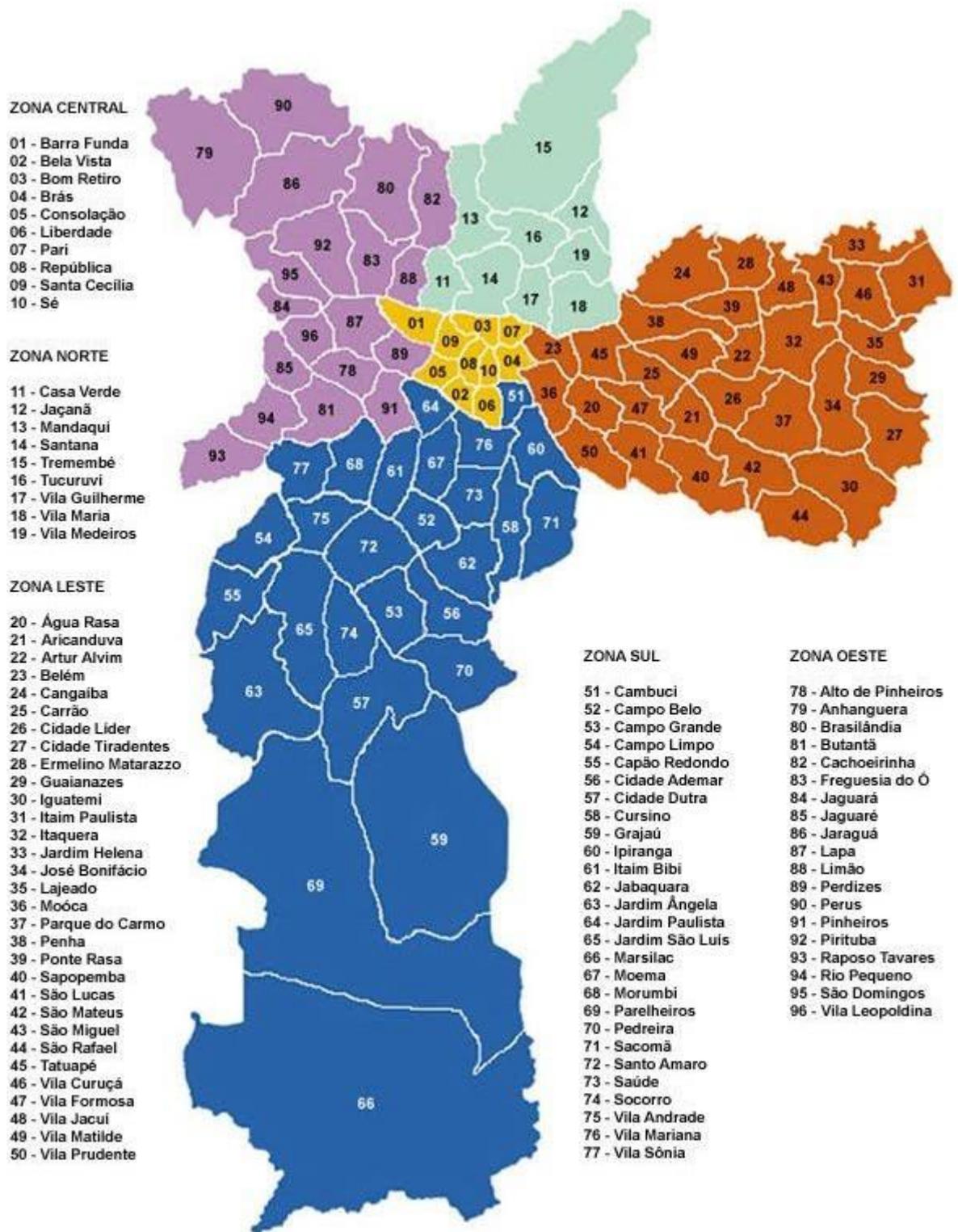


Figura 1 – Cidade de São Paulo: regiões e bairros

Fonte: <http://saopauloparainiciantes.com.br/wp-content/uploads/images//mapasaopaulo21.jpg>

São Paulo ocupa a quarta posição entre os maiores conglomerados urbanos do mundo, ficando atrás apenas de Tokyo, Delhi e Shangai (ONU, 2018). É a maior cidade da América Latina e a maior do Brasil. O território é ocupado por uma população estimada em 12.325.232 habitantes (IBGE, 2020), cujo Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) é de 0,805, conforme o último censo (IBGE, 2010) e Produto Interno Bruto (PIB) de R\$57.759.39,00, sendo considerado o maior do estado de São Paulo e do país (IBGE, 2017).

No Brasil, há 100.746.553 veículos cadastrados e São Paulo é a cidade com a maior frota cadastrada, detentora de 8.295.645 veículos (IBGE, 2018). Embora a cidade tenha 45.544 ônibus (IBGE, 2018), essa quantidade não consegue atender as demandas da população.

O transporte coletivo foi apontado por 24% dos entrevistados como uma das áreas mais problemáticas na cidade de São Paulo, o que o coloca na 5ª posição, atrás de saúde, educação, segurança e desemprego (IBOPE, 2017). A maioria dos que responderam que o transporte coletivo é uma área problemática têm entre 25 a 34 anos de idade e são usuários da zona Leste-1 e Sul-2 (IBOPE, 2017, p. 6).

Os entrevistados apontam que o tempo médio de trânsito verificado diariamente na cidade é de três horas, sendo as regiões mais atingidas as Sul-1, Sul-2 e Leste-1 (IBOPE, 2017, p. 22-23). Os principais meios de transporte utilizados pelos usuários na cidade São Paulo são: ônibus, para 47% dos usuários; carro, para 22%; metrô, para 13%; mobilidade a pé, para 8% (IBOPE, 2017, p. 25).

A qualidade do transporte coletivo via ônibus é avaliada negativamente pela maioria dos entrevistados, motivados pela ausência de segurança referente ao assédio sexual, para 62% dos usuários; furtos e roubos, para 58%; excesso de passageiros, para 58%; alto preço da tarifa, para 58%; não ter espaço para carrinhos malas e sacolas, para 56%; não ter espaço para crianças de colo e pequenas, para 50% (IBOPE, 2017, p. 33).

O estudo aponta que o preço da tarifa tem alto percentual de resposta entre os entrevistados, sendo que 52% desses informaram já ter deixado de realizar atividades de lazer e cultura em razão do preço da passagem, e 42% já deixaram de realizar consultas médicas em razão do preço da tarifa. Esses usuários que não realizaram alguma atividade são jovens, com baixa renda familiar mensal e moradores de regiões mais afastadas do considerado centro da cidade (IBOPE, 2017, p. 35).

Os dados indicam um aumento no uso de diferentes tipos de modais de transporte, principalmente os meios de mobilidade privada, coletivo, a pé e de bicicleta. Contudo, os maiores aumentos, entre os anos de 2016 e de 2017, foram os transportes coletivos, usados quase diariamente. As regiões que mais usam o transporte coletivo são a Norte-2 e a Sul-2 (IBOPE, 2017, p. 26 - 27).

Houve também o aumento do número de veículos motorizados na cidade de São Paulo, principalmente para transporte individual. A pesquisa aponta que o carro de passeio é usado por 7 em cada 10 entrevistados, especialmente nas regiões da Sul 1, Centro, Norte e Oeste, e que 4 em cada 10 faz uso diário ou relativamente frequente do automóvel para se locomover, somando 59% dos entrevistados (IBOPE, 2017, p. 41-44).

Conforme dados do IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, em 2013 a frota de automóveis em São Paulo era de 45.444.387; em 2014, de 47.946.665; em 2015, de 49.822.709; em 2016, de 51.296.982; em 2017, de 52.916.160 e em 2018, de 54.715.488. Conforme o DETRAN – Departamento Estadual de Trânsito de São Paulo, em 2014, mais de 186 mil carros foram emplacados, o que significa um aumento de 509 carros/dia na cidade, e a quantidade de automóveis que começaram a circular cresceu 3,4% e a de motocicletas, 4,5%, no mesmo ano (VALLE, 2015).

Nos últimos anos, verifica-se um aumento expressivo dos modais de transporte na cidade de São Paulo. Considerando as categorias motocicleta, micro-ônibus, automóvel, ônibus, caminhão e reboque, em 2016 havia 8.353.289 veículos (DETRAN, 2016). Em 2019, o montante saltou para 9.109.532 (DETRAN, 2019).

Em relação ao transporte coletivo de ônibus, houve um declínio na frota. Em 2013, o número de ônibus cadastrados foi de 14.805; em 2014, de 14.798; em 2015, de 14.754; em 2016, de 14.760, em 2017, de 14.456; em 2018, de 14.048; em 2019, de 14.024 e em 2020, até o mês de março, foram 14.038 veículos cadastrados (SPTRANS, 2020) (Figura 2).

