

## **O USO EQUIVOCADO DA MOBILIDADE URBANA COMO INSTRUMENTO DE LUTA IDEOLÓGICA\***

19 de outubro de 2025.

A Constituição Federal estabelece os seguintes objetivos fundamentais da República Federativa do Brasil, em seu Artigo 3º: I – construir uma sociedade livre, justa e solidária; II – garantir o desenvolvimento nacional; III – erradicar a pobreza e a marginalização e reduzir as desigualdades sociais e regionais e IV – promover o bem de todos, sem preconceitos de origem, raça, sexo, cor, idade e quaisquer outras formas de discriminação. Assim, presume-se que um Presidente da República eleito dentro do processo democrático, homologado pelo voto popular, assume o compromisso de sustentação de um pacto social que garanta o interesse coletivo em vez daquele de grupos específicos, tema tão bem abordado pelo filósofo Rousseau.

Entretanto, recentemente tivemos uma experiência desastrosa no governo do país, com o antigo mandatário mergulhando o país em tempos sombrios, se afastando dos objetivos fundamentais, descaracterizando o verdadeiro objetivo das políticas públicas e priorizando as pautas que focavam na manutenção dos seus grupos de apoio ideológico em processo permanente de mobilização. Como parecer razoável ver o então dirigente da área do meio ambiente se concentrar na defesa da flexibilização de regras, visando apenas “passar a boiada” dos interesses escusos? Ou então os esforços do Presidente e do Ministro da Saúde impedindo a imunização da população do país durante a pandemia que ceifou várias vidas? Ou mesmo a política educacional que apostava na desinformação e na descrição de cenários inexistentes?

Na área da Mobilidade Urbana (MU), a diretriz da política também foi a de não ter política. O Ministério das Cidades foi extinto por meio da Medida Provisória nº 870/2019 e a mobilidade migrou para o Ministério do Desenvolvimento Regional. Através do Decreto nº 9.759/2019 o ConCidades foi extinto, encerrando a história de um importante espaço de representação da sociedade civil e de debate da política. Em relação ao orçamento para a Política, em 2018 foi alocado 0,02% do valor global da União (Programa 2048 – MU e Trânsito), caindo para 0,008% em 2019, reduzindo para 0,004% em 2020 (Programa 2219 – MU), diminuindo para míseros 0,0009% em 2021 e sendo turbinado para 0,06% em 2022, fruto da destinação volumosa de emendas parlamentares em ano eleitoral, com foco em pavimentação viária.

No campo da segurança viária não podemos nos esquecer dos movimentos promovidos diretamente pelo então Presidente da República, como parte da estratégia de mobilização permanente da sua base de sustentação ideológica, com destaque para a defesa do aumento da velocidade nas vias, da retirada de radares de fiscalização e até mesmo da liberação da exigência do uso de cadeiras para crianças nos veículos, tudo totalmente desalinhado com os compromissos pactuados pelo país no plano internacional e com normativos internos.

Essa mesma lógica está reproduzida em outros países onde o espectro ideológico da extrema direita é o poder dirigente. Nos Estados Unidos vemos o envolvimento pessoal do Presidente Donald Trump (Partido Republicano) e do Secretário de Transportes Sean Duffy tentando acabar com a implementação da cobrança da Taxa de Congestionamento (Congestion Charge) em New York, que tem contribuído para a redução do número de veículos na zona de operação, para o

aumento do número de pedestres em circulação, para a redução das reclamações acerca do barulho de buzinas e para a geração de recursos adicionais destinados ao custeio e investimento no sistema de transporte público, que passou a contar com mais passageiros após a implantação da medida (dados em: <https://congestionreliefzone.mta.info/>).

