

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

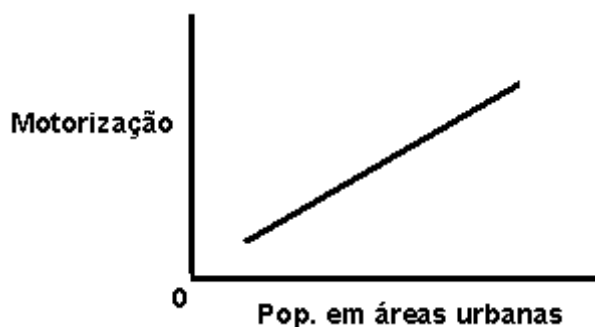
Ensaio Crítico – Turma 11

Sensibilização à Mobilidade Urbana

Angélica Manina de Moraes Cunha Neta (*)

A sensibilização à Mobilidade Urbana deve ser baseada nos conhecimentos sobre as problemáticas urbanas e ambientais que evidenciam a insustentabilidade de modos individuais de locomoção nas cidades, associadas ao conhecimento das Leis que regem o direito à mobilidade urbana. Aprendemos nesse curso, que a elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana deve ser concretizada a partir da mobilização de autoridades públicas que entendem e acreditam na melhoria da qualidade de vida da população nas cidades a partir da promoção de políticas públicas de mobilidade urbana sustentável. Assim, evidencia-se a necessidade de convencimento e esclarecimentos tanto nas vertentes que envolvem a população, quanto as autoridades a que se incube a concretização de leis de mobilidade.

Alguns estudos realizados por Gakenheimer (2009) mostraram que existe uma relação muito forte entre o número de carros (motorização) e a população em áreas urbanas (conforme ilustração abaixo), e várias análises examinaram o aumento da renda com a propriedade do automóvel.



Outra questão importante enfatizada no estudo de Gakenheimer é a tendência dessa relação, sendo um processo que começa lentamente, amadurece e posteriormente deve desacelerar em algum ponto por causa da saturação. Assim sendo, o declínio significativo da motorização, ou seja, do crescimento da propriedade do automóvel no mundo em desenvolvimento está em um distante futuro.

A mobilidade urbana é essencial para a manutenção da vida cotidiana das populações das cidades e só é possível a perduração ao longo do processo de evolução e crescimento de determinada cidade, se essa mobilidade acontecer de maneira sustentável. Não irá existir uma cidade que funcione plenamente se a motorização individual for priorizada em detrimento de modos coletivos de transporte público urbano.

A fim de enfatizar melhor os problemas básicos que envolvem a mobilidade urbana, segue abaixo 14 características que diferenciam as cidades em desenvolvimento das economias mais avançadas em termos de transporte.

	CARACTERÍSTICAS	EXEMPLO
1	Ritmo acelerado de motorização	Em veículos da China estão aumentando em 15% ao ano
2	Demanda de viagens que excede a oferta de instalações	Existe em quase todos os países em desenvolvimento
3	Elevada percentagem de viagens por transporte público	Viagens giram em torno de 75%. As exceções incluem China dentre outros.
4	Intenso desejo de posse e uso de automóveis	De acordo com pesquisas do governo chinês, famílias são susceptíveis de estar preparado para gastar a renda equivalente a 2 anos em um carro que está previsto para durar 10 anos.
5	Estrutura urbana incompatível com motorização	Densidades residenciais na China variam em torno de 200 a 250 pessoas por hectare. (cidades da Europa Ocidental é de cerca de 50 pessoas / hectare.). O espaço das ruas é de cerca de 10% da superfície da cidade (em vez de 25% na cidade ocidental).
6	Uso / transporte relacionamento mais forte da terra	Crescimento urbano mais rápido (5% por ano) produzindo rápidas mudanças na estrutura urbana.
7	Maior diferença no desempenho do veículo	Variedade de tipos de veículos nas ruas. Na Índia há 16 modos de transportes públicos nas ruas das cidades. Na China, as ruas são divididas em faixas de motor e não motor, o que causa dificuldades de movimentos em interseções.
8	Ruas inadequadas e manutenção de estradas	Agências nacionais não dispõem de financiamento que são feitos para a manutenção e a receita dificilmente é suficiente para recolher o lixo

FONTE: Elaboração própria estruturado a partir do estudo de Gakenheimer (2009).

A análise do quadro torna explícita a necessidade e importância da sensibilização, tanto da população, quanto de autoridades envolvidas com a problemática da imobilidade urbana. Para tanto, um passo primordial foi alcançado no Brasil em 2012 com a criação da Lei nº 12.587 que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) no país. A PNMU em seu Capítulo III estabelece claramente os direitos dos usuários do sistema de transporte urbano:

Art. 14. São direitos dos usuários do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, sem prejuízo dos previstos nas Leis nos 8.078, de 11 de setembro de 1990, e 8.987, de 13 de fevereiro de 1995:

I - receber o serviço adequado, nos termos do art. 6o da Lei no 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;

II - participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;

III - ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e

IV - ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, conforme as Leis nos 10.048, de 8 de novembro de 2000, e 10.098, de 19 de dezembro de 2000.

Parágrafo único. Os usuários dos serviços terão o direito de ser informados, em linguagem acessível e de fácil compreensão, sobre:

I - seus direitos e responsabilidades;

II - os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e

III - os padrões preestabelecidos de qualidade e quantidade dos serviços ofertados, bem como os meios para reclamações e respectivos prazos de resposta.

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;

II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;

III - audiências e consultas públicas; e

IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

Vale salientar que a promoção da mobilidade urbana sustentável deve caminhar conjuntamente com o Estatuto da Cidade, por estabelecer normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental (Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001). Assim, regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

Os artigos 182 e 183 da Constituição Federal compõem o Capítulo II e refere-se à Política Urbana:

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo poder público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º É facultado ao poder público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural.

§ 1º O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião.

No Brasil ainda é prematura a aplicação coerente das políticas de mobilidade urbana, principalmente no que diz respeito a questões que envolvem priorização do transporte público coletivo urbano. Isso pode estar relacionado ao fato da recente criação da Lei, associada a quebra de paradigmas necessária para a seu efetivo funcionamento. Logo,



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

as Leis de mobilidade urbana já existem, a aplicabilidade delas demandam sensibilização que só poderá ser alcançada a longo prazo.

() Angélica Manina de Moraes Cunha Neta é Mestranda em Engenharia Ambiental Urbana na UFBA*

Referências:

Brasil. Lei 10.257 de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 2 de jan. 2014.

Brasil. Lei 12.587 de 03 de janeiro de 2012. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm

Brasil. **Constituição Federal da República Federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: http://www.senado.gov.br/legislacao/const/con1988/CON1988_05.10.1988/CON1988.pdf. Acesso em: 2 de jan. 2014.

Gakenheimer, Ralph. **Urban mobility in the developing world**. Department of Urban Studies and Planning, Massachusetts Institute of Technology, 10-403 Cambridge, MA 02139, USA. Transportation Research Part A 33 (1999) 671-689.