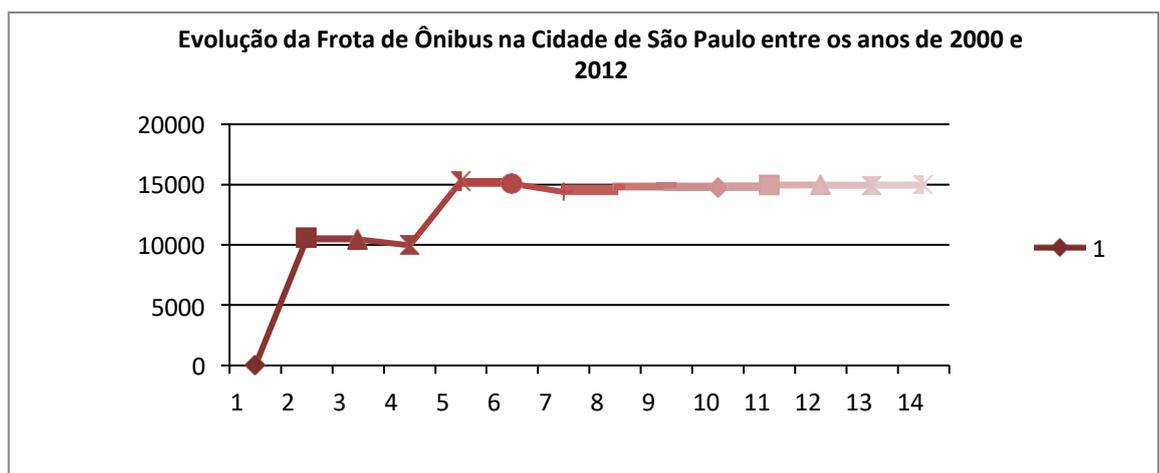


Figura 2 - Evolução da Frota de Ônibus na Cidade de São Paulo entre os anos de 2000 e 2012
Fonte: as autoras⁴.

⁴ Análise estatística e elaboração de gráficos em parceria com WIENDL, Jorge. Técnico de informática do departamento de Ciências Exatas, Esalq, USP.

Ao comparar as frotas de ônibus e de veículos em São Paulo, observa-se uma estagnação na quantidade da primeira e aumento da segunda (Figura 3).

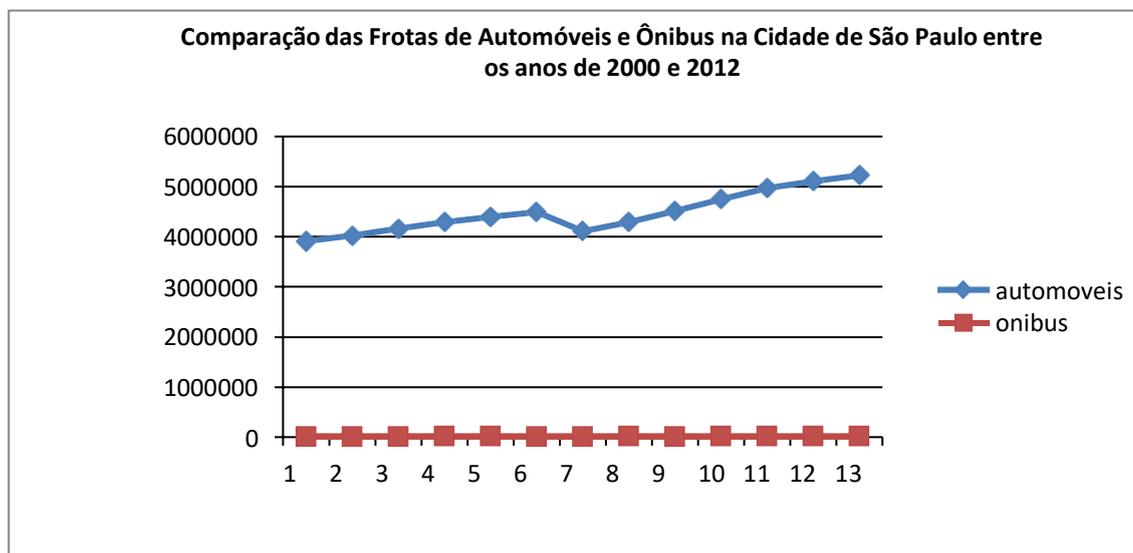


Figura 3 – Comparação das Frotas de Automóveis e Ônibus na Cidade de São Paulo entre os anos de 2000 e 2013

Fonte: as autoras⁵

O gráfico comparativo de frotas de automóveis e ônibus aponta uma tendência crescente no número de carros, normalmente utilizados por uma única pessoa na cidade, ao passo que a frota de ônibus se manteve estável desde 2004 até 2012, apesar de sua utilização por número maior de pessoas. No gráfico comparativo, o número de ônibus é tão inferior ao de automóveis, que os dados de seu crescimento não aparecem de forma significativa; por exemplo, no ano de 2012 tem-se 348 carros para cada ônibus (5.223.640 automóveis/ 15.006 ônibus).

Até 2012 os indicadores apontam para o contínuo crescimento da frota de carros, mas para uma estagnação no número de ônibus, apesar do aumento no número de veículos acessíveis, o que é altamente positivo para o aumento da mobilidade e inclusão social. Apesar disso, a estagnação numérica aponta para um cenário em que é inequívoca a necessidade de repensar as formas de Mobilidade e de transporte na cidade, reconstruir políticas públicas e resgatar sua importância social.

⁵ Análise estatística e elaboração de gráficos em parceria com WIENDL, Jorge. Técnico de informática do departamento de Ciências Exatas, Esalq, USP.

3. DELIBERAÇÃO

A conjugação dos dados apresentado à reflexão teórica evidencia que a efetividade da Mobilidade na Cidade é imprescindível e complexa, os problemas são multifatoriais e é necessário planejamento, estrutura e soluções criativas. Para tanto, é preciso pensar Mobilidade Urbana em espaços democráticos considerando: a história de cada localidade, as formas de uso do espaço público, a dinâmica social e as necessidades da população presente e futura para a elaboração das políticas de Mobilidade (LIMA, 2019, p. 315-316).

Problematizar a forma estabelecida da cidade e suas implicações no direito à cidade sob o enfoque da Mobilidade Urbana a partir de uma leitura crítica, é o que subsidia o processo democrático, pois “se os atores sociais entenderem o aspecto multifacetário da realidade urbana, estarão aptos para promoverem um espaço de decisão coletiva norteado pela comunicação e consenso racional sobre os problemas/perspectivas da cidade” (LOURENÇO; FERNANDES, 2019, p. 403). É justamente no contexto participativo por meio da atividade da autogestão que o direito à cidade se realiza se autoconhecendo, como um direito coletivo e ao mesmo tempo singular daquele espaço

O direito à cidade possui aspecto criativo e dinâmico, em constante fluxo e movimento, que deve ser construído no espaço e tempo específicos (LEFEBVERE, 2001, p. 142). Aqui é possível agregar a concepção habermasiana no sentido de que essa construção dialógica precisa estar afirmada por uma estrutura procedimental democraticamente pensada para que permita a elaboração de consensos racionais sobre os destinados do urbano. Daí a importância do espaço deliberativo para a construção de decisões sobre a Mobilidade na cidade. Assim, a ação comunicativa pode colaborar para que, politicamente, os agentes produtores do espaço urbano “possam (re)fundar a natureza dos equipamentos urbanos e estabelecer relações mais produtivas e eficazes entre todos” (LOURENÇO; FERNANDES, 2019, p. 402).

O espaço Deliberativo exige a “reunião das condições de igualdade”, liberdade e publicidade, o que implicará no fortalecimento da cidadania. Sem tais condições, o espaço deliberativo servirá apenas para que grupos dominantes imponham suas decisões sob o manto da formalidade (MARQUES, 2010, p. 7091-7092). A liberdade entre os que deliberam produz não somente decisões legítimas, mas cria um “sentimento de legitimidade nos cidadãos”. A transparência política é absolutamente fundamental para a concretização da democracia, pois é o mínimo exigível de uma decisão que há de ser imposta ao corpo social (BARRETTO, 2006, p. 193). Portanto, é necessário que os motivos decisórios sejam públicos e o são quando compreensíveis em seu conteúdo a qualquer um e acessíveis a todos os

cidadãos, devendo ocorrer em público “e não na privacidade da mente de alguém” (GUTMANN; THOMPSON, 2007, p. 20).

Gutmann e Thompson asseveram que os espaços deliberativos são permeados por características que são verdadeiras condições ao exercício da democracia: justificação das decisões tomadas, continuidade do diálogo e mutabilidade das decisões (2007, p. 19).

A justificação se impõe às decisões tanto dos cidadãos, quanto de seus representantes e, as razões, que são construídas pelo processo de justificação (*Reason Giving*), devem sustentar a decisão para posterior imposição (TAVARES, 2007, p. 87). As razões têm potencial de: produzir decisões que expressem valor de respeito mútuo; apaziguar diferentes opiniões produzindo tolerância; impedir imposição de decisões por meio do confronto de opiniões (BARRETTO, 2006); trazer nitidez à informação e refinar as preferências do debate o que pode levar, inclusive, à revisão de seus objetivos iniciais (MANIN, 2007).

