

MOBILIDADE URBANA: um olhar jurídico e social para a realidade atual

Andressa Avelar Silva ¹

Fausto Amador Alves Neto ²

RESUMO

O principal objetivo deste artigo é tratar de uma análise das políticas públicas a respeito da Mobilidade Urbana em âmbito nacional relacionando com as propostas existentes em legislação, além disso ressalta-se a importância de sua aplicação para a efetivação de um desenvolvimento urbano sustentável, e que principalmente, respeite as garantias fundamentais dos cidadãos brasileiros, priorizando seus direitos e deveres; aquilo que esta de fato abrangendo de forma igualitária pedestres e motoristas. Além disso, são propostas soluções para que as metrópoles sejam eximidas de tal problema, e os municípios de pequeno e médio porte se desenvolvam de forma sustentável.

Palavras-chave: mobilidade urbana, direito, sociedade.

INTRODUÇÃO

O presente artigo visa relacionar a qualidade de vida da população brasileira dentro do contexto urbano, tendo em vista a precariedade da mobilidade urbana do país, que tem sido cada vez mais debatida.

Fato é que um conglomerado de pessoas nas metrópoles e nas pequenas cidades, dada a expansão do capital e da globalização, tem feito com que a questão da mobilidade e da acessibilidade estivessem mais presentes nas políticas de estruturação para uma urbanização

¹ Discente do curso de Direito da UEMG – Unidade Ituiutaba. E-mail: andressaavelaroficial@gmail.com

² Advogado. Docente do curso de Direito da UEMG – Unidade Ituiutaba. E-mail: fausto.alvesneto@gmail.com

“sustentável”. Em tese, tratar-se-á de como mobilizar as estruturas urbanas do país sem que este prejudique a salubridade das cidades, todavia reduzido a poluição, congestionamento, dentre outros; fazendo com o que o desenvolvimento esteja ligado à mobilidade, que ainda é um assunto pouco falado em âmbito nacional.

Há 30 anos, começou-se a falar sobre políticas públicas de transporte urbano, neste período estudiosos já apontavam os riscos que o conglomerado urbano apresentara. Desde 1985, quando através da Lei nº 7.418/85 foi aprovado o vale-transporte, as cidades se estruturaram para receber veículos e não para receber pedestres; desde então os conflitos envolvendo o transporte se iniciaram.

O pesquisador Carlos Henrique Carvalho do IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas) disse em nota á Folha de São Paulo tratando da Mobilidade Urbana: “Há uma janela de oportunidade única para mudanças”³ . Este período de mudanças deve ter início imediato, para solucionar os problemas já existentes nas metrópoles e para impedir que os mesmos ocorram nos municípios que estão em desenvolvimento.

2 METODOLOGIA

O presente trabalho foi feito por meio de pesquisa bibliográfica em que foram observadas questões objetivas e subjetivas do tema em análise e as várias linhas de pensamento auxiliares para o seu entendimento.

A abordagem deste estudo, por se tratar de atividade meramente teórica, foi realizada através do método hipotético-dedutivo.

Segundo Eva Maria Lakatos⁴, o método hipotético dedutivo:

“É o surgimento do problema. Nosso conhecimento consiste no conjunto de expectativas que formam como que uma moldura. A quebra desta provoca uma dificuldade : o problema que vai desencadear a pesquisa. Toda investigação nasce de um problema teórico/prático sentido. Este dirá o que é relevante e irrelevante

³ Fórum da Folha de São Paulo em 2010

⁴Apud POPPER, Karl S. A lógica da pesquisa científica. 2. Ed. São Paulo: Cultrix, 1975^a. P. 181

observar, os dados que devem ser selecionados. Esta seleção exige uma hipótese, conjectura e/ou suposição que servirá de guia ao pesquisador”.

O método de procedimento utilizado neste estudo foi o dogmático jurídico, aplicável especificamente no Direito, com análise de doutrinas e legislações.

O procedimento técnico utilizado neste trabalho consiste no manuseio de obras bibliográficas, cuja leitura permitiu análise de textos doutrinários, fichamentos temáticos e bibliográficos.

