A CONTRIBUIÇÃO DAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DAS CIDADES

Graziana Donata Punzi de Siqueira
Josiane Palma Lima
Universidade Federal de Itajubá/ Programa de Desenvolvimento, Tecnologias e Sociedade

RESUMO

O crescimento desordenado das cidades que resultou na segregação espacial, exclusão social e problemas de tráfego e deslocamento, trouxe a preocupação com a Mobilidade Urbana. Assim, fez-se necessária a elaboração de políticas de desenvolvimento urbano que abordem a Mobilidade Urbana como indicador de qualidade de vida das pessoas, relacionada, portanto, à Sustentabilidade. Nesse sentido as políticas públicas de Mobilidade Urbana Sustentável buscam trazer soluções para os problemas de transportes, considerando os aspectos sociais, econômicos e ambientais da sociedade envolvida. Tal abordagem torna-se muito complexa, uma vez que para trazer contribuição efetiva, as políticas públicas de mobilidade urbana enfrentam sérios desafios na sua implementação. Desafios esses, que precisam ser ultrapassados com o envolvimento de toda a sociedade e com a boa vontade política na implementação de medidas que tragam resultados positivos para os problemas de mobilidade de mobilidade urbana, não apenas para a população atual, mas que possam se reproduzidos pelas gerações futuras. O presente trabalho tem o objetivo de, a partir de construção e embasamento teórico, identificar as contribuições das Políticas Públicas de Mobilidade Urbana para o desenvolvimento sustentável das cidades.

Palavras chave: políticas públicas; mobilidade urbana; cidades.

1 INTRODUÇÃO

A sustentabilidade está relacionada ao bem estar social, econômico e ambiental, bem como se relaciona à qualidade de vida das pessoas e às condições dos equipamentos e serviços públicos oferecidos. Nesse sentido, as condições de acesso e dos serviços de transportes, ou seja, as condições da mobilidade urbana apresentam-se como um elemento importante para o desenvolvimento sustentável das cidades.

Sendo assim, a gestão de transportes deve contemplar o contexto socioeconômico da cidade, visando proporcionar acesso aos bens e serviços de forma eficiente para todos, mantendo ou melhorando a qualidade de vida da população atual, sem comprometer as futuras gerações (CAMPOS, 2006).

Por esse motivo, as intervenções no sistema de transportes devem ter o objetivo de diminuir os impactos ambientais e promover o seu funcionamento de modo mais eficiente, buscando soluções para os problemas enfrentados pelo trânsito nas áreas urbanas e permitindo que as cidades se desenvolvam garantindo-se às gerações futuras o direito à acessibilidade universal, como pressuposto do direito à cidadania e à equidade (SILVA, 2004).

Desta forma, surge a necessidade de políticas públicas de mobilidade urbana integradas com as diversas áreas de planejamento urbano, que busquem soluções efetivas para as condições de deslocamento, não apenas para remediar problemas atuais, mas que possam ser reproduzidas futuramente e que surtam efeitos a médio e longo prazo, permitindo o desenvolvimento social, econômico e ambientalmente sustentável das cidades.

Entretanto, o planejamento de transportes apresenta-se como um desafio para os gestores de mobilidade urbana nas cidades brasileiras. O modelo de urbanização brasileiro construiu cidades caracterizadas pela fragmentação do espaço e pela exclusão social e territorial, que resultou num espaço desigual que reforça a injustiça social nas cidades e diminui a qualidade de vida das pessoas (BOARETO, 2008)

A reversão do quadro crítico das condições de transporte, exige a coordenação de ações governamentais de forma a assumir a política urbana e superar a cultura de fragmentação da gestão, que separa as políticas (habitação, saneamento ambiental, mobilidade), gerando desperdício de recursos, ineficiência e reprodução das desigualdades socioespaciais nas cidades brasileiras (MCIDADES, 2006).

Nesse sentido as políticas públicas de Mobilidade Urbana Sustentável buscam trazer soluções para os problemas de transportes, considerando os aspectos sociais, econômicos e ambientais da sociedade envolvida. Tal abordagem torna-se muito complexa, uma vez que para trazer contribuição efetiva, as políticas públicas de

mobilidade urbana enfrentam sérios desafios na sua implementação, que precisam ser ultrapassados com o envolvimento de toda a sociedade e com a boa vontade política na implementação de medidas que tragam resultados positivos para os problemas de mobilidade urbana.

O presente trabalho tem o objetivo de, a partir de construção e embasamento teórico, identificar as contribuições das Políticas Públicas de Mobilidade Urbana para o desenvolvimento sustentável das cidades.