A segunda característica de espaços deliberativos recai na continuidade do diálogo e na mutabilidade das decisões em razão das complexidades sociais (GUTMANN; THOMPSON, 2007). Críticos da democracia deliberativa sustentam que essas características implicam na ausência de estabilidade da conformação da política, gerando insegurança (GUTMANN; THOMPSON, 2007). Contudo, essa possibilidade respeita as minorias ao deixar o diálogo aberto, isso porque a democracia deliberativa é resultado de uma construção contínua e permanente, não é uma categoria fechada, nela sempre há espaço para reabrir questões antes decididas e isso é o que torna o regime político mais democrático (GUTMANN; THOMPSON, 2007).

O risco é que a abertura às mudanças da decisão pode implicar na sua manipulação, quando atende a grupos vulneráveis e/ou é contrária a uma maioria conservadora ou grupo privilegiado. Isso porque a manutenção do direito conquistado implica em constante luta para sua manutenção. Esse é o ônus da democracia.

Por tais razões é tão necessária a construção do debate e das justificativas a partir de um viés deliberativo capaz de filtrar a imposição de decisões e de construir um conhecimento comum que consiga imprimir pertencimento à decisão tomada ao máximo de pessoas possível.

Não se pode perder de vista que o modelo deliberativo visa suprir falhas por meio de “instrumentos participativos, formas públicas de fiscalização e mecanismos de deliberação direta” (MARQUES, 2010, p. 7087). Assim, a questão fundamental no modelo deliberativo gira em torno do paradigma democrático que precisa proporcionar aos cidadãos instrumentos para que se tornem

protagonistas nos processos de construção de decisões que trarão reflexos na vida social. Essa construção de decisões deve valorizar mecanismos de comunicação entre a sociedade e o Estado, bem como privilegiar a participação e o diálogo (MARQUES, 2010, p. 7095).

Os espaços deliberativos não comportam a imposição de decisões estatais sob o argumento de que suas políticas são as mais corretas, pois esse modelo exige que sejam ouvidos os pontos de vista daqueles que hão de conviver com os resultados de tais políticas, ou seja, o debate é necessário bem como é condição para se alcançar legitimidade material na decisão tomada (GUTMANN; THOMPSON, 2007, p. 39).

O procedimento deliberativo é fundamentado no fluxo de comunicação, no 'poder comunicativo', processo permeado pela argumentação e que tem como função contribuir para que o poder político seja alimentado pela vontade democrática do povo (HABERMAS, 2004, p. 290; HABERMAS, 2002, p. 152).

A transformação da opinião pública em poder comunicativo a partir dos procedimentos democráticos não implica no domínio ou controle do exercício do poder administrativo, mas na viabilidade de que a população participe do desenvolvimento das decisões, mesmo sem ter a palavra final. A opinião pública funciona como um meio de comunicação que pode, em certa medida, direcionar a atuação do poder possibilitando um intercâmbio das razões entre as partes que trazem questões, criticam, examinam as propostas tendo como objetivo final construir uma decisão racionalmente motivada (HABERMAS, 2004, p. 290; HABERMAS, 2002, p.160).

O diálogo deve existir com igualdade, liberdade, publicidade e cidadania para que produza decisões mais legítimas e partilhadas pelo máximo de pessoas possível. Ou seja, o procedimento deliberativo não busca a aceitação de todos os participantes, pois se depara com o limite da complexidade da sociedade moderna que inviabiliza a unanimidade, por conta da diversidade de valores e interesses, o que torna o consenso geral eventual e improvável (HABERMAS, 2004). Ocorre que quando o procedimento se torna um fim em si mesmo passa a ser capaz de produzir resultados com legitimidade democrática meramente formal, pois, apenas se usou do procedimento, sem o real comprometimento com a participação e o debate social (MARQUES, 2010)

4. DELIBERAR NA CIDADE DE SÃO PAULO

Na cidade de São Paulo, o espaço deliberativo sobre Mobilidade Urbana é o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT, criado pelo Decreto 54.058/01/07/2013, impulsionado pelas manifestações de junho de 2013⁶.

Conforme o artigo 4º do decreto municipal nº 56.995/18/05/2016, o CMTT é formado por conselheiros distribuídos em três seguimentos: 21 representantes dos órgãos públicos municipais que são indicados pelo poder público; 21 eleitos pela sociedade civil por votação direta no qual, dez representam geograficamente a cidade e onze representam os seguimentos temáticos ligados ao trânsito e transporte; outros 21 vinculados a entidades representantes e operadoras de serviços de transporte indicados e eleitos pelo poder público.

As principais finalidades do CMTT são: ser um órgão consultivo e garantir a gestão democrática e a participação popular; criar diretrizes destinadas ao planejamento e a aplicação dos recursos orçamentários destinados à Mobilidade Urbana; contribuir na formulação de políticas públicas municipais relacionadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU; acompanhar a elaboração e a implementação do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlaMob - SP; participar da revisão do Plano Diretor e de suas normas complementares; propor a normatização em questões de trânsito, entre outras (SÃO PAULO. Decreto Municipal nº 56.995, 2016), o que implica na discussão das políticas públicas de trânsito e transporte.

As políticas públicas devem fluir da “ação governamental que resulta de um conjunto de processos disciplinados pelo Direito voltados à realização de fins socialmente relevantes e juridicamente determinados” (BUCCI, 2006, p, 39), sendo um programa para a ação governamental formada por vários ciclos como: formação, planejamento, implementação, avaliação, fiscalização e controle. Para o cumprimento dessas etapas em conformidade com o Plano Nacional e Municipal de Mobilidade Urbana exige-se o planejamento em uma perspectiva democrática, de forma a afastar soluções imediatistas e descoladas das necessidades sociais.

O CMTT iniciou sua atuação com a construção de um plano de Mobilidade Urbana para a cidade de São Paulo em atenção à legislação da PNMU prevista na Lei Federal nº 12.587/2012. Verifica-se que

⁶ Trata-se de uma série de manifestações que ocorreram em São Paulo, inicialmente contra o reajuste da tarifa de ônibus, mas depois sua temática se ampliou em função de um conjunto questões relativas à prestação de serviço público e corrupção. Folha de São Paulo. 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1297985-nao-sao-so-20-centavos-dizem-manifestantes-na-avenida-paulista.shtml>>. Acesso em 12/09/2020.

a criação desse plano de mobilidade no espaço do CMTT está em consonância com a exigência estabelecida no Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo no artigo 229, ou seja, que se desenvolva de maneira participativa (DECRETO nº 56.834/2016).

Os assuntos mais discutidos nas reuniões do CMTT durante os quatro anos e cinco meses de trabalho analisados, ou seja, desde sua criação até janeiro de 2018 foram: aumento ou redução da velocidade nas marginais, o aumento de corredores de ônibus na cidade, meios para reduzir o uso de transporte privado e melhorias no transporte coletivo e não motorizados, tendo sempre como pano de fundo a busca por melhorias no trânsito e transporte.

Na primeira reunião ocorreu a posse dos conselheiros que foram indicados pelo presidente do CMTT e foi elaborada uma proposta de eleição para os representantes da sociedade civil. Essa reunião contou com a presença de diversas associações como o sindicato dos motoristas de transporte rodoviário urbano, que criticou a entrada do táxi no corredor do ônibus, e de associações como A Rede Nossa São Paulo, que informou estar desenvolvendo eventos para apresentar alternativas para o financiamento do transporte coletivo em São Paulo. Foi também apresentada a situação do sistema de transporte e as perspectivas para os próximos anos. (Prefeitura de São Paulo - 1º ATA da CMTT-SP, 2013, p. 1-2).

Na segunda reunião do CMTT foi apresentado de regimento interno, o formato da eleição da sociedade civil, o processo para a criação do Plano Diretor estratégico em 4 etapas, distribuídas entre avaliações temáticas, oficinas de propostas, atividades devolutivas e participações online. Todo o processo contou com ampla participação popular, tanto nos encontros presenciais, quanto pela plataforma online Gestão Urbana SP, gerando um grande número de propostas e contribuições para a construção do texto da Minuta do Projeto de Lei que a ser encaminhado para Câmara Municipal de São Paulo. Diversos setores sociais como os representantes do seguimento de taxi, metrô, ônibus público, mulheres e participação política e o seguimento de bicicletas se apresentaram. O seguimento de ônibus parabenizou a inclusão de faixas na cidade e reivindicou a inclusão de melhorias nas condições de trabalho, como banheiro e local de alimentação. Após as considerações finais o Presidente respondeu perguntas quanto a necessidade de manutenção das faixas de ônibus, de redução da velocidade dos carros para compatibilizar o sistema viário às necessidades da bicicleta etc., sendo acordado que cada grupo trouxesse contribuições para constar no plano de mobilidade a ser discutido na próxima reunião (Prefeitura de São Paulo 2º ATA da CMTT-SP, 2013, p. 1 - 4).