2.1 PROCEDIMENTO METODOLÓGICO

Foram utilizados os métodos de abordagem e métodos de procedimento seguintes.

2.1.1 Método(s) de abordagem

Foram adotados alguns métodos de abordagem em relação aos dados que foram obtidos, sendo o primeiro de cunho dedutivo a partir da pesquisa de fontes bibliográficas (legislação, diretrizes, etc.). Outro método utilizado foi o hipotético-dedutivo, considerando a perspectiva epistemológica contemporânea no sentido de que as teorias científicas não têm caráter definitivo, convertendo-se em novos problemas a serem, de novo, investigados. Assim, foi analisada a questão da Mobilidade Urbana, cujo assunto dando ênfase aos aspectos relacionados à legislação, bem como seu impacto na realidade social.

2.2 PROCEDIMENTO TÉCNICO

No tocante à vertente bibliográfica foi realizada a leitura analítica dos textos pertinentes, que foram obtidos na biblioteca da Universidade do Estado de Minas Gerais, da Universidade Federal de Uberlândia e por via eletrônica.

Para Lakatos⁵ pesquisa bibliográfica: “A pesquisa bibliográfica consiste em oito fases distintas: elaboração do tema; elaboração do plano de trabalho; identificação; localização; compilação; fichamento; análise e interpretação; redação”. Todos os procedimentos citados fizeram parte do procedimento técnico para a elaboração deste artigo.

3 DAS CIDADES E SEU CONTEXTO DE URBANIZAÇÃO

“Governar é abrir estradas”, foi esse o lema da campanha de Washington Luís em 1920, no sentido de que o Brasil precisava crescer em estrutura física, no cenário urbano, construindo edificações; além disso a população ganhara um meio de integração social, pode-se dizer que seria a primeira tutela facilitadora do direito de ir e vir, que obviamente na época não estava expresso em lei, mas que já apresentava um meio de locomoção entre a população. Em seguida, Juscelino Kubitschek aderiu ao mesmo lema em 1956 com o objetivo de urbanizar Brasília em cinco anos com seu Plano de Metas.

Obviamente, tal urbanização foi benéfica para o desenvolvimento do país, entretanto, quais os limites para essa globalização industriária?

Inicialmente, é importante trazer à baila o conceito de “urbanização” e de cidade, já que muito se confunde sobre o significado destes termos, visto que sempre foram considerados dependentes um do outro.

Cidade, de acordo o dicionário Aurélio⁶:

1.Complexo demográfico formado por importante concentração populacional não agrícola e dada a atividades de caráter mercantil, industrial, financeiro e cultural. 2.O conjunto dos habitantes da cidade. 3.Centro.

Atualmente, o termo “urbano” está erroneamente ligado ao caos, pois esta é a realidade passada à população. É visto recorrentes expressões tais como, “*é culpa da urbanização!*”,

⁵ LAKATOS, Eva M. Fundamentos da metodologia científica. 5. Ed. São Paulo: Atlas 2003. P. 44.

⁶ AURÉLIO, B. de H. F. 8º ed. Curitiba: Positivo, 2010.

“*Essa vaga especial esta vazia, é rapidinho, vou estacionar!*”. Nos últimos anos o crescimento das cidades é visto como algo prejudicial, por isso a tese do que é de fato o urbano, foi deturpada, ao fato de ter sido relacionada com a industrialização, poluição, trânsito caótico dentre outros. Entretanto, foi através dessa tese errônea que surgiu a necessidade de não só conceituar, mas de ativar as políticas de mobilidade urbana.

O conceito de cidade e de urbano são subjetivos, não se pode afirmar que a tal “urbanização” é a causa de todos os males das grandes cidades, entretanto, a falta de estrutura com que elas foram evoluindo fizeram com que se tornassem caóticas. Em tese, mobilidade urbana é um condicionamento, o qual a cidade passa, uma vez que está diretamente relacionado com diversos aspectos, como por exemplo, economia, indústria, dentre outros.

