

**PLANOS DE MOBILIDADE URBANA, SEUS PRINCÍPIOS E DESAFIOS:
RELATOS DA EXPERIÊNCIA DE ELABORAÇÃO DO PLANMOB NO
MUNICÍPIO DE SÃO SEBASTIÃO DO PARAÍSO – MG**

Nádia Cristina dos Santos Sudário¹

Isa Raquel Silva Ota Hernandez ²

RESUMO: Este trabalho aborda os principais aspectos dos Planos de Mobilidade, estabelecidos pela Política Nacional de Mobilidade Urbana através da Lei nº 12.587, discutindo seus princípios e desafios quando da implantação dos mesmos. O texto também aborda um panorama da evolução da legislação referente à questão urbana no país e, ao final, relata uma experiência vivida de elaboração de plano municipal de mobilidade urbana.

PALAVRA-CHAVE: Mobilidade Urbana; Planos de mobilidade; Lei nº 12.587/2012.

ABSTRACT :This work approaches the main aspects of Mobility Plans, established by the National Policy on Urban Mobility by Law No. 12,587, discussing their principles and challenges when deploying them. The text also discusses an overview of developments in the law relating to urban issues in the country and, ultimately, relates an experience of elaboration of the municipal urban mobility plans.

KEYWORDS: Mobility urban; Urban mobility plans; Lei nº 12.587/2012.

INTRODUÇÃO

A política urbana brasileira possui diversos instrumentos de gestão das cidades, elaborados ao longo de um processo histórico e em que o automóvel sempre prevaleceu na tomada de decisões quando da discussão das cidades. Num país extremamente rodoviário, parece utopia discutir a cidade para pessoas e não para os carros. Entretanto, essa análise, mesmo que difícil, deverá ser revista uma vez que os deslocamentos urbanos sejam a pé ou por qualquer outro modal de transporte estão a cada dia, comprometidos pelo “inchaço veicular urbano”.

¹ Doutoranda em Geografia – UFU, nadiacsudario@gmail.com

² Advogada , mestre em Geografia – UFU, isaraquel2000@hotmail.com

Inchaço este, motivado pelas inúmeras facilidades na aquisição, principalmente de autos e motos, culminando no modelo individualista do uso automotor e conseqüentemente nos congestionamentos, engarrafamentos, altos índices de acidentes, poluição sonora e do ar e na “imobilidade urbana”.

Mesmo com todos os instrumentos de gestão da política urbana territorial, acredita-se que somente após a promulgação da Lei nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012, é que se vê instituída por força maior, a obrigatoriedade de elaboração de um novo instrumento de gestão urbana: os Planos Municipais de Mobilidade.

Para a elaboração destes, é necessário conhecer o território, suas atribuições e limitações de modo a planejar os caminhos da tão sonhada mobilidade. Neste intuito, a ciência geográfica tem contribuído na gestão do espaço urbano e na minimização dos conflitos cotidianos de nossas cidades, principalmente, na tentativa de traçar uma visão mais humanizada na elaboração dos planos e implantação de projetos executivos. Essa visão deveria ser norteadora da maioria dos estudos, partindo do pressuposto que as cidades são os lugares de encontros e desencontros, dos lugares de inúmeros deslocamentos e atividades comerciais, de lazer, dentre outras.

Nesta mesma perspectiva, a geografia dos transportes, objetiva entender as infinitas relações sócio-espaciais das redes urbanas e dos fluxos de mercadorias, pessoas e informações no território que, de forma multidisciplinar, possa de fato viabilizar uma política de gestão do território e uma política de mobilidade intra e interurbana. Mas como garantir estes deslocamentos de forma segura? Qual o melhor modo de transporte a ser utilizado? Quais as mercadorias a serem transportadas? De onde? Para onde? Quem vem? De onde vem? Para onde vai? Estas e outras questões devem ser levadas em consideração durante a fase de planejamento e na análise do espaço urbano, já que é neste mesmo espaço em que todos os deslocamentos de mercadorias e pessoas ocorrem. Justifica-se assim, a visão e a gestão multidisciplinar do espaço urbano e intra-urbano (PONS; REYNES, 2004).

METODOLOGIA

O presente artigo metodologicamente analisou a legislação brasileira do ponto de vista da questão urbana traçando talvez o que se pode dizer de evolução na gestão das

idades, desde a Constituição Federal, passando pelo Estatuto das Cidades, pelos Planos Diretores e pela Nova Política de Mobilidade Urbana, a qual estabelece alguns avanços do ponto de vista da coletividade no transporte urbano e dos modais não motorizados.