A terceira reunião foi conjunta com o CMTT, Conselho Municipal de Política Urbana e o Conselho Municipal da Cidade de São Paulo. Neste encontro a principal pauta era o Plano de Mobilidade Urbana

especialmente no que diz respeito aos seus eixos estruturantes e a metodologia para sua elaboração. Foi apresentada uma carta aberta do GT do CMTT, que destacava que o conceito orientador do trabalho era a “redução do uso de carro, a priorização do transporte coletivo, do pedestre, da acessibilidade, e o incentivo aos modos alternativos ao transporte motorizado individual”. (Prefeitura de São Paulo 3º ATA da CMTT-SP, 2013, p. 2). Portanto, a finalidade do Plano de Mobilidade seria qualificar a vida cotidiana de cada cidadão. Nesta reunião foi apresentado um roteiro de elaboração do plano de Mobilidade Urbana de São Paulo (Figura 4).

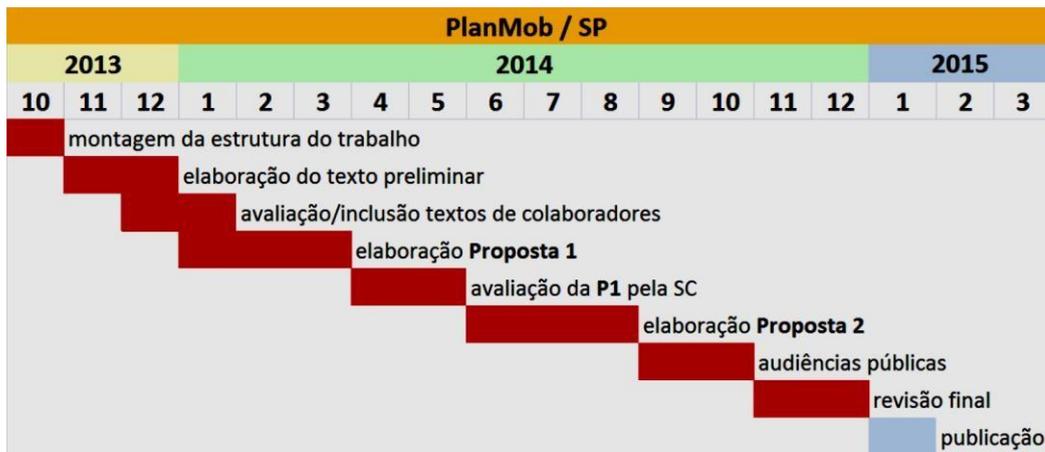


Figura 4. Roteiro de elaboração do plano de Mobilidade Urbana de São Paulo

Fonte: SÃO PAULO. CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSITO E TRANSPORTE. 3º Ata CMTT, 2013, p. 03.

Disponível em:

<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/relatorio3_1383815432.pdf>

O debate da 4ª reunião se estendeu até a 5ª reunião, em razão dos questionamentos quanto à influência do uso dos corredores de ônibus pelos táxis no transporte público coletivo, sendo apresentado estudo técnico para qualificar o debate, que constatou que o táxi tem interferência negativa na Mobilidade, diminuindo a velocidade dos ônibus. Este resultado deu ensejo a muito debate no Conselho, deixando evidente um choque de interesses, mas nenhuma decisão definitiva foi tomada naquele momento para viabilizar o amadurecimento do debate, o que permitiu a continuação do diálogo (Prefeitura de São Paulo - 5ª ATA da CMTT-SP, 2014, p. 2 a 8).

Outra questão estudada foi a ampliação do rodízio na cidade, o que não foi visto como efetivo pelos conselheiros do CMTT, sob o argumento de que os que podem adquirir mais de um carro ou outra moto facilmente burlariam a norma, o que “causaria um desgaste que em pouco tempo vai se exaurir” (Prefeitura de São Paulo - 5ª ATA da CMTT-SP, 2014, p. 2 a 8).

O grupo de Trabalho de Mobilidade Urbana observou que o discurso atual se direciona para um novo olhar sobre a malha ferroviária e tem como enfoque o transporte de pessoas, pois “São Paulo não suporta mais em horários de pico o aumento da frota de automóveis, uma vez que os prejuízos são: econômicos, humanos e ambientais”, assim, reconheceu-se a necessidade do planejamento no transporte (Prefeitura de São Paulo - 6º ATA da CMTT-SP, 2014, p. 1 e 2).

Posteriormente, na 13ª ata, foi apresentado estudo que informou que o maior índice de vítimas de acidentes nas vias públicas é de vendedores avulsos, pessoas em situação de rua e motoqueiros (Prefeitura de São Paulo - 13ª ATA da CMTT-SP, 2015, p. 3). Assim, o ponto que passou a ser discutido na CMTT foi quanto ao número de acidentes que ocorrem diariamente na cidade e a necessidade de preservar vidas no trânsito. Para tanto, com base no estudo apresentado, foi desenvolvido um programa de Redução de Acidentes e Mortes, por meio da integração de dados da saúde e do transporte em relação a acidentes, mortes e segurança no trânsito, organizado por Horácio Augusto Figueira (Especialista em Engenharia de Transportes) e pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET. A finalidade do estudo era direcionar a implementação de políticas públicas na cidade (Prefeitura de São Paulo - 15ª ATA da CMTT-SP, 2015, p. 5).

Para além dos assuntos referentes à Mobilidade Urbana, detectaram-se nas atas do CMTT questionamentos e reivindicações quanto à ausência de pluralidade de atores e participação de diferentes grupos sociais na formulação das decisões sobre Mobilidade na cidade.

Como exemplo do exposto, em 2015, foi suscitada a sub-representação das mulheres nos espaços de controle social, com o requerimento da ampliação da participação da mulher no CMTT, para que a formulação das decisões influenciasse as políticas públicas de forma transversal. Assim, solicitaram ao Conselho um novo olhar quanto a seus componentes para a próxima eleição que ocorreria em 2016 (Prefeitura de São Paulo - 13ª ATA da CMTT-SP, 2015, p. 2).

Tais questionamentos se mantiveram durante diversas reuniões e, em resposta, no mês de março de 2015 o CMTT propôs projeto de lei municipal que foi promulgado pelo prefeito da época resultando na regulamentação da lei nº 15.946/2013, que dispõe sobre a obrigatoriedade de no mínimo 50% (cinquenta por cento) de mulheres na composição dos conselhos de controle social do Município, por meio do Decreto nº 56.021.

Considera-se que a regulamentação da lei foi um importante passo para a melhoria dos debates sobre transporte e Mobilidade na Cidade, que, por serem complexos, precisam da inclusão de diferentes grupos no debate para que haja a amplificação da atenção em relação às reivindicações de diferentes seguimentos sociais.

Nas reuniões finais do ano de 2015 foi concluído o Plano de Mobilidade. As discussões construídas no CMTT deram base para o desenvolvimento do PlaMob de São Paulo, uma vez que as sugestões foram entregues ao Prefeito, que as incorporou no Decreto nº 5.834 de 24 de fevereiro de 2016, afirmando a importância da acessibilidade, a necessidade de pensar o desenvolvimento sustentável e a segurança nos deslocamentos. Tais questões foram adotadas como princípios norteadores do Plano de Mobilidade Urbana na cidade de São Paulo o que evidencia o princípio da construção de uma gestão democrática (Prefeitura de São Paulo - 16º ATA da CMTT-SP, 2015, p. 2).

O primeiro encontro do ano de 2016 se iniciou com a 17ª reunião do Conselho, realizada em março de 2016, que teve como tema principal a participação da mulher na sociedade e na gestão pública, para a fixação de diretrizes de paridade de gênero para as próximas eleições do CMTT, além de serem apresentadas propostas de reestruturação do CMTT, para o atendimento ao Decreto nº 56.021 de 2015 (Prefeitura de São Paulo - 17º ATA da CMTT-SP, 2016, p. 1).

A primeira proposta sugeria que o número de cadeiras fosse mantido e dentre as existentes houvesse política de paridade de gênero; a segunda proposta, que o número de cadeiras fosse para 96, ampliando também a representação regional e temática, e dentro desse número de cadeiras houvesse paridade de gênero (Prefeitura de São Paulo - 17º ATA da CMTT-SP, 2016, p. 5 - 6). Alguns conselheiros solicitaram a ampliação do debate, para abranger mulheres negras e

A maioria das mulheres que compunha o Conselho se posicionou em prol da primeira proposta, pois compreendiam que para equidade de gênero não era necessário o aumento do número de cadeiras, entretanto foi vitoriosa a proposta de aumento do número de cadeiras (Prefeitura de São Paulo - 17º ATA da CMTT-SP, 2016, p. 9 - 10).