3.1 INDUSTRIALIZAÇÃO X URBANIZAÇÃO

Lefebvre inicia sua obra “O direito à cidade” problematizando a urbanização em decorrência da industrialização, uma vez que após Revolução Industrial surgem os primeiros monopólios. A partir desse momento surge a necessidade de planejamento nas cidades, pois o trabalhador tem direito de se locomover de forma segura, os teóricos marxistas defendiam incessantemente a ideia de que as necessidades prioritárias á serem atendidas, uma vez que são basicamente o impulso da economia. Ambos os termos estão ligados pela economia, uma vez que, uma região economicamente estável esta propensa a se desenvolver de forma significativa⁷.

“A industrialização caracteriza a sociedade moderna. O que não tem por consequência, inevitavelmente, o termo “sociedade industrial”, se quisermos defini-la. Ainda que a urbanização e a problemática do urbano figurem entre os efeitos induzidos e não entre as causas ou razões indutoras, as preocupações que estas palavras indicam se acentuam de tal modo que se pode definir como sociedade urbana”.

⁷LEFEBVRE, Henri. Direito à Cidade. Rubens Eduardo Frias. 5 ed. São Paulo: Centauro, 2008. P. 11

Baseando - se na ideia do autor, vê-se a importância da modernização social, todavia ela não tem como regra básica a industrialização caótica, ao contrário, a urbanização inicialmente promovia o bem estar social; como por exemplo, na Idade Média o poder era centralizador, por isso os chamados senhores feudais monopolizavam suas áreas e negociavam com o objetivo de aumentar seu povoado, com isso a sociedade era agraciada, o comércio movimentado fez com o que fosse necessária a criação de meios para a facilitação do transporte de produtos, para exportação e importação. O transporte marítimo é um exemplo claro disso, as rotas eram feitas de acordo com a condição climática, a propensão de tempestades de cada região, com a proximidade de um local ao outro, com a condição de cada embarcação, ou seja, analisava-se a condição de determinada região e adequavam às necessidades. Da mesma forma deve-se tratar a problemática atual, não há necessariamente uma relação entre o industrial e urbano com desorganização ou má qualidade de vida.

3.1.1 A realidade da urbanização

Atualmente as metrópoles brasileiras são divididas em “pavilhões” de povoamento, a diferença do desenvolvimento de uma região para outra é facilmente visível, além da dificuldade de locomoção dos cidadãos brasilienses. O arquiteto e urbanista Valério Medeiros afirma em reportagem ao DGABC⁸: “Forte setorização, resultante do desenho de Brasília, contribuí para dificultar a dinamização do espaço”, isso porque Brasília é uma cidade “planejada”.

As demais cidades brasileiras se encontram em uma posição ainda mais preocupante, dados do IBGE de 2010 apontam que em cidades como Curitiba e Belo Horizonte tem em média um carro para cada habitante, e em São Paulo a média é de um veículo para cada 1,6 habitantes. Existe uma individualização automotiva, como se o transporte coletivo houvesse sido banido da zona urbana, isso ocorreu devida a falta de estrutura por parte do governo, que durante um longo período se preocupou em urbanizar, “automatizar” as cidades e a população, esquecendo- se da qualidade de tal infraestrutura. A partir do momento em que se começa a pensar sobre a mobilidade urbana e seus benefícios, as aplicações práticas se tornam mais similares, e as medidas tomadas embasadas nessa teoria produzem resultados eficazes.

⁸ Diário do Grande ABC; Publicado em 30 de Dezembro de 2010.

4 MOBILIDADE URBANA

4.1 POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

O conceito mais amplo de mobilidade urbana seria tudo aquilo que está ligado à mobilização das pessoas em um determinado território, no caso, dentro do perímetro urbano. Toda essa locomoção tem que estar ligada à própria cidade, incorporada nos elementos essenciais da vida urbana, facilitando assim a vida da população.

Desde 2012, com a aprovação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, os municípios brasileiros tiveram de reformular as políticas de transportes nas cidades, uma vez que foi decretado a integração de diferentes meios de transporte para a melhoria e acessibilidade da população. Após 17 anos em tramitação no Congresso Nacional a nova formulação se baseia nos artigos 21, inciso XIX, e 182 da Constituição Federal, além da Lei 10.257 de junho de 2001 que estabeleceu as diretrizes gerais da política de mobilidade das cidades.