2 MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL

Para a sustentabilidade acontecer, é necessário a compatibilidade das dimensões social, econômica, ambiental e institucional, que já são complexas isoladamente (SEABRA e TACO, 2014). A sustentabilidade está relacionada ao bem estar social e proteção dos recursos naturais e os sistemas ecológicos.

Para Bava (1996), além da renda, outros indicadores permitem avaliar a qualidade de vida nas cidades, como a quantidade e a qualidade na oferta de equipamentos e serviços públicos coletivos, entre eles os serviços de transporte, bem como as condições de trânsito. Assim, o conceito de mobilidade urbana sustentável se torna objeto de discussões acadêmicas motivadas pela preocupação com a qualidade de vida nas cidades. O transporte sustentável passa a ser visto como contribuinte para o bem-estar social e econômico sem prejudicar a saúde humana e o meio ambiente.

Portanto, a Mobilidade Urbana Sustentável é aquela que proporciona o equilíbrio entre o meio ambiente, a economia e a sociedade nos deslocamentos para a realização das atividades diárias, buscando melhorar a circulação de pessoas e bens, garantindo maior eficiência e dinamismo das funções urbanas, valorizando o espaço público, a sustentabilidade e o desenvolvimento das cidades.

Para Boareto (2003), a sustentabilidade em mobilidade urbana se dá com a realização de viagens ecologicamente sustentáveis e com menores gastos de energia e impactos no meio ambiente. Nesse sentido, mobilidade urbana sustentável apresenta-se como a possibilidade de deslocamento oferecida para os cidadãos em condições saudáveis que podem ser reproduzidas ao longo do tempo para as gerações futuras.

Para Ribeiro *et al* (2005), quando se pretende introduzir uma perspectiva sustentável, o estudo de mobilidade deve integrar o contexto espacial do local, sua infraestrutura de circulação e os diversos modos de transporte associados aos diferentes tipos de utilizadores ou grupos de interesse que o sistema de transporte deve satisfazer para obter uma relação adequada entre oferta e procura para atingir padrões elevados de desenvolvimento sustentável para essas áreas.

Segundo Felix et al (2013), são evidentes os impactos exercidos pela mobilidade sobre a dinâmica e o desenvolvimento das cidades, fazendo dela fator determinante para o declínio da qualidade de vida e situação insustentável das cidades brasileiras.

Para esses autores, transporte é a infraestrutura com maior potencial para remodelar o desenvolvimento de uma cidade, a partir da exploração de alternativas de

uso mais equilibrado e sustentável dos espaços viários das cidades. Assim, o conceito de mobilidade torna-se mais amplo adotando uma visão sistêmica sobre a movimentação de bens e pessoas e dos diferentes modos de transportes bem como dos elementos que produzem as necessidades dos deslocamentos, passando a relacionar aspectos como a gestão administrativa e sustentabilidade ambiental. Portanto, o conceito de mobilidade está ligado a um parâmetro de utilização de vias e espaços urbanos de maneira eficiente e dinâmica, reduzindo os impactos negativos.

A mobilidade sustentável no contexto socioeconômico da área urbana pode ser vista através de ações de uso e ocupação do solo e sobre a gestão dos transportes visando proporcionar acesso aos bens e serviços de forma eficiente para todos, mantendo ou melhorando a qualidade de vida da população atual, sem prejudicar a geração futura (Campos, 2006).

A mobilidade sob o aspecto da sustentabilidade pode ser alcançada sob dois enfoques: i- adequação da oferta de transporte ao contexto socioeconômico, que diz respeito à medidas que associam o transporte e os deslocamentos ao desenvolvimento urbano e a equidade social; ii- a qualidade ambiental da tecnologia e modo de transporte a ser utilizada. (Campos, 2006).

Sob a perspectiva sustentável, Ribeiro *et al* (2005) entende que a mobilidade urbana deve ser planejada incluindo-se a garantia da acessibilidade a vários tipos de utilizadores. As ruas devem se consideradas como um destino para a realização de atividades socioeconômicas e como um canal de acesso a outro local. Os modos de transporte devem ser promovidos atentando-se para as consequências ambientais a curtos e longos prazos e os impactos ambientais causados pelo tráfego de automóveis devem ser minimizados.

Problemas de mobilidade causam declínio da qualidade de vida das pessoas e trazem o desafio de reformular as políticas de mobilidade na perspectiva de uma Mobilidade Urbana Sustentável. Por esse motivo, as intervenções no sistema de transportes devem ter o objetivo de diminuir os impactos ambientais e promover o seu funcionamento de modo mais sustentável, utilizando-se para isso os domínios: tecnológico (relacionado não apenas a tecnologia dos veículos, mas também à infraestrutura e à gestão de tráfegos), econômico (instrumentos que influenciem na escolha do modo de transporte, através da oneração), comportamental (conscientização dos usuários da necessidade de uma utilização mais racional e preocupada com os

impactos ambientais na escolha dos modos) e de planejamento do sistema de transportes e uso do solo (Silva, 2004).