O artigo relata a experiência vivida na elaboração de um Plano Municipal de Mobilidade Urbana no município de São Sebastião do Paraíso MG, retratando o passo a passo, os óbices e cada etapa implantada, durante os anos de 2011 e 2012.

UMA QUESTÃO PRIMÁRIA: AFINAL O QUE É MOBILIDADE?

A nomenclatura MOBILIDADE pode ser considerada recente do ponto de vista da gestão do espaço urbano e principalmente de sua prática. Seu significado ainda gera discussões confusas e outros temas acabam permeando ou se misturando na contextualização da mobilidade urbana. Porém, não é possível falar de mobilidade sem permear a discussão do espaço urbano, dos deslocamentos, das redes, dos fluxos, dos meios de transportes, da hierarquia e da estrutura viária, dos espaços verdes, das pessoas e até mesmo de sua rotina.

Entretanto, os conceitos de acessibilidade e mobilidade são equivocadamente confundidos em sua aplicabilidade mas, não deixam de ser complementares. A Lei nº 5.296/2004 que dispõe das normas gerais e critérios para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiências, define acessibilidade como: condição para utilização, com segurança, autonomia, total ou assistida, dos espaços mobiliários e equipamentos urbanos, das edificações, dos serviços de transportes e dos dispositivos, sistemas e meios de comunicação e informação, por pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Assim, o conceito de mobilidade urbana é mais amplo, considerando os aspectos de acessibilidade nas edificações urbanas e nos deslocamentos entre as cidades. A mobilidade analisa as facilidades de deslocamentos não só de pessoas como também das mercadorias.

Cotidianamente, jornais e revistas tratam a temática e com ela, transparecem os problemas urbanos que interferem no ir e vir das pessoas e veículos. Assim, mobilidade pode ser definida como a capacidade em se deslocar, movimentar, ir e vir de um lugar para

outro, onde fluxos convergem e divergem dos mais variados destinos e origens e nos diversos modos de transportes ao longo das redes urbanas e no núcleo das mesmas.

Analisando a mobilidade sob o aspecto urbano das cidades, o sistema viário, levando-se em consideração a sua infraestrutura (geometria, pavimentação, largura das vias, número de faixas, rampas, etc...), pode ser considerado fator condicionante para a promoção ou não desta mobilidade. É nele que ocorrem as inúmeras viagens com suas mais variadas demandas, origens e destinos. Estas viagens podem ser realizadas à pé, de bicicleta, por motos, carros, ônibus, trens, e aviões.

Segundo o Ministério das Cidades (2007), mobilidade urbana é definida como um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano sendo o resultado da interação entre os deslocamentos nas cidades. Porém, esta facilidade a qual o Ministério das Cidades se refere, é a grande discussão contemporânea. O que seria de fato esta facilidade de deslocamento? É evidente que a cada dia, o deslocar de pessoas e principalmente de mercadorias está cada vez mais comprometido pelo volume veicular nas artérias urbanas. Estas, em sua maioria, estranguladas e com capacidade nula para o aumento da frota, principalmente de veículos longos de carga, disputando espaço com veículos menores, motos e bicicletas que ainda são flagrados, tentando ganhar tempo, invadindo os corredores exclusivos do transporte coletivo por ônibus.

Do ponto de vista do pedestre e das pessoas com mobilidade reduzida congênita ou temporária, esta “facilidade” nos deslocamentos é quase nula. Calçadas com desníveis e pisos escorregadios, rampas muito íngremes e fora dos padrões estabelecidos, com obstáculos como degraus e mercadorias expostas só comprometem o direito de ir e vir, colocando em risco até mesmo a vida dos usuários da via.

Questões básicas de segurança viária e qualidade de vida são unanimemente “esquecidas” pela gestão pública municipal, sem deixar de lembrar as esferas estadual e federal.

Desde o alvará de obras até o de funcionamento e localização de empresas e edificações diversas, aspectos de construção civil que podem garantir o acesso das pessoas e veículos aos serviços não são observados e seguidos. Desta forma, a mobilidade, ainda discutida de forma incipiente no Brasil, já é comprometida pela fragmentação da

acessibilidade universal promovendo paralelamente a imobilidade de pessoas e mercadorias.

Diversos são os aspectos a serem analisados, estudados e planejados para a obtenção da mobilidade urbana nas cidades brasileiras.

Independente da temática ser considerada recente e até mesmo mau interpretada por uma fatia importante da população, a sociedade já sente diariamente as consequências da falta do planejamento urbano, da fragmentação dos espaços públicos e da ingerência por parte dos gestores.