E o discurso de oposição do Governo Trump à cobrança da Taxa é acompanhado da ameaça de retaliação do governo central, que viria com o fim do repasse de recursos para a autoridade de transporte da cidade (MTA), que já enfrenta sérios problemas para a manutenção do sistema de transporte após a crise gerada pela pandemia. Então, mesmo que as externalidades positivas geradas pela cobrança da Taxa estejam sendo apropriadas pela coletividade, se alinhando com as premissas da mobilidade urbana sustentável, prevalece muito mais a disposição do dirigente em se utilizar de uma política pública para criar uma agenda que está fora do contexto, mas que, por outro lado, consegue sensibilizar e estreitar os laços com os seus apoiadores.

Ali perto, no Canadá, há algo parecido. Na província de Ontário, onde está localizada a capital do país e que reúne quase 40% da população do Canadá, o Primeiro-Ministro Doug Ford (Partido Conservador Progressista), que se localiza no mesmo espectro ideológico, patrocina políticas que visam à ampliação de rodovias na província para 10 faixas, apostando na redução dos congestionamentos e na diminuição do tempo de viagem feito em automóveis. Além disso, patrocinou a aprovação de uma decisão no legislativo local – Projeto de Lei 212/2024 de redução de engarrafamentos, economizando seu tempo (<https://ero.ontario.ca/notice/019-9266#proposal-details>), que questiona o papel da rede cicloviária dentro do sistema viário e condena a implantação de novas ciclovias onde os projetos exigiram a remoção de uma faixa da via que era utilizada para o tráfego do transporte individual motorizado, devendo a configuração original ser restabelecida e, assim, atendendo os clamores dos grupos de apoiadores.

A cidade de Bolonha/Itália sempre foi considerada como de vanguarda por conta das suas iniciativas. Em 1972, por exemplo, em meio ao caos gerado pelo fluxo de 200 mil veículos em direção ao centro histórico da cidade, implantou-se um projeto para o fortalecimento do transporte público e das viagens ativas, com a instituição de tarifa zero nos horários de picos, a criação de estacionamentos junto à terminais na periferia e, o mais importante e que também foi fundamental para promover o aumento de 50% do número de passageiros no sistema de transporte coletivo, o estabelecimento de restrição para a circulação de automóveis em 75% das vias da cidade. São exatamente essas medidas de restrição que promovem as transformações dentro da matriz modal e é o que sinto falta nos programas de tarifa zero implementados em nosso país.

Bolonha mostrou protagonismo novamente no ano passado, quando implantou o projeto “Bologna Città 30” (<https://bolognacitta30.it/>), com a redução da velocidade para 30 km/h em boa parte do sistema viário da cidade e que já apresentou resultados significativos para a cidade, no comparativo entre o primeiro semestre deste ano e do passado: aumento de 19% das viagens por bicicleta, redução de 8% no fluxo de veículos, diminuição de 30% na emissão de poluentes e queda no número de mortes no trânsito. Entretanto, mesmo com números representativos, o projeto tem sofrido ataques pesados não só de segmentos da sociedade contrários à redução da velocidade nas vias urbanas, mas principalmente do Ministro da Infraestrutura e Transportes da Itália - Matteo Salvini (Partido Lega), também representante do mesmo espectro ideológico e que é um crítico ferrenho da proposta. Assim, não importa se o projeto gera qualidade de vida, parece interessar muito mais o foco em pautas que promovam o fortalecimento de vínculos com os grupos de apoio e o seu engajamento permanente.

Não se trata aqui de demonizar um espectro ideológico e sugerir, mesmo que intrinsecamente, que o caminho está no centro ou no outro extremo. A convivência harmoniosa e o respeito mútuo são preceitos básicos dentro de um estado democrático de direito, que é um bem muito precioso e condição fundamental para o exercício da livre expressão de todas as correntes de pensamento. A crítica que se faz é quanto ao uso indevido das políticas públicas, ou mesmo a sua não execução, como instrumento de mobilização permanente dos segmentos de apoiadores, em vez de cumprirem as suas finalidades estabelecidas, como o atendimento da coletividade.

***\* Wesley Ferro Nogueira é economista, atualmente é Secretário Executivo do Instituto MDT, e é membro titular do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF e do Conselho de Trânsito do Distrito Federal.***