Dessa forma, percebe-se que as condições de mobilidade são determinantes para o processo de desenvolvimento das cidades, razão pela qual surge a necessidade de um planejamento de transportes integrado aos demais domínios do planejamento urbano: social, econômico e ambiental, buscando soluções para os problemas enfrentados pelo trânsito nas áreas urbanas e permitindo que as cidades se desenvolvam de maneira sustentável, garantindo-se às gerações futuras o direito à acessibilidade universal, como pressuposto do direito à cidadania e à equidade.

Portanto, surge a necessidade de políticas públicas de mobilidade urbana integradas com as diversas áreas de planejamento, que busquem soluções efetivas para as condições de deslocamento, não apenas para remediar problemas atuais, mas que possam ser reproduzidas futuramente e que surtam efeitos a médio e longo prazo, permitindo o desenvolvimento social, econômico e ambientalmente sustentável das cidades.

Para Silva (2004), a concretização de uma mobilidade mais sustentável exige não só uma atuação mais proativa, articulada e perseverante dos poderes públicos, como uma forte mobilização dos vários atores, tanto institucionais quanto sociais e econômicos, que se comprometam na obtenção de resultados positivos e viáveis.

A mobilidade urbana sustentável deve ser vista como conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos coletivos e não motorizados, políticas que devem ser socialmente inclusivas e ecologicamente sustentáveis (BRASIL, 2007).

3 MOBILIDADE URBANA NO CONTEXTO DAS CIDADES BRASILEIRAS

As dificuldades encontradas em relação à mobilidade urbana se devem a diversos fatores sociais, econômicos e geográficos que ao longo da história contribuíram para a situação de caos em que se encontra. Sendo assim, é necessário analisar a evolução histórica da região estudada em termos de mobilidade urbana e quais as necessidades e soluções que surgem para este determinado local, buscando um conhecimento verdadeiro que possa servir de base para transformação da realidade.

No processo de expansão, segundo Lefebvre (2001), a cidade é esvaziada para dar espaço aos escritórios e estabelecimentos comerciais, abandonando-se os equipamentos urbanos e culturais ali existentes, as pessoas migram para bairros mais afastados dificultando a própria gestão da cidade. Com esse afastamento, cria-se a necessidade de medidas que permitam aos setores mais afastados da cidade, o acesso aos equipamentos públicos, visando uma melhor qualidade de vida para a sociedade urbana agora ampliada.

Com a crescente urbanização, que se deu de maneira desordenada e privilegiando transporte individual motorizado, as cidades enfrentam grandes desafios para alcançar uma forma de desenvolvimento sustentável. Desse modo, os problemas enfrentados pelas cidades são atribuídos às condições de mobilidade e acesso. Em nível urbano, os problemas de transporte são mais agudos e concentrados, e alcançar uma forma de mobilidade sustentável é um pré-requisito para a melhoria do ambiente, incluindo aspectos sociais e para o aumento da viabilidade econômica (Silva, 2004).

Segundo Boareto (2008), no Brasil e na maioria dos países, os problemas enfrentados pelas pessoas ao se locomover nas cidades têm uma análise fragmentada, resultado da dissociação entre o sistema de transporte público, a circulação de veículos particulares e o uso do solo. A analise do transporte público é focada na operacionalização, os responsáveis pelo trânsito visam garantir a fluidez de veículos, a expansão do sistema viário e na segurança. O uso e a ocupação do solo são analisados dentro das relações de mercado.

Segundo o autor, o processo de urbanização ocorrido no Brasil, baseado na ampliação do sistema viário propicia a fragmentação do espaço urbano, criando bairros residenciais cada vez mais distantes dos locais de trabalho e de lazer, expulsando a população mais carente para a periferia dos grandes centros. Esta ocupação gera vazios urbanos e a infraestrutura construída para a circulação de automóveis ou mesmo para o

transporte coletivo gera áreas degradadas física e economicamente. E as cidades menores reproduzem o modelo de desenvolvimento das cidades maiores, apesar da demonstração diária dos problemas resultantes.

O modelo de urbanização brasileiro construiu cidades caracterizadas pela fragmentação do espaço e pela exclusão social e territorial, que resultou num espaço desigual que reforça a injustiça social nas cidades e diminui a qualidade de vida das pessoas (BOARETO, 2008)

Para Alves, et. al. (2010), deslocar-se em áreas centrais na maioria das cidades brasileiras traz uma sensação de desconforto devido ao mau aproveitamento do espaço urbano e a falta de infraestrutura de circulação adequada, consequências do desordenado e acelerado processo de urbanização ocorrido no Brasil.