Mobilidade Urbana é um apanágio das cidades, um predicativo que serve de atributo à urbe... é a facilidade real ou efetiva das condições de deslocamentos, realizada por qualquer modo em via pública, que leva em conta as necessidades dos cidadãos. (GUIMARÃES, 2012, p.91)

Nessa visão, a Mobilidade Urbana deve ser abordada como política pública necessária e preliminar das cidades, priorizando os deslocamentos das pessoas em primeira ordem e viabilizando de modo não imposto e inflexível o gerenciamento e a movimentação de cargas urbanas.

Tanto o conceito de Mobilidade e as suas boas práticas na promoção dos deslocamentos seguros de pessoas e mercadorias, necessitam de estudo, entendimento e consolidação de ações eficazes.

PANORAMA BRASILEIRO: BREVE DISCUSSÃO DOS INSTRUMENTOS DE POLÍTICA URBANA E UM POSSÍVEL AVANÇO DA TEMÁTICA

Historicamente, a discussão do desenvolvimento urbano das cidades brasileiras tem seu marco inicial garantido pela Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. O capítulo II que dispõe da Política Urbana, em seus artigos 182 e 183, faz garantir o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e o bem-estar de seus habitantes. Através do poder público municipal, a elaboração do plano diretor deve ser aprovada pela câmara de vereadores e garantir o ordenamento e expansão das cidades com mais de vinte mil habitantes.

Cronologicamente, em 2001, o Estatuto das Cidades, Lei nº 10.257 de 10/09/2001, vem regulamentar os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo diretrizes para uma nova política urbana. Mas, do ponto de vista da mobilidade urbana, o Estatuto das Cidades só previa a elaboração obrigatória dos planos de transporte urbano integrado para municípios com mais de 500 mil habitantes, compatíveis com os Planos Diretores ou sendo parte integrante dos mesmos. A partir deste momento, surgem grandes projetos executivos de “planos setoriais” de transportes, segregando ainda mais as cidades e até mesmo, as rotas e os deslocamentos.

Desde 2001, o conceito de mobilidade sempre esteve associado às soluções para o transporte coletivo urbano (TCU), como se necessariamente e unicamente o problema maior das cidades, fosse o TCU.

Alisando os Planos Diretores Municipais, outro instrumento de política urbana, é importante ressaltar alguns aspectos como: a) são exigidos para municípios com mais de 20.000 mil habitantes; b) é um pré-requisito sua validação e aprovação pela Câmara Municipal, logo é fundamental que os agentes políticos saibam o conteúdo deste e questionem sua elaboração; c) é um pré-requisito municipal para aquisição de recursos da esfera federal; d) deve ser de fato o instrumento norteador da expansão urbana nas cidades; e) deve garantir participação e publicidade em favor da coletividade (garantido pelo artigo nº 40 do Estatuto das Cidades). Entretanto, mesmo com todos estes apontamentos e pré-requisitos para a aquisição de recursos federais, ainda existem municípios que não elaboraram seus Planos Diretores, contribuindo para o crescimento desordenado da malha urbana.

Saltando para o ano de 2004, pode-se registrar um pequeno avanço na discussão de fato do que é mobilidade. Com a criação do Ministério das Cidades e respectivamente da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SEMOB), há a tentativa de estabelecimento de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana, com a inserção de novos temas, sobretudo, com a discussão de acessibilidade e sustentabilidade, atrelados ao transporte.

O conjunto de Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade abrangia: acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável, equidade no acesso ao transporte público coletivo, transparência e participação social no planejamento, controle e avaliação

da política, segurança nos deslocamentos, justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso do espaço público de circulação, vias e logradouros, prioridades dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado, integração da política de mobilidade como a de controle e uso do solo, a complementaridade e diversidade entre meios e serviços (intermodalidade), a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens, o incentivo ao desenvolvimento tecnológico e ao uso de energias renováveis e não poluentes, a priorização de projetos de transporte coletivo estruturadores do território, entre outras.

É importante ressaltar o lançamento do Programa Brasil Acessível, com uma coletânea de cadernos abordando diversos aspectos práticos e teóricos para a promoção da acessibilidade nas cidades. Em 2007, a publicação do Caderno de Elaboração de Planos de Mobilidade foi a primeira iniciativa de inserção da discussão a nível municipal. O guia aborda temas básicos e obrigatórios para serem estudados, discutidos e contemplados nos Planos Municipais de Mobilidade Urbana.