Em tese, a Lei prevê a obrigatoriedade de um plano de transportes para cidades que tenham no mínimo quinhentos mil habitantes, assim, a aprovação da Lei não resulta em uma solução para todos os problemas, mas é uma diretriz para os municípios que já sofrem problemas de insustentabilidade, principalmente por o Brasil ser um país com poucos investimentos em transporte coletivo, comparando com o número populacional.

Com a nova Lei, a sustentabilidade ganha um caráter indispensável para o contexto de mobilidade urbana, a equiparação entre o acesso universal e o desenvolvimento sustentável. Além disso, prevê a participação social na organização urbana, já que a própria população deve recorrer aos serviços oferecidos. Uma questão muito discutida é o fato dos custos que essas adaptações trarão à sociedade; por isso os municípios terão de instituir parte de sua verba para questões biológicas, tais como energias renováveis e não poluentes. A garantia da efetivação da lei é o fato de ser federal, todos os municípios brasileiros terão de acatar as diretrizes previstas.

4.1.1 Soluções para a problemática da falta de mobilidade urbana

Uma solução plausível e de caráter futuro seria a implantação do ensino da educação de trânsito nas escolas públicas do país; uma vez que o termo trânsito se liga aos pedestres e motoristas, sem distinção de direitos ou deveres.

O programa realiza eventos com diversas pautas relacionadas à mobilidade, tais como: segurança, legislação de trânsito, questões relativas ao meio ambiente e sustentabilidade, além da própria acessibilidade. Discutindo esses temas, seja através de debates, gincanas ou quaisquer outros métodos didáticos estará preparando o futuro cidadão adulto brasileiro a se acostumar com a política de mobilidade, enxergar sua importância, uma vez que estará implícito no cotidiano; o programa visa conscientizar a nova geração brasileira.

A cidade de Belo Horizonte⁹ implantou esse sistema em algumas escolas públicas da cidade, o programa Educação e Cidadania realizado pela BHtrans contemplou mais de 18.000 (dezoito mil) alunos. A eficácia da proposta não pode ser medida com exatidão, uma vez que está ligado com o futuro de quem recebeu tais informações, entretanto o governo de Minas Gerais acredita que terão efeitos suficientes para auxiliar nesse processo de sustentabilidade do capital.

4.2 RECURSOS ECONÔMICOS PARA A EFETIVAÇÃO DA MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

É de geral conhecimento que o transporte no Brasil, em sua grande parte, é movido por veículos individuais, motivo pelo qual as vias públicas se tornam cada vez mais congestionadas e o transporte coletivo menos utilizado, além de que a média de poluição sobe assustadoramente em horários de pico nas grandes cidades.

⁹Em 2013 foi lançado o concurso de vídeos, “O Trânsito e o Valor da Vida” e, em abril de 2014 foi realizada a premiação dos primeiros lugares do concurso durante o 4º Seminário Municipal de Educação de Trânsito e Cidadania, realizado pela BHTrans.

De fato, por muito tempo o brasileiro foi influenciado a ter um veículo motorizado, como se representasse o progresso para o país e ao mesmo tempo trazendo um conforto para o adquirente do produto. Entretanto, esse foi um dos motivos pelo qual o transporte coletivo foi “abandonado” pelo governo brasileiro, os cidadãos não se interessavam na comodidade coletiva, apenas em sua particular. Essa realidade tem mudado nos últimos anos, inclusive manifestações foram feitas nos últimos anos em prol do transporte coletivo, pois só agora perceberam as vantagens que o mesmo acarreta à população.

Os custos que o cidadão brasileiro aplica em seu automóvel, por exemplo, com combustível e manutenção poderia ser refletido em uma taxa subsidiária para o transporte coletivo, essa é uma substituição proposta pelo IPEA em seu comunicado em relação a Lei nacional de Mobilidade Urbana; assim, reduzir-se-á os incentivos sobre o transporte individual favorecendo a sociedade. Cidades como Estocolmo e Londres adotam essa diretriz, assim também como se baseia Paris com seus movimentos ciclísticos.