As pressões ambientais urbanas decorrentes, de um lado da urbanização da pobreza, de outro, da reprodução do padrão de consumo de países desenvolvidos, se manifesta na política de mobilidade urbana e nas suas externalidades negativas. Assim, iniciamos o século XXI construindo verdadeiras sociedades de risco, que resultam dos ambientes deteriorados em virtude do processo de desenvolvimento capitalista subordinado vivido nos países da América Latina, que gerou uma situação de exposição da população, especialmente para os grupos sociais mais pobres. (BOARETO, 2008)

Ainda para esse autor, no Brasil o conceito de mobilidade urbana é novo, o que resulta na necessidade de se aprofundar as discussões para sua implementação e consolidação, com base em reflexões sobre as questões ambientais, e os mecanismos de exclusão social, buscando uma democratização do espaço público, a acessibilidade para pessoas com dificuldade de locomoção e a promoção do direito à cidade, a partir do planejamento urbano.

Na medida em que as cidades crescem, cresce a necessidade de construção de mobilidade sustentável, com ações que levem em conta a questão ambiental, econômica e social, na busca de um desenvolvimento ambientalmente equilibrado, economicamente viável e socialmente justo (Campos, 2006). A analise de todos os fatores que influenciam na circulação de pessoas nas cidades é crucial para entender a importância da mobilidade urbana no desenvolvimento local (Boareto, 2008)

No Brasil a discussão sobre a mobilidade urbana ainda vem sendo tratada como assunto da engenharia de tráfego ou planejamento de transportes. Entretanto esses

enfoques vem se mostrando insuficientes para as questões relacionadas a mobilidade urbana, uma vez que esta deve ser considerada sob os aspectos social, ambiental, econômico, a partir de um planejamento urbano integrado (PONTES, 2010).

O modelo de desenvolvimento urbano e as políticas de transportes adotados até os dias atuais, surgiu nas cidades a problemática dos conflitos do tráfego e da mobilidade, que reflete em distorções que inviabilizam o alcance da sustentabilidade. Fato demonstrado pela política de priorização do transporte individual adotada, em detrimento do transporte coletivo, apesar da grande demanda deste último, pelas classes menos favorecidas economicamente (Alves, et al., 2010).

Deste modo, embora a preocupação com a mobilidade urbana sustentável esteja ganhando espaço nas discussões acadêmicas e nas políticas públicas no Brasil, ainda é um tema recente nos debates e precisa de maior aprofundamento por parte dos agentes públicos responsáveis pelo planejamento urbano, para que se encontre soluções sustentáveis para as dificuldades encontradas pelas cidades brasileiras em termos de mobilidade urbana.

4 POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA

A crescente urbanização dos grandes centros, impulsionada pelo sistema capitalista, que a partir da 2ª Guerra Mundial introduziu o avanço tecnológico e incentivo ao consumismo, gerou a segregação espacial e social das cidades, levando a população a condições insustentáveis de sobrevivência. Os reflexos negativos desse crescimento são ainda mais evidentes se observados na perspectiva dos sistemas de transportes e condições de mobilidade urbana.

Assim, percebeu-se a necessidade de se analisar a problemática da mobilidade de maneira coordenada com os demais setores do planejamento urbano, buscando medidas que tragam soluções sustentáveis para o desenvolvimento das cidades. Essa preocupação com o planejamento e gestão da mobilidade urbana teve início na Europa, na década de 1980 e vêm se difundindo para os demais países.

O desenvolvimento sustentável no planejamento de transportes está associado ao equilíbrio entre os aspectos ambientais, econômicos e sociais, tanto no presente como nas futuras intervenções urbanas. Esta ideia foi adotada inicialmente na Europa, América do Norte e Austrália. No Brasil esta visão ainda é recente, e o conceito está sendo incorporado gradativamente nas discussões dos Planos Diretores de Transportes e Mobilidade (MAGAGNIN, 2008).

Para Nunes da Silva (2004), a correção das anomalias que se manifestam na gestão da mobilidade urbana está na formulação de políticas que levem em consideração os vários domínios que a influenciam, desde os contextos socioculturais, econômico, ambientais, como também o urbanismo, o uso do solo, dos transportes e da tecnologia. Para o autor, as políticas europeias em relação à mobilidade urbana, têm utilizado da tecnologia para minimizar os impactos ambientais causados pelo aumento desenfreado do número de veículos nos centros urbanos, com medidas que incentivam a produção de veículos que utilizam combustíveis menos poluentes, além da adoção de recursos tecnológicos que auxiliam a gestão do tráfego, como semáforos e controladores de velocidade.