Todavia, a discussão sobre a temática só vem a ganhar força no ano de 2012 com a Lei nº 12.587 de 03 de janeiro que dispõe da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Com destaque para os três primeiros artigos da Lei respectivamente, ressalta-se: a) a retomada da discussão do artigo 182 da Constituição Federal, acrescentando à ele a promoção da integração entre os diferentes modos de transporte, garantindo aspectos de acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território; b) garantir o acesso universal à cidade com planejamento e gestão democrática; c) garantir um sistema e toda infraestrutura para o deslocamento de pessoas e cargas no território do município.

Como outros destaques da Nova Política de Mobilidade Urbana, evidencia-se a priorização dos modais não motorizados: pedestres, ciclistas, pessoas com mobilidade reduzida, idosos, gestantes e crianças; e a priorização pelo transporte coletivo desmotivando o uso inconsciente e individualizado do automóvel, com objetivo de otimização dos espaços urbanos. Antes mesmo de uma discussão preliminar sobre a evidência de alguma evolução no processo de desenvolvimento dos instrumentos de política urbana, é interessante colocar:

Antes tarde do que nunca, o novel estatuto da mobilidade urbana foi entregue à sociedade mais de vinte e três anos após a promulgação da Cadernos da Fucamp, v.13, n.19, p.1-17/2014

vigente Constituição e dezessete anos após o projeto de lei que lhe deu causa (PL nº64/1995). (GUIMARÃES, 2012, p.95)

Após toda esta tramitação, alguns pontos são passíveis de revisão e amadurecimento pelas três esferas de poder. A saber:

- A exigência de planos de mobilidade urbana para municípios acima de 20 mil habitantes pode ser considerado um avanço, mas, a Confederação Nacional dos Municípios (2012) afirma que 3.915 municípios ficariam fora por terem menos de 20 mil habitantes. Porque não revisar o número de habitantes e propor outro parâmetro? Porque o número de habitantes é um fator condicionante uma vez que, a lei coloca que em casos de municípios desprovidos dos serviços de transporte coletivo, a abordagem deve levar em considerações outros modais, principalmente os não motorizados?
- É estabelecido prazo máximo de 3 anos para a elaboração dos planos de mobilidade a partir da data de publicação da lei. A maioria das prefeituras não dispõe de corpo técnico sendo necessária, a contratação de empresas prestadoras de consultoria para o auxílio na elaboração dos planos. Outros municípios ainda não possuem os planos diretores e requerem resolução de demandas anteriores à mobilidade urbana municipal, como exemplo: há municípios que indisponem de mapas e instrumentos municipais de gestão do território.
- A descentralização do foco ao transporte coletivo em municípios que ainda não o possuem, possibilita o trabalho das demandas e dinâmicas locais. Entretanto, a título de exemplificação, pequenos municípios desprovidos de anel viário, necessariamente tem que conviver com o fluxo de veículos pesados. A lei não estabelece responsabilidade aos órgãos rodoviários. E quem cuida das rodovias em áreas urbanas? Como gerenciar tal fato?
- O impedimento na aquisição de recursos federais para a execução de projetos de mobilidade para aqueles municípios que não elaborarem seus Planos de Mobilidade dentro do prazo estabelecido. Do ponto de vista da elaboração e da necessidade de discussão da temática, esta imposição pode ser vista como positiva. Entretanto, ainda falta orientação aos municípios sobre a sistemática do Ministério das Cidades que dispõe dos critérios de aquisição de recursos financeiros e a inexistência de um

modelo de plano, evidente que não engessado e imposto, que possa nortear a elaboração dos mesmos.

Além destes aspectos abordados anteriormente, alguns gargalos para a elaboração e implantação dos Planos de Mobilidade merecem destaque:

- Necessidade de maior discussão sobre o que é Mobilidade juntamente com a população;
- Desqualificação dos gestores municipais;
- Ausência de profissionais da área urbana na gestão pública;
- Anseio e Vontade Política para a elaboração\implantação;
- Fragmentação das atividades de implantação;
- Ausência de recursos financeiros destinados exclusivamente a elaboração de PlanMobs;
- Descontinuidade nas atividades de gestão da mobilidade urbana municipal quando da mudança de governos.

Em linhas gerais, pode-se afirmar que houve evolução na discussão dos instrumentos de gestão pública urbana. A grande questão é garantir a participação popular na tomada de decisão, com gestão democrática, participativa e que promova de fato a mobilidade urbana integrada, sustentável e inclusiva. Nesta visão, a política do agir localmente pensando globalmente pode nortear a elaboração dos Planos de Municipais de Mobilidade.