Considera-se que a votação ter ocorrido na mesma reunião, após o debate, inviabilizou a extensão da discussão e o amadurecimento de ideias, o que trouxe reflexos para a reunião seguinte, que rediscutiu a reestruturação e ampliação de cadeiras do CMTT, sendo apresentada uma moção de repúdio ao presidente do conselho, acatado em caráter de recurso e encaminhado para a Comissão eleitoral que, em conjunto com a Secretaria Municipal de Participação das Mulheres, formularam uma nova proposta. Assim, foi posta em votação a deliberação, sendo decidido que esta ocorreria imediatamente, sendo 15 votos pela nova proposta, sem aumento de cadeiras, com sua redistribuição e a inclusão de uma cadeira para políticas às mulheres (Prefeitura de São Paulo - 18º ATA da CMTT-SP, 2016, p. 4 - 8).

A mudança de decisão evidencia, de um lado, que a ausência de amadurecimento do debate gera decisões mais frágeis, especialmente no que diz respeito a sua legitimidade e, de outro, a

importância de espaços deliberativos para que grupos possam ser ouvidos inclusive para alterar uma decisão anteriormente tomada. Soma-se a isso o fato de que tanto a continuidade do diálogo como a mutabilidade das decisões são características da deliberação, por isso a importância do amadurecimento da discussão para a justificação das decisões tomadas e ampliação de estabilidade

As duas últimas reuniões de 2016 encerraram mandatos, deram posse aos novos Conselheiros, findando o ano e fixaram as expectativas quanto à gestão futura. (Prefeitura de São Paulo. Reunião extraordinária da CMTT, 2016, p. 2). Verificando-se que as atas até o julho de 2017 eram longas e vários assuntos eram debatidos. (Prefeitura de São Paulo - 21° ATA da CMTT-SP, 2017, p.1-2).

No ano de 2017, houve eleição e a cidade de São Paulo passou a ter um novo Chefe do Poder Executivo e a SMT – Secretaria Municipal de Transporte e a CET realizaram a abertura da primeira reunião do ano, afirmando estarem abertas ao diálogo com a CMTT e com a sociedade civil (Prefeitura de São Paulo - 21° ATA da CMTT-SP, 2017, p. 3), sendo imediatamente questionadas sobre a não participação do CMTT e das suas câmaras temáticas na decisão sobre o aumento da velocidade nas marginais (Prefeitura de São Paulo - 21° ATA da CMTT-SP, 2017, p. 5).

O representante da CET afirmou que a decisão de aumentar a velocidade permitida é ‘a melhor para a cidade’, pois “as marginais são equipamentos urbanos, projetadas para atender deslocamentos longos que devem ser atendidos pela pista expressa” (Prefeitura de São Paulo - 21° ATA da CMTT-SP, 2017, p. 6), ao que a conselheira do grupo de usuários, Gabriela Vuolo, apresentou estudo que afirma que apenas 9 segundos são ganhos com o aumento da velocidade, no percurso realizado de ponta a ponta nas marginais (Prefeitura de São Paulo - 21° ATA da CMTT-SP, 2017, p. 9).

Afirmou-se que o problema urbano não poderia ser resolvido com o aumento da velocidade permitida e que a decisão contraria estudos internacionais, o PNMU, o Programa de Desenvolvimento Educacional – PDE, as indicações da Organização das Nações Unidas - ONU, da Organização Mundial da Saúde - OMS e os acordos internacionais assinados pelo Brasil com esses órgãos, além do que a fiscalização não evita acidentes (Prefeitura de São Paulo - 21° ATA da CMTT-SP, 2017, p. 7).

Essa primeira reunião do ano de 2017 evidencia um dissenso entre a opinião dos conselheiros e a decisão tomada pela Prefeitura em relação ao aumento da velocidade, sem a oitiva da CMTT. Algumas falas da ata demonstram o sentimento de ilegitimidade da decisão, como por exemplo: “os agentes públicos passaram a agir como se a mudança da gestão desse um cheque em branco ao Prefeito” (Prefeitura de São Paulo - 21° ATA da CMTT-SP, 2017, p. 8-11).

As reuniões seguintes no CMTT continuaram tendo como tônica o aumento da velocidade nas marginais, apesar de esta não constar da pauta das reuniões. Como exemplo, a 23ª reunião do CMTT, realizada em 27 de abril de 2017, apesar de sua pauta tratar do Maio Amarelo⁷, o assunto predominante foi o aumento da velocidade. (Prefeitura de São Paulo - 23ª ATA da CMTT-SP, 2017, p. 2). Nesta reunião os conselheiros, principalmente os que compõem grupos temáticos e os representantes dos usuários, passaram a criticar a incoerência entre o Maio Amarelo e as políticas adotadas pela atual gestão desde o começo do mandato. Eles foram incisivos ao questionar se “o Maio Amarelo será uma política pública efetiva, trazendo segurança viária e redução do índice de acidentes, ou apenas marketing” (Prefeitura de São Paulo - 23ª ATA da CMTT-SP, 2017, p. 3).

Alguns conselheiros insistiram em requerer da SMT e da CET a reavaliação do aumento da velocidade, pelo aumento do número de mortes de motociclistas. Contudo, a gestão atual afirmou não estar estudando uma revisão dos limites de velocidade, pois “a CET está convencida de que os limites impostos em cada um dos trechos estão adequados” (Prefeitura de São Paulo - 23ª ATA da CMTT-SP, 2017, p. 8).

O Conselheiro Titular dos Usuários Temáticos: Meio Ambiente e Saúde, Vitor Leal Pinheiro, chegou a parabenizar a gestão municipal “pelo aumento da velocidade e de mortes nas Marginais e pelo esvaziamento do CMTT, com mais representantes do governo do que da sociedade”. Disse que vê “um CMTT cada vez mais esvaziado da sua perspectiva, que seria a real discussão, uma vez que as decisões são eminentemente políticas”, pois apesar de usarem argumentos técnicos, “de técnicos não tem nada” (Prefeitura de São Paulo - 23ª ATA da CMTT-SP, 2017, p. 9).

O presidente da reunião, Sérgio Avelleda, respondeu que não interrompeu a fala de nenhum conselheiro: “Todo mundo que está pedindo a palavra, aqui, está sendo atendido” e desafiou alguém a dizer que a condução do Conselho não seria democrática. Ressaltou que estavam presentes 86% dos conselheiros da administração municipal, 33% dos operadores e 52% dos usuários temáticos e regionais e que “a reunião foi convocada igualmente para todos e também publicada no Diário Oficial, inclusive, havia a presença de não conselheiros” (Prefeitura de São Paulo - 23ª ATA da CMTT-SP, 2017, p. 9).

⁷ O Maio Amarelo é uma iniciativa internacional no intuito de mobilizar tanto o poder público como a sociedade civil quanto ao alto índice de mortos e feridos no trânsito em todo o mundo. Foi proposto que na cidade de São Paulo o dia 31/05 será aclamado como o Dia “D”, no qual se pretende um (1) dia sem acidentes com vítimas no trânsito (Prefeitura de São Paulo - 23ª ATA da CMTT-SP, 2017, p. 3).

A 24ª reunião ocorreu em maio e teve como pauta a licitação de outorga para concessão de serviço de transporte público. Houve espaço para debate, apesar de terem comparecido menos representantes da sociedade civil, havendo muitos convidados, representantes do governo e operadores de serviço. Alguns conselheiros questionaram o aumento da velocidade, mas esse assunto não foi debatido sob a justificativa de não constar na pauta (Prefeitura de São Paulo - 24ª ATA da CMTT-SP, 2017, p. 8).

A 25ª reunião contou com a presença do Prefeito e teve como principal pauta o planejamento ciclo viário na cidade e Suzana Nogueira do Departamento de Planejamento de Modos Ativos da CET apresentou o planejamento da rede ciclo viária estrutural (Prefeitura de São Paulo - 25ª ATA da CMTT-SP, 2017, p. 2).

Marina Harkot, Rafael Drummond e Daniel Guth, Conselheiros do segmento de bicicleta, reclamaram a não disponibilização de orçamento para os pontos desconectados da ciclovia e questionaram o congelamento de verba que havia sido liberada, especificamente referente à “parte da Operação Urbana Faria Lima, a ciclo passarela e a adequação das pontes Eusébio Matoso e do Jaguaré”. Os conselheiros finalizaram a fala inquirindo o real compromisso deste governo com o cumprimento do PlanMob (Prefeitura de São Paulo - 25ª ATA da CMTT-SP, 2017, p. 4).