Este autor destaca ainda o domínio comportamental, que exerce forte influencia nas políticas de mobilidade urbana, apontando a necessidade de intervenções ao nível de educação cívica dos cidadãos, com maior controle na atribuição de licenças para dirigir, bem como a introdução de mecanismos econômicos que fomentem a racionalização nas

escolhas dos modos de transportes, trazendo como exemplo políticas adotadas na Alemanha, nos anos 1980, com medidas que buscavam incutir novas formas de comportamento dos motoristas, priorizando o modo pedonal.

Outro exemplo de política de reconstrução da mobilidade urbana a partir da transformação comportamental dos cidadãos verificou-se na Holanda, país que após ter passado por um processo de desenvolvimento baseado no consumismo e com infraestruturas desenvolvidas para favorecer os automóveis, contou com a mobilização de toda a sociedade, que inconformada com a péssima qualidade de vida causada pelas condições insustentáveis de mobilidade, se uniu para exigir do Estado a reforma urbana que hoje é exemplo para o resto do mundo.

Para Lefebvre (2001) existem três vertentes urbanísticas que estão pensando paralelamente a reconstrução da cidade: a) o urbanismo ligado ao humanismo clássico e liberal, que visa resgatar as cidades formais e estáticas dos séculos anteriores à industrialização; b) o urbanismo dos administradores, tecnocrático e sistematizado, que busca favorecer a praticidade da cidade, otimizada pela tecnologia; c) o urbanismo de mercado, que pretende atender suas demandas sempre visando o lucro. A convergência desses pensamentos apresenta-se como um grande desafio para as políticas urbanas, necessitando de estratégia na gestão.

Segundo Gomide (2006), as atuais condições de mobilidade urbana e de acesso aos serviços de transporte coletivo nas grandes cidades, ao mesmo tempo que excluem significativa parcela da população do acesso aos serviços essenciais e às oportunidades que as cidades oferecem, também contribuem para a perpetuação da pobreza urbana e da exclusão social.

A cidade é produto das interações humanas, da economia e da política. A localização das atividades no território é determinada por pressões do mercado, por planos de zoneamento ou pela própria pressão da população por emprego e habitação. E a necessidade de deslocamento para satisfazer tais condições estabelece os fluxos. A separação espacial acentuada entre locais de trabalho e comércio das residências tem contribuído para o aumento do número de viagens motorizadas e das distâncias a percorrer (Pontes, 2010).

As infraestruturas das cidades brasileiras, num acelerado processo de urbanização são projetadas para garantir a fluidez de veículos automotores, como

demonstram as obras de alargamento de avenidas e diminuição das calçadas. Entretanto, devido ao modelo de desenvolvimento urbano e as políticas de transportes adotados até os dias atuais, surgiu nas cidades a problemática dos conflitos do tráfego e da mobilidade, que reflete em distorções que inviabilizam o alcance da sustentabilidade. Fato demonstrado pela política de priorização do transporte individual adotada, em detrimento do transporte coletivo, apesar da grande demanda deste último, pelas classes menos favorecidas economicamente (Alves, et al., 2010).

A mobilidade é necessária para a realização de atividades básicas da sociedade, como trabalhar, estudar, cuidar da saúde e lazer. Desta forma as ações que visem ampliar a mobilidade dos segmentos sociais terão pouca eficácia se não forem realizadas de modo complementar às políticas mais amplas como emprego, educação e saúde. Por outro lado, os investimentos nessas áreas devem vir acompanhados de medidas que viabilizem o acesso da população aos serviços proporcionados (Gomide, 2006).

Sendo assim, tornou-se necessária a tomada de medidas que busquem reverter o quadro instalado e garantir a acessibilidade e a mobilidade no espaço urbano de maneira mais sustentável. Para isso, o conceito de mobilidade urbana passou a ser definido a partir de um conjunto de políticas embasadas na mobilidade de pessoas e cargas que visem prioritariamente os modos não motorizados e coletivos de transporte, resultando em intervenções socialmente inclusivas e ambientalmente sustentáveis (MCIDADES, 2006).

A reversão do quadro crítico das condições de transporte, exige a coordenação de ações governamentais de forma a assumir a política urbana e superar a cultura de fragmentação da gestão, que separa as políticas (habitação, saneamento ambiental, mobilidade), gerando desperdício de recursos, ineficiência e reprodução das desigualdades socioespaciais nas cidades brasileiras. Assim, as políticas de mobilidade urbana devem estar integradas com as demais políticas de planejamento urbano, com a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano de maneira sustentável (MCIDADES, 2006).