PLANO MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA DE SÃO SEBASTIÃO DO PARAÍSO – MG.

O plano municipal de mobilidade urbana de São Sebastião do Paraíso foi elaborado nos moldes da política de mobilidade urbana instituída pela Lei Federal Nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012.

A Lei Federal Nº 12.587/2012 representa um significativo marco jurídico para o planejamento urbano sustentável das cidades brasileiras, porque não é um instrumento isolado sobre mobilidade, trata da mobilidade inserida num sistema de planejamento urbano sustentável e participativo, cuja origem é a forma de política urbana instituída pelo artigo 182 da Constituição Federal em 1988. A política urbana instituída pela Constituição

Federal de 1988 tem como objetivo o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, de forma a garantir o bem estar dos cidadãos. Entende-se que pleno desenvolvimento é sinônimo de desenvolvimento sustentável, porque o desenvolvimento só pode ser pleno se ele for verdadeiro, no sentido de não mascarar as atividades negativas que ocorrem na esfera de um desenvolvimento puro e simples, sem considerar as variáveis ambientais e sociais decorrentes de um processo de desenvolvimento que pode ser industrial, energético, comercial, econômico inclusive urbano.

A sustentabilidade da mobilidade urbana deve ser encarada sob dois aspectos: ambiental e funcional. Sob o aspecto ambiental deve ser considerada a poluição atmosférica, a poluição sonora e a questão da utilização de recursos não renováveis. O aspecto funcional está relacionado à função social de circulação, considerando a capacidade de locomoção eficiente das pessoas e mercadorias. Aqui a sustentabilidade está ligada a capacidade de oferecer fluidez na circulação ao longo dos anos, ou seja, adoção de medidas que impeçam os questionamentos.

A Lei Federal Nº 12.587, chegou num momento tão tardio que os questionamentos urbanos já não são exclusivos das grandes cidades, pois já é possível identificar questionamentos em cidades com menos de 100.000 habitantes, onde o estacionamento rotativo nas áreas centrais já é uma realidade, a exemplo de São Sebastião do Paraíso que instituiu o estacionamento rotativo.

No projeto de Lei, que “Institui o Plano de Mobilidade Urbana de São Sebastião do Paraíso” o plano de mobilidade é contemplado como um instrumento integrante do planejamento já existente, ou seja, será aplicado em conjunto com os demais instrumentos, como o Plano Diretor e as Leis Urbanísticas, tendo como fundamento o desenvolvimento sustentável urbano e ambiental da cidade.

Cumprido destacar que ênfase do estudo desse plano de mobilidade serão os aspectos mais avançados do projeto em termos de eficácia, ou seja, a capacidade de produção de efetivo da norma jurídica na vida urbana. Cumprido destacar que, em se tratando da realidade precária do planejamento urbano no Brasil, muitos planos e suas respectivas Leis foram e ainda são cópias, verdadeiras réplicas das diretrizes da Lei Federal que estabelece as regras gerais, ou seja, transcrever as regras previstas na Lei Federal e não avançar sobre os problemas da realidade local, por si só, não trará as mudanças necessárias.

A Lei Federal Nº 12.587/2012 define como um dos princípios da política de mobilidade urbana: eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. Por isso nossas considerações sobre o projeto de Lei serão sobre as especificidades locais e a forma como foram previstas, como por exemplo, a adoção de prazos específicos para a adoção de várias diretrizes.

É importante ressaltar que o referido projeto Lei constitui-se no último produto do plano municipal de mobilidade urbana de São Sebastião do Paraíso, sendo que o primeiro foi a proposta metodológica, o segundo, o diagnóstico e o terceiro, o plano de ação. Esse plano de ação contempla todas as diretrizes e objetivo; programas e ações; metas, recursos e fontes de financiamento; indicadores; programas e ações prioritários; monitoramento, avaliação e revisão em relação a todos os aspectos abordados no PlanMob, quais sejam: modos não motorizados, transporte coletivo público e privado, sistema viário, sistema de carga e descarga, modos motorizados individuais e acidentes de trânsito.

Embora ainda seja um projeto de Lei, pois ainda não foi aprovado pela Câmara Municipal, tal instrumento jurídico possui um valor diferenciado em relação a outros projetos de Lei, pois ele possui legitimidade, que é um atributo que advém da participação efetiva da população em todas as etapas de elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Sebastião do Paraíso.