Sérgio Avelleda, Secretário de Mobilidade e Transportes afirmou que:

Em seis meses de gestão, já houve várias reuniões (quase 20, ao todo) do CMTT e suas Câmaras Temáticas de Bicicleta e Pedestres; ele próprio participou da maioria, significando um comprometimento do governo com essas causas. Recebemos um ambiente a respeito da temática “bicicletas” muito complicado na cidade. Há entidades com legitimidade social, com muito desconforto em relação a determinadas ciclovias. Nós, como governo, não podemos deixar de ouvir todos os atores da sociedade. Há outros setores querendo discutir, com o governo municipal, a maneira como o plano ciclo viário foi implantado nos últimos quatro anos. É preciso entender que essas pessoas têm o direito de serem ouvidas; muitas delas se sentiram, durante a implantação do plano ciclo viário, alijadas do processo de participação. Recebi reclamação brutal dos comerciantes do Bom Retiro sobre a queda de clientela em função da implantação de ciclovia na região. Um cenário, segundo os reclamantes, de redução da sua atividade econômica mais intensa no eixo da ciclovia. **Fazer política pública não se resume a um planejamento técnico de gabinete ou de adequação ao anseio de uma parte da sociedade. A política pública é sustentável a longo prazo, quanto mais apoio político e social ela tiver. Implantar ciclovia agradando apenas os ciclistas ou ciclo ativistas e desagradando todo o resto da sociedade é favorecer o bikelash!** (Prefeitura de São Paulo - 25ª ATA da CMTT-SP, 2017, p. 6). (grifo nosso)

Na sequência, o conselheiro Daniel Guth expôs a angústia dos ciclos ativistas ao afirmar que “em

seis meses de gestão, foram removidas ciclovias no Morumbi (Rua Amarílis) e na Vila Maria.” Replicou “que tem visto uma agenda, até o momento, negativa para quem anda de bicicleta na cidade de São Paulo”, e citou como exemplo o aumento nos limites de velocidade nas Marginais e o crescimento no número de mortes de pedestres e ciclistas (Prefeitura de São Paulo - 25° ATA da CMTT-SP, 2017, p.7).

Os temas uso de bicicletas e ciclovias não foi desenvolvido nas reuniões seguintes até o final de 2017, sendo o Conselho incapaz de estruturar caminhos para o desenvolvimento de soluções em problemas que abrangem interesses opostos entre comerciantes, ciclistas e sociedade como um todo. Também não foram discutidas medidas para atender o PlanMob, referente à bicicleta na cidade, nem encaminhamentos para o melhoramento das ciclovias e ciclo faixas já implantadas, o que se apresenta como retrocesso no PlanMob para o cumprimento de políticas públicas.

É importante destacar que a partir das reuniões seguintes as pautas passaram a ser curtas tendo apenas um tópico a ser abordado, com a fala de poucas pessoas (entre 3 e 4) sem muita discussão. É exemplo a 27ª reunião que tinha como pauta principal o planejamento da concessão de terminais Urbanos, especialmente o Terminal Capelinha, Campo Limpo e Princesa Isabel. Esta reunião se iniciou com 28 conselheiros, o presidente e o Secretário Sérgio Avelleda, com a presença majoritária de representantes da CET e SPTRANS. (Prefeitura de São Paulo - 27° ATA da CMTT-SP, 2017, p. 2).

A reunião foi iniciada com a apresentação de projeto de intervenção Urbana e os conselheiros trouxeram questionamentos e contribuições quanto à acessibilidade de pessoas com deficiência, bem como a necessidade de o plano de intervenção Urbana abarcar a Mobilidade a pé ao redor do terminal urbano (Prefeitura de São Paulo - 27° ATA da CMTT-SP, 2017, p. 3).

A 28ª reunião ocorreu durante a semana da Mobilidade a pé, com destaque para a necessidade de fortalecimento da campanha “todos juntos contra o abuso no transporte”. Houve pouca discussão, que deu destaque aos representantes da CET e da SPTRANS (Prefeitura de São Paulo - 27° ATA da CMTT-SP, 2017, p.3).

Na 29ª reunião da CMTT a principal pauta foi pensar a Mobilidade com foco na Zona Norte de São Paulo. Verificou-se a presença de muitos representantes do setor do transporte como CET, SPTRANS e convidados, com poucos representantes de seguimentos sociais, dos modais Mobilidade a pé e pessoas com deficiência e ausência dos grupos temáticos e representantes dos usuários (Prefeitura de São Paulo - 29° ATA da CMTT-SP, 2017, p. 1-2).

Na 30ª reunião também se verificou a presença majoritária de seguimentos do Estado e concessionários como CET, SPTRANS, Secretária Municipal de Transporte e Secretário Adjunto. Esta

Reunião teve como principal pauta o Orçamento SMT e Movimento Trânsito Seguro. Os Conselheiros presentes alertaram quanto à necessidade de adotar medidas para retomar o quórum inicial das reuniões, pois a presença foi reduzida consideravelmente em relação aos meses iniciais (Prefeitura de São Paulo - 30º ATA da CMTT-SP, 2017, p. 1-2).

O debate sobre temas relevantes, que deveriam avançar até junho de 2017, ou não aconteceu ou não se efetivou como deveria pela ausência de seguimentos sociais, representantes dos usuários e grupos temáticos, que obstaculizou o desenvolvimento das pautas. Este retrato da CMTT no ano de 2017 pode estar correlacionado com um processo de esvaziamento que se iniciou com a diminuição do espaço deliberativo efetivo quanto ao aumento de velocidade nas vias e decisões referentes a modais não motorizados na cidade.

Também se constatou que, de forma sequencial, as reuniões passaram a apresentar um padrão em que são apresentadas as disposições da pauta, majoritariamente pelos representantes da CET ou da SPTRANS e todos os presentes concordam com as propostas apresentadas.

A 31ª reunião é a última do ano de 2017. Nesta oportunidade é feito um balanço geral das reuniões do ano corrente e mais uma vez contou com a presença majoritária do seguimento do transporte público. Foi feita uma retrospectiva das ações para cumprimento do plano de Mobilidade e o movimento de ciclistas apontou que nenhuma de suas demandas foi acolhida neste ano e que o cumprimento do PlanMob não teve avanços no que diz respeito ao seguimento de bicicletas (Prefeitura de São Paulo - 31º ATA da CMTT-SP, 2017, p.1-2).

A 32ª reunião foi à primeiro no ano de 2018 e deu sequência ao debate sobre a licitação de transporte público. É marcante a presença majoritária de seguimentos da CET e SPTRANS e a reflexão inicial proposta por Sérgio Avellada foi como retomar o quórum das reuniões, pois a quantidade de pessoas estava visivelmente menor. Apesar de destacada esta preocupação no início da reunião, a CMTT não propôs soluções a este respeito e o grupo voltou a discutir os aspectos do edital de licitação de transporte públicos, com a prorrogação do prazo para consulta pública, estrutura dos terminais e acessibilidade à pessoa com Mobilidade reduzida (Prefeitura de São Paulo - 32º ATA da CMTT-SP, 2018, p. 1).

Assim, nas atas do ano de 2017, o espaço de fala é preponderante dos técnicos da CET e SPTRANS e estes descrevem ações realizadas pela atual gestão com pouco espaço para debate. Verifica-se uma redução brusca do número de participantes na construção do debate e apesar deste fato ser percebido e relatado pelos participantes da CMTT, nada foi sugerido para gerar mudanças, tais como reativar a pluralidade no debate ou ampliar a efetividade das decisões do Conselho.

O afastamento dos cidadãos das reuniões do conselho ou sua desconsideração os afastam o protagonismo necessário para a construção de decisões democráticas e as atas das reuniões apontam que o CMTT enfrenta um momento delicado no que diz respeito à quantidade e qualidade do debate, inclusive pela fragilidade das justificativas apresentadas pela administração pública e pela mera formalidade do procedimento. É possível verificar que a democracia deliberativa pode apresentar problemas que podem levar ao esvaziamento do espaço deliberativo pela redução de sua capacidade de diálogo democrático, o que culmina no retrocesso na construção e implementação de políticas públicas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A concretização do Direito à Mobilidade permite a fruição do Direito à Cidade, interligando suas necessidades através da concretização de outros direitos, como o acesso a saúde, educação e lazer; reestruturando a realidade de forma mais coletiva, transversal e inclusiva, e fixando novas formas de viver e autogerir o urbano.

A cidade de São Paulo é o quarto maior conglomerado urbano do mundo, a maior cidade do Brasil e da América Latina, conta com a maior frota de carros cadastrada no país e possui frota de ônibus insuficiente para as demandas da população. Soma-se a isto o aumento paulatino dos carros e a estagnação na quantidade de ônibus. Apesar disso, nos últimos anos, houve o aumento de veículos acessíveis e do uso de diferentes tipos de modais de transporte, sendo necessário repensar as formas de Mobilidade e de transporte na cidade, reconstruir políticas públicas e resgatar sua importância social.