No Brasil, a preocupação em encontrar soluções para os problemas enfrentados pelo desenvolvimento desordenado e as condições de deslocamento das cidades começou a ganhar espaço nas discussões políticas somente no início do século, com a elaboração em 2001 do Estatuto da Cidades (Lei nº 10.257/2001), que previa a

obrigatoriedade da elaboração de planos diretores em cidades com mais de 20.000 habitantes e de um plano de transportes compatível com os planos diretores ou neles inseridos nas cidades com mais de 500.000 habitantes e segundo Merino (2013) trazia entre suas diretrizes:

> I.Garantir diversidade dos modais de transporte. Prioridade ao transporte coletivo e não-motorizado e valoriza ao pedestre
>
> II.Gestão da Mobilidade urbana integrada ao Plano Diretor Urbano Municipal
>
> III.Respeito às especificidades locais e regionais
>
> IV.Controle da expansão urbana, universalização do acesso à cidade, melhoria da qualidade ambiental e controle dos impactos no sistema de mobilidade gerados pela ordenação do uso do solo. (MERINO, 2013).

Assim, a partir de 2003, com a criação do Ministério das Cidades, as ações governamentais de planejamento urbano passaram a ser coordenadas de maneira integrada, buscando a construção de uma política de desenvolvimento urbano consistente, capaz de construir cidades democráticas e sustentáveis. Desde então, existe a iniciativa de incentivar a formulação de uma política de planejamento urbano baseada da gestão democrática realizada mediante a participação da sociedade com a realização de Conferências municipais, estaduais e nacionais.

A primeira Conferência, realizada no mesmo ano de 2003, aprovou princípios e diretrizes da política Nacional de Desenvolvimento Urbano. Foi neste momento também que criou-se o conceito de Mobilidade Urbana com o objetivo de democratizar os espaços públicos e garantir o acesso à cidade, priorizando os meios de transporte coletivos e os de circulação não motorizados. Como resultado dessa primeira Conferência Nacional, se deu a aprovação das diretrizes para a construção da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Merino, 2013).

Em continuação à implementação de uma política de mobilidade urbana sustentável para todo o território nacional, a 2ª Conferencia Nacional das Cidades, realizada em 2005, enfatizou a necessidade de ampliação dos investimentos nesse setor, bem como propôs a importância da mobilidade urbana intermodal, e integrada e a

revitalização do sistema rodoviário, o que foi reafirmado dois anos mais tarde na realização da 3ª Conferência Nacional, que também recomendou o barateamento das tarifas de transporte público (Merino,2013).

Além disso, o MCidades (2007) destacou a necessidade de limitar as viagens motorizadas, com medidas que visem a descentralização e consolidação de novas centralidades, modificando e diminuindo os deslocamentos, aproximando as atividades das residências. É a proposta de uma política de mobilidade que comporte as demais políticas urbanas e democratize as relações espaciais, visando superar a cultura de fragmentação da gestão, que gera desperdício de recursos.

O Ministério das Cidades incentiva as discussões e medidas mais incisivas de direcionamento entre gestões estaduais e municipais, atuando de maneira integrada para novas intervenções urbanas visando uma mobilidade mais sustentável, levando em consideração os impactos das atividades humanas numa perspectiva ambiental, de coesão social e de desenvolvimento econômico, para as gerações atual e futuras (Alves et al, 2010).

Portanto, o que se defende é que as políticas de mobilidade urbana sejam formuladas levando-se em consideração as necessidades da população envolvida, com a participação desta nas discussões e no planejamento, buscando promover a cidadania e a inclusão social.

Para assegurar a mobilidade urbana sustentável, é preciso que as políticas e ações busquem atuar de forma integrada com o ambiente, o sistema de transportes e o planejamento urbano. É necessário se alterar a ordenação do sistema viário, de modo que deixe de privilegiar o uso do automóvel, priorizando os pedestres, ciclistas e os usuários dos transportes públicos, essa é a melhor maneira de alcançar uma mobilidade urbana sustentável e acessibilidade universal.

A Secretaria Nacional de Transportes e da Mobilidade Urbana (SeMob), vinculada ao Ministério das Cidades, defende que os programas e ações de mobilidade, integrados com as demais políticas urbanas, devem trabalhar para mudar radicalmente a atuação de todas as esferas de governo: Federal, Estadual e Municipal, aliando-se para desenvolver e implementar a Política Nacional de Mobilidade Urbana, instituída pela Lei 12.587/2012.

Desta forma, a SeMob destaca a importância da implantação da lei de mobilidade urbana no âmbito dos municípios e regiões metropolitanas, pois a definição de políticas municipais de mobilidade urbana devidamente pactuadas com a sociedade são instrumentos vitais para a construção e longevidade dos Planos de Mobilidade Urbana nas cidades.