A Lei Federal Nº 12.587/2012 contempla como princípio da política de mobilidade urbana: “questão democrática e controle social planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana”. A referida legislação também estabeleceu como direito dos usuários: “participar do planejamento da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;” (Art. 14, II). Além disso, estabeleceu no seu Art. 15, vários instrumentos de participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da política local de mobilidade urbana, quais sejam: os órgãos colegiados, com a participação do Executivo, da sociedade e dos operadores do serviço; as ouvidorias municipais; audiências e consultas públicas e procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas.

O processo de construção do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Sebastião do Paraíso é uma referência na questão da participação popular, pois a Administração Pública se empenhou em efetivas a inserção da sociedade civil. Vários

instrumentos de publicidade foram utilizados, como por exemplo, inserções de entrevistas nas TV's locais com os técnicos envolvidos na elaboração do plano, antes de todas as audiências públicas. É um excelente método quer pela abordagem mais técnica do assunto, quer pelo raio de abrangência do meio.

Além da divulgação nas TVs locais, que é um grande diferencial, utilizou-se os demais meios como rádios locais, faixas, cartazes, convites, divulgação e consulta na página da internet da prefeitura. A população também respondeu a questionários, na fase da elaboração do diagnóstico, o que também se constituiu em importante forma de participação. Toda a comprovação dessa divulgação e participação encontra-se devidamente registrada no plano, o qual dispõe de todas as atas e registro das audiências e reuniões internas, entre a consultoria, membros do Executivo e membros do grupo de apoio técnico.

É interessante ressaltar que durante esse processo de elaboração percebeu-se que os participantes da sociedade civil, de certa forma, se repetiam, ou seja, uma mesma parcela que se interessou pela temática desde a primeira audiência pública continuou participando até a última. Esse fator é de extrema relevância, pois significa que os participantes “conhecem” o plano, é exatamente isso que impedirá que a Câmara Municipal faça alterações comprometedoras face às diretrizes e metas instituídas no projeto de Lei que deverá ser apreciado pelos vereadores. Aliás, é bom destacar que alguns vereadores também participaram do processo de elaboração do plano.

Do processo de discussão com a sociedade civil ficou pactuado a prioridade dos seguintes projetos executivos: plano de circulação viária, visando estabelecer a estruturação do sistema viário; a requalificação da área central por meio de adequação das caçadas, áreas verdes e espaços de lazer para circulação segura de pedestres, restrições aos modos motorizados e individuais, etc.; reestruturação do sistema coletivo por ônibus tarifaria e física e o plano cicloviário. Essa priorização demonstra que o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Sebastião do Paraíso tem como finalidade estimular a circulação das pessoas a pé, por meio do transporte coletivo e por bicicleta, o que é uma forma de implementar a sustentabilidade urbana e ambiental.

O projeto prevê a criação de um programa denominado “A cidade sem meu carro” e define como ações a implantação do plano de arborização; instalação semafórica

preferencial para pedestres e melhoria das condições de segurança nas travessias e cruzamentos; todas essas ações deverão ser implantadas em até cinco anos após a publicação da Lei.

A readequação das calçadas e infraestrutura das calçadas e a sua ampliação ocorrerá de forma gradativa, iniciando na área central da cidade com previsão até de desapropriação com a finalidade de alargar as calçadas. Também está previsto a implantação de um calçadão na Rua Coronel Francisco Adolfo e trecho da Rua Padre Benatti, entre as Ruas Coronel Francisco Adolfo e Dr. Placidino Brigagão em até cinco anos. Dispõe sobre o rebaixamento dos meios-fios nas esquinas da Zona Central, construção de rapas em todos os cruzamentos, nos pontos de parada de transporte público e acesso aos principais polos geradores de viagens, também com prazo de cinco anos para implementação.

O plano cicloviário deverá ser elaborado em até dois anos, após a publicação da Lei e contemplará a destinação das vias preferenciais à circulação de ciclistas, construção de paraciclos e bicicletários com prioridade para a Zona Central.

O transporte por tração animal ou humana recebeu tratamento de desestímulo gradativo, devendo ser restringido na Zona Central primeiramente, previsão de rotas e horários específicos e realização de cadastro dos condutores e cursos de capacitação para os mesmos.

A forma encontrada para priorizar o transporte coletivo por ônibus foi estabelecer a criação de terminais e/ou subterminais em até dez anos; reestruturação do sistema em até quatro anos; adequação de horários e itinerários; tratamento específico para os pontos de embarque e desembarque em até cinco anos; restrição do estacionamento em trechos críticos dos itinerários e nos horários de pico, em até cinco anos e restrição da circulação de veículos de carga e descarga em determinados horários e locais para não comprometer as manobras de conversões.