No Brasil, atualmente, o transporte público é tarifado, por isso o artigo 8º da Lei refere-se a divulgação dos impactos das tarifas, ou seja, os governos municipais deverão transmitir aos cidadãos os investimentos feitos em prol da mobilidade sustentável através das taxas recebidas. Isso servirá em tese, como uma “fiscalização”, ou melhor explicação aos usuários do transporte público, já que nos últimos dez anos a tarifa de ônibus subiu mais de 50% acima da inflação, o que gerou em uma queda de 20% nos passageiros.

Sobre a implantação da União na política de mobilidade urbana, afirma IPEA, 2010 em seu comunicado sobre à lei.

“ Fato novo na lei de diretrizes é a fixação de atribuições por parte da União quanto à Política Nacional de Mobilidade Urbana (art. 16). A União terá agora o papel de, além do fomento a implantação de projetos de transporte público coletivo de grande e média capacidade nas aglomerações urbanas e regiões metropolitanas, prestar assistência técnica e financeira, capacitar e formar pessoal e disponibilizar informações nacionais aos municípios”.¹⁰

¹⁰ Pesquisa divulgada pelo IPEA através do INPC/IBGE apud Carvalho e Pereira 2011

4.3 EFICÁCIA DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

A Lei aprovada em 2012, começa a produzir seus primeiros efeitos em todo o Brasil, uma vez que, se trata de soluções de longo prazo. A organização MOBILIZE – Mobilidade Urbana Sustentável Brasil divulgou notas sobre a Campanha Sinalize, que apresenta os resultados da campanha da sinalização urbana voltada para pedestres, ciclistas e usuários do transporte coletivo.

O estudo mostrou que atualmente, cerca de 90% das cidades brasileiras possuem sinalização específica para pedestres e ciclistas, entretanto só são encontradas nas áreas de grande tráfego com automóveis. Mas ainda está longe de alcançar um ápice, pois os deficientes e ciclistas nas rotas de pouco tráfego são esquecidos pela acessibilidade.

Concluindo, o estudo sobre a sinalização relatou: “O objetivo não é encher as cidades de placas e mais placas, o que aumentaria a poluição visual urbana. A ideia é estimular racionalização dos sinais, de forma a melhorar a legibilidade para todos”.

No Rio Grande do Sul, existe uma mobilização que teve início neste ano, com o objetivo de oferecer subsídios para a adoção de políticas públicas, além de informar a população. A pesquisa tem cinco temáticas, que de acordo com os dirigentes, são básicas para a efetivação da mobilidade urbana em relação ao transporte público, que é a base do estudo, são estes: qualidades dos serviços, tarifas praticadas, dados operacionais, custos tarifados e uma análise consolidada dos dados.

Os requisitos apresentados têm objetivo claro de solucionar o conflito: custo/benefício do transporte coletivo, já que a realidade nacional é que as tarifas são altas e o benefício não as corresponde.

Pode-se comparar a efetividade da Lei em relação à uma cidade que já exerce a mobilidade, por exemplo, São Paulo e Nova Iorque. Dados¹¹ mostram que em um mesmo período de tempo, a morte de pedestres no trânsito de São Paulo é mais de cinco vezes maior do que na cidade estadunidense; além disso a morte de motociclistas e motoristas também faz Nova

¹¹ Fontes: CET-SP / New York City Department of Transportation

Iorque sair na frente no requisito “segurança” no trânsito. A cidade brasileira tem em média 12 milhões de habitantes, com cerca de 9,6 mortes no trânsito a cada cem mil habitantes, enquanto em Nova Iorque, com 8,3 milhões o índice cai para 3,3 a cada cem mil habitantes.

Assim, conclui-se este subtítulo, ressaltando a importância a implantação da mobilidade nas cidades brasileiras, uma vez que aos poucos que foi aplicada já produziram alguns efeitos benéficos ao país; o senso comum de que o índice de mortalidade no trânsito é maior do que o que ocorre através da violência tem que se transformar.