Os dados apresentados e a reflexão teórica indicam que efetivar a Mobilidade na Cidade é imprescindível e complexo, os problemas são multifatoriais e é necessário planejamento, estrutura e soluções criativas, desenhadas em espaços democráticos, que considerem: a história de cada localidade, as formas de uso do espaço público, a dinâmica social e as necessidades da população presente e futura. Os espaços para a criação desses consensos racionais devem: justificar as decisões tomadas, dialogar de forma contínua e compreender que as decisões são mutáveis. Portanto, o protagonismo que os cidadãos alcançam na democracia deliberativa implica na valorização do diálogo entre a sociedade e o Estado, não comportando a imposição de decisões estatais, apesar de não implicar em controle do exercício do poder administrativo, e não alcançando o consenso, por esbarrar na complexidade da sociedade atual.

O Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT, é o espaço deliberativo para questões de mobilidade na cidade de São Paulo e dele participam membros dos órgãos públicos municipais, da sociedade civil e entidades representantes e operadoras de serviços de transporte, que iniciaram suas atividades com a construção de um plano de Mobilidade Urbana para a cidade, com o intuito de qualificar a vida cotidiana de cada cidadão.

Os assuntos mais discutidos nas reuniões do CMTT durante os quatro anos e cinco meses de trabalho analisados foram: aumento ou redução da velocidade nas marginais, aumento de corredores de ônibus na cidade, meios para reduzir o uso de transporte privado e melhorias no transporte coletivo e não motorizados.

Vários debates foram ancorados em estudos técnicos, como por exemplo, os que afirmam que o táxi na faixa de ônibus tem interferência negativa na Mobilidade, diminuindo a velocidade dos ônibus, e que o maior índice de vítimas de acidentes nas vias públicas é de vendedores avulsos, pessoas em situação de rua e motoqueiros. Em ambos os casos o choque de interesses era importante, mas no primeiro não foi tomada decisão definitiva e no segundo, houve a criação do programa de Redução de Acidentes e Mortes. Dessa forma, a arena pública lida com interesses conflitantes, com capacidades distintas para a proteção de seus interesses, e a formação dos consensos requer estudos que são analisados e não obrigatoriamente seguidos. Além disso, principalmente nas primeiras atas, o CMTT sopesava nas suas decisões as dificuldades de implementar mudanças positivas para o trânsito e a efetividade das mudanças a médio e longo prazo, como é o caso da decisão de não ampliação do rodízio na cidade.

A representatividade de mulheres também foi tópico das reuniões implicando em amplo debate e dificuldade de reformulação do Conselho para conformar sua composição com a necessidade legal de 50% de participação de mulheres. Neste caso, houve a alteração de uma decisão inicialmente tomada, indicando a mutabilidade da deliberação e a necessidade de amadurecimento do debate para o fortalecimento das decisões tomadas.

As conclusões da CMTT inscritas no Plano de Mobilidade construído até 2015 foram incorporadas na legislação municipal em 2016, fixando como princípios: a acessibilidade, a necessidade de pensar o desenvolvimento sustentável e a segurança nos deslocamentos. Tal fato fortaleceu o CMTT e seus membros, que puderam nessa oportunidade ver suas deliberações realizadas pelo Poder Público.

Em 2017, houve mudança no Executivo Municipal o que implicou na alteração da dinâmica da relação Conselho – Estado. A situação mais paradigmática, que aparece nas atas em diversos

momentos, é a decisão sobre o aumento da velocidade nas marginais tanto em razão de sua forma (sem debate na CMTT), como em relação ao seu conteúdo (por ter-se chegado a certo consenso baseado em estudos na CMTT que a alteração não deveria ocorrer), e fundamentação (é o melhor para a cidade).

Outras dificuldades percebidas foram: o afastamento de discussões que não constavam nas pautas de reuniões (aumento da velocidade) e falta de liberação de recursos e remoção de ciclo faixas anteriormente aprovadas e implementadas (afirmando-se na última reunião de 2017 que nenhuma reivindicação do seguimento bicicletas foi atendido).

Ocorre, a partir de 2017, um comparecimento cada vez menor de representantes da sociedade civil, como os relacionados aos modais de mobilidade a pé e pessoas com deficiência, grupos temáticos e representantes dos usuários, e aumento de convidados, representantes do governo e operadores de serviço, com destaque aos representantes da CET e da SPTRANS, havendo alerta quanto à necessidade de se retomar o quórum inicial das reuniões. Simultaneamente, as atas ao decorrer de 2017 passam a apresentar um padrão sequencial: apresentação dos temas da pauta, majoritariamente pelos representantes da CET ou da SPTRANS, e concordância de todos os presentes, indicando a formalização do espaço deliberativo. De uma forma ou de outra, passa-se a planejar ciclo viário na cidade e o debate passa a se direcionar para a acessibilidade de pessoas com deficiência e a garantia de mobilidade a pé ao redor do terminal urbano.

O Conselho, após a alteração no poder público, parece incapaz de estruturar novos caminhos para o diálogo com o Estado, além de ter aumentada a sua dificuldade (que parece ser natural pela complexidade dos temas) de compor interesses sociais opostos. A incapacidade de retomar o protagonismo inicial fez com que as atas, que até julho de 2017 eram longas e multitemáticas, passassem a ser mais curtas e padronizadas, indicando prejuízo tanto na quantidade, quanto na qualidade do debate no CMTT e a redução de sua capacidade de diálogo democrático implicou em retrocesso na construção e implementação de políticas públicas de forma democrática.

NOTAS:

1- Análise estatística e elaboração de gráficos em parceria com WIENDL, Jorge. Técnico de informática do departamento de Ciências Exatas, Esalq, USP.

2 - Análise estatística e elaboração de gráficos em parceria com WIENDL, Jorge. Técnico de informática do departamento de Ciências Exatas, Esalq, USP.

3 - Trata-se de uma série de manifestações que ocorreram em São Paulo, inicialmente contra o reajuste da tarifa de ônibus, mas depois sua temática se ampliou em função de um conjunto questões relativas à prestação de serviço público e corrupção.

Folha de São Paulo. 2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1297985-nao-sao-so-20-centavos-dizem-manifestantes-na-avenida-paulista.shtml>>. Acesso em 12/09/2020.

4 - O Maio Amarelo é uma iniciativa internacional no intuito de mobilizar tanto o poder público como a sociedade civil quanto ao alto índice de mortos e feridos no trânsito em todo o mundo. Foi proposto que na cidade de São Paulo o dia 31/05 será aclamado como o Dia “D”, no qual se pretende um (1) dia sem acidentes com vítimas no trânsito

(Prefeitura de São Paulo - 23° ATA da CMTT-SP, 2017, p. 3).

REFERÊNCIAS

AITH, Fernando. Políticas públicas de Estado e de governo: instrumentos de consolidação do estado democrático de direito e de promoção e proteção dos direitos humanos. In: BUCCI, Maria Paula Dallari (Org.). Políticas Públicas - reflexões sobre o conceito jurídico. São Paulo: **Saraiva**, p. 203-233. 2006.

ALVES, Mário. Mobilidade e Acessibilidade: conceito e novas práticas. In: **Indústria e meio ambiente**. N° 55, p. 12–14, 2006. Disponível em: <http://pascal.iseg.utl.pt/~ppereira/DobrarEsquina/main/Artigos/Tertulia_Janeiro/JSeixas_e_MAlves/8_Industria_e_Ambiente_mob_vs_acess.pdf>. Acesso em: 15/08/2019.

ARAÚJO, Mara Cristina Cavalcanti; ASSUNÇÃO, Juciara Conceição de Freitas. Pelo direito de ir e vir na cidade: Mobilidade Urbana e inclusão social em cidade Praia – Natal/ RN. **Holos**. [S.l.], v.1, n°24, p.48-74, 2008. Disponível em: <<http://www2.ifrn.edu.br/ojs/index.php/HOLOS/article/view/118/137>>. Acesso em 01/08/2019.

BARRETTO, Vicente de Paulo (coordenador). **Dicionário de filosofia do Direito**. Brasil: Renovar, 2006.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em 01/08/2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE. **Cidades, Frota de São Paulo**. 2012. Disponível em <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/pesquisa/22/28120?ano=2012>>. Acessado em 14/01/2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE. **Cidades, Frota de São Paulo**. 2013. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/pesquisa/22/28120?ano=2013>>. Acessado em 14/07/2019

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE. **Cidades, Frota de São Paulo**. 2014. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/pesquisa/22/28120?ano=2014>>. Acessado em 14/07/2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE. **Cidades, Frota de São Paulo**. 2015. Disponível em:<<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/pesquisa/22/28120?ano=2015>>. Acessado em 14/07/2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE. **Cidades, Frota de São Paulo**. 2016. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/pesquisa/22/28120>>. Acessado em 14/07/2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE. **Cidades, Frota de São Paulo**. 2017. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/pesquisa/22/28120?ano=2017>>. Acessado em 14/07/2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. IBGE. **Cidades, Frota de São Paulo**. 2018. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/pesquisa/22/28120?ano=2018>>. Acessado em 14/07/2019.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Cidades**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/panorama>. Acesso em: 12/09/2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Frota de veículos**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pesquisa/22/28120?localidade1=355030&localidade2=310620>. Acesso em: 12/09/2020.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. **Frota de veículos**. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/sao-paulo/pesquisa/22/28120?tipo=ranking>. Acesso em: 12/09/2020.