O serviço de taxi também recebeu regras específicas, quais sejam, regularização da permissão do serviço por meio de licitação, atualização do cadastro, novos pontos e padronização uniforme dos pontos. O serviço de moto táxi recebeu tratativa semelhante ao do taxi, assim como o transporte de passageiros por fretamento.

Em relação ao transporte intermunicipal e interestadual, o destaque é que o terminal rodoviário existente deverá ser considerado como um terminal de integração das rotas do transporte coletivo, sendo que este terminal deverá receber tratamento específico para privilegiar a entrada e saída do transporte rodoviário e implementar mecanismos de segurança. Também está prevista a reforma da infraestrutura física com intervenções de acessibilidade e criação de novas linhas para atender a demanda local, sendo que todas essas ações deverão ser realizadas em até cinco anos.

Ficou estabelecido que o transporte aéreo deverá ter sua estrutura expandida em até cinco anos e deverá receber melhorias com a finalidade de aumentar o número de voos e iniciar os voos comerciais. Quanto ao sistema rodoviário ficou prevista a restrição do fluxo de veículos pesados no perímetro urbano, no prazo de dois anos e execução do projeto Rodovia Perimetral.

No tocante ao sistema viário urbano, destaca-se a previsão do estacionamento no lado direito em vias de sentido único, para melhoria da fluidez e segurança nas manobras, em até dez anos. Também foi prevista a restrição das vias públicas com sentido duplo, para implantar sistemas binários, na Zona Central, em até dez anos. O município deverá adotar um tipo de estacionamento (paralelo ou 45°) ao longo de toda via em até cinco anos, manter o sistema rotativo (zona azul), implantar sinalização vertical e horizontal em todas as vias arteriais e coletoras em até dois anos e até cinco anos, respectivamente. Substituição dos redutores de velocidade por medidas moderadoras de tráfego, em até dez anos.

Fator que merece realce é a previsão de elaboração de Lei específica que exigirá estudo prévio de impacto dos empreendimentos considerados polos geradores de viagens, devendo ser objeto de análise: demanda de vagas de estacionamento em razão da atividade, estrutura viária do local do empreendimento e acessibilidade.

Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Sebastião do Paraíso dispôs, inclusive, da hierarquização viária, porque durante o processo de elaboração do plano, todos os envolvidos, chegaram ao consenso de que tratar desse assunto no plano de mobilidade seria imprescindível para sucesso do próprio plano, que poderia ficar com sua aplicabilidade comprometida face à inexistência de uma hierarquização viária, que foi compreendida com as seguintes tipologias de vias: de trânsito rápido, arteriais, coletoras,

locais, tráfego compartilhado, com circulação de bicicletas e vias de circulação de pedestres. Assim sendo as vias de trânsito rápido, as arteriais e as coletoras foram devidamente discriminadas. O critério de identificação adotado foi o uso já consolidado. Ocorreu também a previsão da velocidade máxima nas diferentes vias urbanas.

O sistema de carga e descarga também foi encarado como um assunto que merecerá legislação específica, em razão da complexidade do tema, no entanto algumas diretrizes que deverão ser observadas quando da elaboração da Lei foram dispostas no projeto de Lei, que são: identificação das áreas na Zona Central, horários e locais e orientar e restringir, por meio de sinalização específica, os veículos de carga.

É importante ressaltar que caberá ao Município a criação dos seguintes programas: de incentivo ao uso do transporte coletivo e modos não motorizados; que estabeleçam subsídio ao transporte coletivo e que priorizem o sistema viário para pedestres e ciclistas. O subsídio ao transporte coletivo é uma medida que os municípios precisam encarar com mais seriedade, pois se é um serviço público de caráter essencial, não pode ficar adstrito às condições que a iniciativa privada dispõe para oferecer tal serviço. Não se pode exigir e nem esperar que a iniciativa privada atue como se administração pública fosse, pois possuem natureza diversa, enquanto uma pode oferecer um serviço que não seja lucrativo, a outra só opera em função do lucro.

Outra regra interessante relaciona-se a redução de áreas públicas destinadas ao estacionamento de automóveis, como canteiros e praças.

Por último, ficou a educação para a mobilidade urbana estabelecendo que caberá ao Município a criação do Programa Acidentalidade Zero por meio das seguintes ações: blitz informativas para o pedestre e condutor de veículos; cursos e palestras direcionadas aos profissionais do transporte de carga e de passageiros e utilização do “Jogotran” nas escolas de capacitação. Esse jogo foi criado pelos técnicos do município e foi considerado um excelente instrumento de aprendizado as regras de trânsito.