No entendimento de Silva (2004) para a concretização de uma mobilidade sustentável, é necessário que as políticas e medidas dos poderes públicos tenham uma atuação articulada e perseverante, é importante que exista uma forte mobilização dos atores institucionais, sociais e econômicos envolvidos e comprometidos com políticas que viabilizem a verificação de resultados a curto, médio ou longo prazo.

Segundo o MCidades (2004), considerando as cidades, com suas características e necessidades e o espaço social como um todo, é evidente que as ações de valorização da mobilidade urbana têm reflexo direto no desenvolvimento urbano.

Nesse sentido, a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável (PNMUS), como resultado do processo de construção do conceito de mobilidade sustentável no Brasil, traz a ideia de que o desenvolvimento urbano deve ser centrado nas pessoas que transitam, buscando construir cidades justas, que respeitem o direito à cidadania e a satisfação individual e coletiva em alcançar os destinos desejados.

4.1 Contribuições da Política Nacional de Mobilidade Urbana

Para Seabra e Taco (2014) o desenvolvimento urbano acontecerá, caso as ações governamentais (Estados e Municípios), bem como do setor privado e sociedade organizada estejam pautadas nas diretrizes apontadas pela PNMUS, que representa um instrumento de efetivação das políticas públicas de mobilidade.

Sendo assim, os planos de mobilidade, de transportes e de planejamento urbano das esferas Federal, Estadual e Municipal devem estar integrados e baseados nesse instrumento que regula as políticas, estratégias, projetos e ações. Entretanto, a PNMUS, instituída pela Lei 12.587/2012, enfrenta alguns desafios para que seus objetivos sejam alcançados e políticas com resultado positivo sejam implementadas. Por outro lado, a lei traz algumas contribuições importantes a ser consideradas na formulação dessas políticas.

Dentre as contribuições da PNMUS, Seabra e Taco (2014) destacam a obrigatoriedade de elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, como instrumento de sua efetivação, em todos os municípios com mais de 20.000 habitantes, devendo estar integrado ao Plano Diretor Municipal. A PNMUS ainda assegura a participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação das políticas implementadas, por meio de ouvidorias, audiências e consultas públicas, procedimentos que devem ocorrer de maneira sistemática e periódica, para avaliar a satisfação dos cidadãos e orientar os rumos que a política de mobilidade urbana sustentável deve tomar.

Segundo Pontes (2010), a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável tem o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade, por meio da gestão e planejamento do Sistema de Mobilidade Urbana, que envolve os meios, serviços e infraestruturas de transportes que garantem os deslocamentos na cidade.

Além disso, Lei 12.587/12 estabelece a necessidade de se priorizar os modos de transporte não motorizados e do transporte público coletivo na formulação de políticas públicas de mobilidade urbana. Desta forma percebe-se a preocupação com a sustentabilidade na gestão do sistema de transportes.

Por outro lado, Silva (2004), entende que a concretização dessas políticas esbarram na rigidez dos sistemas urbanos e de transportes, que se encontram dominados pelo uso do transporte individual motorizado e por este motivo as políticas implementadas devem ser no sentido de reabilitar o espaço urbano para os modos de transporte não motorizados, podendo inclusive incluir políticas de conscientização (re)educação da população.

Nesse sentido, Merino (2013) aponta como um dos desafios enfrentados para implementação das diretrizes apontadas pela PNMUS é o aspecto cultural que impõe ao cidadão a ideia de que o uso de transporte coletivo é uma situação transitória, que com o aumento da renda tem que se comprar e usar uma carro e que bicicletas são para a população mais pobre. Por este motivo as soluções apresentadas em transportes sempre visam a melhoria na circulação de veículos e se entende que estas são obras de mobilidade urbana. Por este motivo Silva (2004) defende que as políticas de mobilidade sustentável englobem também intervenções na educação cívica das pessoas, com a introdução de princípios de sustentabilidade relativos ao uso de transportes.

Outra dificuldade apontada por Merino (2013) na implementação da PNMUS é que os discursos políticos de prioridade para o transporte público, não chegam a ser

materializados em projetos. As soluções para os problemas de transportes muitas vezes são abortadas por falta de interesse político e institucional.

Por esse motivo faz-se necessário que os planos de mobilidade urbana sejam elaborados por técnicos capacitados para entender as necessidades da cidade em termos de mobilidade. E que estes participem também da execução dos planos elaborados, para que as soluções e diretrizes apontadas não dependam apenas da vontade política dos gestores.

5 CONCLUSÃO

Diante da relevância das condições de Mobilidade Urbana para o Desenvolvimento Sustentável das cidades, apresentado como importante fator indicativo da qualidade de vida das pessoas, percebe-se a urgência na implementação de medidas que busquem reverter o quadro da urbanização desordenada das cidades, geradora de segregação, exclusão social e degradação ambiental.