Outros projetos estão em desenvolvimento em todo o país, como a disponibilização das informações sobre transporte coletivo e trânsito via dispositivos móveis e criação de novas linhas de ônibus, todavia, fora o método com custos reduzidos e que agiliza o trânsito local; além de expandir políticas já usuais, como por exemplo duplicação de avenidas, anéis metroviários, ciclovias, sinalização e fiscalização adequada para com pedestres, motoristas, ciclistas e motociclistas.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em toda a história foram vistas evoluções gradativas que construíram a sociedade do modo que à conhecemos hoje. A Mobilidade Urbana é um conceito essencial para um futuro sustentável. A Constituição Federal prevê como garantia o direito de ir e vir, isto está condicionado ao bem estar social, diretamente ligado à questão de mobilidade urbana.

Deve-se refletir ao fato de como efetivar as políticas de mobilidade, através de atitudes que conferem à teoria, como por exemplo, respeitar as leis de trânsito, colaborar para a conservação urbana/sustentável. Cabe a todo cidadão exigir dos governos de seus respectivos municípios as políticas de mobilidade urbana, sempre ressaltando o quanto irá auxiliar no desenvolvimento do mesmo.

A urbanização e industrialização caracterizam a sociedade moderna, o que deve ser feito para que isto não se agrave e prejudique a mesma é medir preventivamente, as consequências que um drástico crescimento sem planejamento pode acarretar. As medidas propostas ao longo

deste artigo visaram reduzir os conflitos existentes nas metrópoles e grandes cidades, além de prevenir que o crescimento das pequenas e médias cidades se torne caótico.

Assim, conclui-se que a Mobilidade Urbana deve se debatida e efetivada como política pública fundamental para o desenvolvimento socioeconômico, urbano-sustentável; para que as cidades brasileiras garantam o futuro de suas gerações com maior qualidade de vida, mesmo habitando em cidades modernas e globalizadas, tendo em vista um direcionamento para os cidadãos de forma consciente.

REFERÊNCIAS

_____. **Urban Mobility**. Disponível em: <http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/index_en.htm>. Acesso em 29/04/2015 às 14:29

_____. IPEA COMUNICADOS. **A Nova Lei de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Nº 128. 06 de Janeiro de 2012.

AURÉLIO, B. de H. F. **Dicionário Aurélio**: O dicionário da Língua Portuguesa. 8. ed. Curitiba: Positivo, 2010.

CARVALHO, H.C. **A Mobilidade Urbana**. Fórum Folha de São Paulo. São Paulo: 2010.

CARVALHO, Mário César. **País vive ambiente propício para reduzir funil do trânsito**. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/10/1355278-pais-vive-ambiente-propicio-para-reduzir-funil-do-transito.shtml>>. Acesso em: 24 jun. 2015 às 15:19.

LAKATOS, Eva M. Fundamentos da metodologia científica. 5. Ed. São Paulo: Atlas 2003.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Trad. Rubens Eduardo Frias. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2008.

LENCIONI, Sandra. **Observações sobre o conceito de cidade e urbano**. 24.ed. São Paulo: GEOUSP, 2008.

MEDEIROS, V. **Diário do Grande ABC**; Publicado em 30 de Dezembro de 2010.

REHBEIN, R. Airton. **Diagnóstico do Transporte coletivo urbano por ônibus no Estado do Rio Grande do Sul em 2014.5**. ed. Porto Alegre, 2015.

RIBEIRO, Ricky – **Relatório de Estudo Mobilize Brasil: Campanha Sinalize**. Florianópolis: 2014.

RODGER, N.A.M. **The Safeguard of the Sea**. Londres: Penguin, 2004.

SILVA, da S. T. **Políticas Públicas e estratégias de Sustentabilidade Urbana**. Malheiros Editores, 2002.

SILVA, José Afonso da. **Curso de direito constitucional positivo**. 21. ed. São Paulo:

TAMPIERI, Guilherme. **A Mobilidade Urbana em Belo Horizonte**. Disponível em:
<http://www.nossabh.org.br/noticias.php?q=123/Artigo:_A_Mobilidade_Urbana_em_Belo_Horizonte>

Acesso em 10/06/2015 às 23:52.