Outra medida interessante foi a previsão da criação de um banco de dados de acidentalidade em até cinco anos, o qual deverá conter: identificação e classificação dos acidentes de trânsito; identificação dos pontos de conflitos de trânsito e dos locais com maiores números de acidentes e vítimas de trânsito.

Como anexos ao projeto de Lei tem-se o Mapa de Hierarquização Viária e o Plano de Ação. Esses anexos comprovam que o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Sebastião do Paraíso foi construído em conjunto com a sociedade civil e os técnicos da prefeitura, porque a rigor, não são conteúdo de plano de mobilidade, mas representam assuntos de interesse local, como a hierarquização viária que é uma carência da cidade e que dificultou o trabalho dos técnicos. Quanto ao plano de ação, foi uma exigência de todos os envolvidos em razão da importância do seu conteúdo, a pretensão de ação em um instrumento de consulta para os técnicos da Administração Pública, devido ao seu caráter pragmático.

São esses fatores que irão contribuir de forma significativa para a eficácia do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Sebastião do Paraíso.

Acredita-se que a contemplação de medidas específicas, com prazos determinados, que visam atender às diretrizes instituídas pelo Estatuto da Mobilidade (Lei Federal Nº 12.587) são capazes de proporcionar maior eficácia aos planos municipais de mobilidade urbana assim como a participação efetiva da sociedade civil na sua elaboração.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A discussão da mobilidade urbana, mesmo que preliminar em nosso país deve ser interdisciplinar/multidisciplinar para a promoção da gestão do espaço urbano. Aliado a este fator, a criação de políticas de incentivos à participação popular e de agentes governamentais, principalmente da esfera municipal, pode estabelecer nova discussão e evidenciar as responsabilidades para todos os agentes urbanos, já que o espaço urbano é de uso coletivo.

A gestão do espaço urbano e interurbano deve ocorrer de forma integrada no território, minimizando os conflitos espaciais. Entretanto, uma consciência Comunitária sobre mobilidade deve ser implantada para a ordenação da urbe, e há especialistas que defendem que a mobilidade é uma condicionante para a verificação de índices de inclusão social.

Para finalizar o trabalho, a experiência vivida em São Sebastião do Paraíso MG, só reafirma a necessidade de se levar em consideração as especificidades locais para o

sucesso do plano municipal, com eficácia e eficiência. O município planeja, respeitando sua dinâmica real e o governo estabelece diretrizes. Porém, estas mesmas diretrizes podem ser precedidas de capacitação e maiores orientações da esfera federal à municipal.

É importante ressaltar que a sucessão do governo municipal por outros partidos deveria independente da linha política, não desfragmentar o planejamento das cidades. Geralmente, governos de oposição tendem a anular as ações de governos anteriores comprometendo a dinâmica das cidades, principalmente no aspecto da expansão urbana.

Fica assim a grande questão para a infinita discussão! Mobilidade Urbana não deve ser apenas sonho e sim uma realidade!

O direito de ir e vir deverá ser um atributo das cidades, porém só se tornará possível a partir do momento em que todos se sentirem responsáveis por uma cidade mais humana, em que as diferenças sejam respeitadas e que cada um possa se sentir responsável por si e pelos outros, e que os interesses particulares não predominem sobre os individuais.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**.

Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. Estatuto das Cidades. **Lei nº 10.257**, de 10 de Julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, 2001.

BRASIL. **Lei nº 12.587**, de 03 de janeiro de 2012. Dispõe a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Brasília, 2012.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Caderno de Referência para a Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. SEMOB, Brasília, 2007.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Cadernos Brasil Acessível**. SEMOB, Brasília, 2007.

CNM. **Trânsito e Mobilidade**: Os desafios da organização urbana. Volume 12. CNM: Brasília, 2012.

DOS SANTOS SUDÁRIO, N.C.; ALVES, P. **Mobilidade Urbana**: utopia ou possibilidade? Revista Vértice, CREA MG: Belo Horizonte, páginas 14-15, 2013.

SUDÁRIO, N.C. S.; HERNANDEZ, I. R. S. O.

GUIMARÃES, Geraldo Spagno. **Comentários à Lei de Mobilidade Urbana**. Editora Fórum: Belo Horizonte, 2012.

IPEA. **Comunicado nº128**. A nova lei de diretrizes da política nacional de mobilidade urbana, 2012.

PONS, J. M. S. REYNÉS, M. R. M. **Geografía de los transportes**. Palma de Mallorca: Universitat de les illes Balears, 2004.