BRASIL. **Lei nº 12. 587, de 03 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, DF 04 de janeiro de 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm#art28. Acesso em: 01/09/2020.

BRASIL. **Proposta de emenda à Constituição da República Federativa do Brasil nº 90/2011**. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/proposicoesWeb/fichadetramitacao?idProposicao=522343>>. Acesso em: 03/03/2020.

CARVALHO, Osvaldo Ferreira de; COSTA, Eliane Romeiro. O Princípio da Proibição de Retrocesso Social no Atual Marco Jurídico-Constitucional Brasileiro. **Revista Direito Público - DPU** Nº 34, p. 08-40. Jul-Ago/2010 – ASSUNTO ESPECIAL – DOUTRINA. Disponível em: <<https://www.portaldeperiodicos.idp.edu.br/direitopublico/article/view/1813>>. Acesso em 30/03/2020.

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa; RAMOS, Rui António Rodrigues. **Proposta de indicadores de mobilidade urbana sustentável relacionando transporte e uso do solo**. 1º Congresso Luso-Brasileiro para o planejamento urbano regional, integrado e sustentável-PLURIS. 2005, p. 22. Disponível em: <https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/4871/1/Ramos_CI_2_2005.pdf>

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRANSPORTE - DETRAN. **Frota de Veículos em SP - por tipo de veículo**. 2019. Disponível em: <<https://www.detran.sp.gov.br/wps/wcm/connect/portaldetran/detran/detran/estatisticatransito/sa-frotaveiculos/d28760f7-8f21-429f-b039-0547c8c46ed1>>. Acesso em 12/05/2020.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE TRANSPORTE - DETRAN. **Frota de Veículos em SP - por tipo de veículo**. 2016. Disponível em: <<https://www.detran.sp.gov.br/wps/wcm/connect/8e48d487-385d-424b-ad5a-670577a57062/Frota+de+Veiculos+2016.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=ROOTWORKSPACE-8e48d487-385d-424b-ad5a-670577a57062-mYlzkRT>>. Acesso em 12/05/2020.

HABERMAS, Jürgen. **A inclusão do outro**. Estudos de teoria política. São Paulo: Loyola, 2004.

_____. **Consciência moral e agir comunicativo**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2002.

INSTITUTO BRASILEIRO DE OPINIÃO E ESTATÍSTICA - IBOPE. **Mobilidade Urbana**. 2017. Disponível em: <<https://nossasaopaulo.org.br/portal/arquivos/pesquisamobilidade2017.pdf>>. Acesso em: 012/05/2020.

GUTMANN, Amy. THOMPSON, Dennis. O que significa democracia deliberativa. **Revista Brasileira De Estudos Constitucionais - RBEC**. Belo Horizonte: , Editora Fórum, ano 1, n 1º, p. 17-78 Jan/Marc 2007.

FERREIRA FILHO, Manoel Gonçalves da Silva. **Curso de direito constitucional I**. 23 ed. São Paulo: Saraiva 1996.

FOLHA DE SÃO PAULO. **“Não são só 20 centavos”**. 19/06/2013. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/06/1297985-nao-sao-so-20-centavos-dizem-manifestantes-na-avenida-paulista.shtml>>. Acessado em 15/03/2020.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Editora Centauro, 2001.

LOURENÇO, Daniel Braga; FERNANDES, Edilaine Neves. As Contribuições da Democracia Deliberativa de Jürgen Habermas para um direito à cidade mais efetivo. **Revista de Direito da Cidade**. vol. 11, nº 4. ISSN 2317-7721 DOI: 10.12957/rdc.2019.42441, p. 392 - 410. 2019. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/42441/32601>>. Acessado em 06/09/2020.

LIMA, Renata Miranda; ALBUQUERQUE, Carolina. Direito de ir e vir: Mobilidade Urbana na cidade de São Paulo. **Anais do IV Congresso Nacional da FEPODI, Direito Constitucional I**, realizado em São Paulo – SP, p. 78 - 88 Outubro de 2015. Disponível em: <<http://conpedi.danilolr.info/publicacoes/z3071234/4moccc71/G7p1Tff24H4e458D.pdf>>. Acessado em 15/03/2020.

LIMA, Renata Miranda Lima. Mulheres Negras: a relação de Mobilidade urbano periférica com a permanência na educação superior. **Revista da Defensoria Pública da União**. Distrito Federal. nº 12, p. 297-326. jan-dez 2019.

MARQUES. Verônica Teixeira. Democracia e novos aspectos deliberativos para efetivação da participação como direito. Publicado nos **anais do XIX Encontro Nacional do CONPEDI** realizado em Fortaleza - CE, p 7086 - 7104. Junho/2010. Disponível em: <<http://www.publicadireito.com.br/conpedi/manaus/arquivos/anais/fortaleza/3453.pdf>>. Acessado em 13/10/2019.

Ministério das Cidades. **Gestão Integrada da Mobilidade Urbana. Módulo I: Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Ministério das Cidades, Programa Nacional de Capacitação das Cidades, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - SEMOB. Brasília, Março de 2006. Disponível em: <https://www.solucoesparacidades.com.br/wp-content/uploads/2010/01/40%20-%20Gestao%20Integrada%20mobilidade%20urbana_MCidades.pdf>. Acesso em 12/05/2020.

ORGANIZAÇÃO DAS NAÇÕES UNIDAS. **Urban agglomerations**. Disponível em: <https://population.un.org/wup/Download/>. Acesso em: 12/05/2020.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. Secretária Municipal de Transporte. **“O que é o Conselho Municipal de Transporte e Trânsito – CMTT”** 10/08/2014. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/participacao_social/index.php?p=215759>. Acessado em 27/04/2020.

PREFEITURA DE SÃO PAULO. **Atas das reuniões do Conselho Municipal de Trânsito e de Transporte**. Disponível em: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/participacao_social/conselhos_e_orgaos_colegiados/conselho_1/index.php?p=215735>. Acessado em 29/05/2020.

RECK, Janriê Rodrigues; VANIN, Fábio Scopel. o direito e as cidades inteligentes: desafios e possibilidades na construção de políticas públicas de planejamento, gestão e disciplina urbanística. **Revista de Direito da Cidade**. vol. 12, nº 1. ISSN 2317-7721 DOI: 10.12957/rdc.2020.39618. 2020, p. 464-492. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/39618/33502>>. Acesso em 06/09/2020.

SÃO PAULO. **DECRETO nº 54.058 de 1º de julho de 2013**. Cria o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte - CMTT, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes. FERNANDO HADDAD, Prefeito do Município de São Paulo. Disponível em: <http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=02072013D%20540580000>. Acessado em 11/11/2019.

SÃO PAULO. **DECRETO nº 56.021 de março de 2015**. Regulamenta a lei nº 15.946/2013 que dispõe sobre a obrigatoriedade de no mínimo de 50% de mulheres na composição dos Conselhos de controle social do Município. Disponível em: <<http://dobuscadireta.imprensaoficial.com.br/default.aspx?DataPublicacao=20150401&Caderno=DOC&NumeroPagina=1>>. Acessado em 20/05/2020.

SÃO PAULO. **Decreto nº 56.995 de 2016** que confere nova redação ao artigo 4º do Decreto nº 54.058, de 1º de julho de 2013, que cria o Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT, no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes. Disponível em: <http://www3.prefeitura.sp.gov.br/cadlem/secretarias/negocios_juridicos/cadlem/integra.asp?alt=19052016D%20569950000>. Acessado em 27/04/2020.

SÃO PAULO. **Decreto nº 56.834 de fevereiro de 2016** que Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP. Disponível em: <<http://nortebuss.com.br/noticias/decreto-do-plano-municipal-de-Mobilidade-Urbana-de-sao-paulo/>>. Acessado em 27/04/2020.

SÃO PAULO. São Paulo Transporte – SPTrans e Secretária Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT. **“Indicadores do sistema de Transporte”**. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/institucional/sptrans/aceso_a_informacao/index.php?p=245214>. Acessado em 21/04/2020.

SÃO PAULO PARA INICIANTES. **Mapa**. Disponível em: <http://saopauloparainiciantes.com.br/wp-content/uploads/images//mapasaopaulo21.jpg>. Acesso em: 12/09/2020.

VALLE, Caio do. Frota de São Paulo ganha 509 carros por dia. **Estadão**. São Paulo. [S.l.]. 02 fev. 2015. Disponível em: <<http://sao-paulo.estadao.com.br/noticias/geral,frota-de-sp-ganha-509-carros-por-dia,1628077>>. Acesso em 03/03/2020.

Trabalho enviado em 22 de abril de 2020
Aceito em 02 de dezembro de 2020