Assim a Mobilidade Urbana nas últimas décadas passou a ser um motivo de preocupação na elaboração de políticas públicas de desenvolvimento urbano, trazendo a baila a necessidade de priorização dos transportes não motorizados e transportes públicos coletivos. Entretanto a implementação de medidas que tragam soluções sustentáveis para as condições de deslocamento das cidadesenfrentam desafios difíceis de serem contornados, uma vez que para isso, faz-se necessária a reconstrução de valores atribuídos às políticas públicas, que não podem mais visar soluções imediatistas, que são apenas paliativas, e não solucionam os problemas a médio e longo prazo.

As políticas públicas de mobilidade urbana precisam ser formuladas de maneira democrática, com a participação de todos os setores da sociedade, empenhados conjuntamente no objetivo de encontrar soluções efetivas que permitam a melhoria na qualidade de vida da população atual e das gerações futuras.

Por este motivo, os fatores políticos são determinantes no desenvolvimento sustentável das cidades, é preciso que os gestores estejam dispostos a seguir as diretrizes apontadas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, no sentido de elaboração democrática de políticas que permitam o envolvimento de toda a sociedade envolvida, e que tragam soluções que possam ser reproduzidas no futuro, com resultados a médio e longo prazo, considerando os aspectos sociais, econômicos e ambientais, contribuindo assim para a inclusão social, o exercício da cidadania e preservação ambiental das cidades.

Agradecimentos

Os autores agradecem ao CNPq (Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico), à FAPEMIG (Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais) e a CAPES pelo apoio financeiro concedido aos projetos que subsidiaram o desenvolvimento deste trabalho.

Referências:

BOARETO, R. A. Política de Mobilidade Urbana e a Construção de Cidades Sustentáveis. *Ciência &Ambiente*, Santa Maria: UFSM, n. 37. 2008. 73-92

BRASIL. **Constituição (1988)**. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado, 1988.

BRASIL. Lei 12.587 de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. **Diário Oficial da União**, Brasília, DF, 04 de janeiro de 2012. Seção 1, p 1.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Política Nacional de Desenvolvimento Urbano.** Caderno Mcidades Desenvolvimento Urbano.Novembro,2004. Disponível em http://www.unc.br/mestrado/mestrado_materiais/1PoliticaNacionalDesenvolvimentoUrbano.pdf , acesso em 04/09/2014

BRASIL. Ministério das Cidades. **PolíticaNacional de Mobilidade Urbana Sustentável.** Caderno Mcidades Mobilidade Urbana. Novembro, 2004. Disponível em http://www.ta.org.br/site2/Banco/7manuais/6PoliticaNacionalMobilidadeUrbanaSustentavel.pdf, acesso em 01/09/2014

CAMPOS, V. B. G. Uma Visão da Mobilidade Urbana Sustentável. *Revista dos Transportes Públicos* – ANTP. Ano 28, 2º trimestre. 2006

GOMIDE, Alexandre de Ávila. Mobilidade Urbana, Iniquidade e Políticas Sociais. *InIPEA: Políticas Sociais – acompanhamento e análise.* V. 12. Fevereiro, 2006. 242-250.

MAGAGNIN, Renata Cardos e SILVA, Antônio Nelson Rodrigues. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. *In TRANSPORTES* v. XVI, nº. 1, Junho, 2008. 25-35

MERINO, E. M. A Lei de Mobilidade urbana no Brasil: Constatações e desafios. Audiência pública. Estado do Rio Grande do Sul. 2013. Disponível em: http://www.al.rs.gov.br/FileRepository/repdcp_m505/ComEspMobilidade/LeidaMobilidade.pdf. Acesso em: 05/09/2014

PONTES, Tais Furtado. Avaliação da Mobilidade Urbana na Área Metropolitana de Brasília. Tese de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília. Brasília/DF. 2010

SEABRA, Luciany Oliveira e TACO, Pastor Willy Gonzales. Mobilidade Urbana no Brasil: antecedentes e perspectivas à luz dos mecanismos de gestão XVIII CONGRESSO PANAMERICANO DE INGENIERIA DE TRANSITO TRANSPORTE Y LOGISTICA 2014. 11 a 13 de junho de 2014 Santander. Disponível em http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/pt-BR/producao-da-rede/artigos-cientificos/2014-1/807-mobilidade-urbana-no-brasil-antecedentes-e-perspectivas-a-luz-dos-mecanismos-de-gestao/file acesso em 12/09/2014.

SILVA, Fernando Nunes. Políticas Urbanas para uma mobilidade sustentável: do diagnóstico às propostas. In: GeoInova 10, 2004. 157-174