

A vital necessidade da mobilidade urbana nas cidades brasileiras

Bruna Rodrigues Guimarães

Arquiteta e urbanista, MSc.
Desenvolvimento e Planejamento Territorial da PUC Goiás, Brasil.
bruna.guimaraes10@hotmail.com

Antônio Pasqualetto

Professor Dr. PUC Goiás e IFG, Brasil.
profpasqualetto@gmail.com

Júlia Pereira de Sousa Cunha

Contadora, MSc.
Desenvolvimento e Planejamento Territorial da PUC Goiás, Brasil.
juliaps11@hotmail.com

Resumo

O artigo tem como objetivo apresentar o que é mobilidade urbana e mostrar que como política pública é primordial para a qualidade de vida da população e para o planejamento das cidades brasileiras. O direito de ir e vir. É um direito do cidadão que foi ferido durante anos por uma política urbana voltada para a valorização do transporte motorizado particular. Nos últimos setenta anos, a política de mobilidade no Brasil foi voltada ao transporte motorizado e sua infraestrutura, foi apenas em 2012 com a Lei n.º 12.587, da Política Nacional de Mobilidade Urbana, que se observou um incentivo ao transporte não motorizado e ao transporte coletivo. Mesmo com este estímulo, pouco se viu de melhora nos oito anos de aplicação da Lei.

Palavras-chave: Coletivo. Planejamento. Sustentável.

1 INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana se tornou tema que tem sido muito debatido nos últimos dez anos da década de 2010. Esse fato se deu principalmente pelas consequências advindas dos longos anos que as cidades necessitaram de preocupação com a mobilidade enquanto estavam perdidas no meio de questões políticas e socioeconômicas. A mobilidade urbana é um direito essencial que o cidadão tem de ir e vir e é ferido quando colocado em prática a priorização de um sistema de transporte particular e individual em vez da real necessidade dos habitantes daquele lugar.

O Brasil, assim como outros países em desenvolvimento, sofreu com a rápida industrialização e crescimento de suas cidades, o que acarretou diversos problemas que afetam a vida das pessoas. Segundo o Censo de 2010, mais de 80% da população vive em centros urbanos e sofre com problemas de habitação, falta de infraestrutura urbana, engarrafamentos, falta de segurança, falta de transporte público entre outros. Sendo assim, a falta de mobilidade é mais uma das dificuldades encontradas pelos brasileiros (NETTO; RAMOS, 2017).

Nesta época de turbulento crescimento no país, é importante salientar que foi um período onde a indústria automobilística se expandiu contando com diversas políticas públicas a seu favor. A construção e o planejamento de diversas cidades brasileiras favorecem o transporte privado motorizado, algo que veio arraigado destas políticas que favoreciam esta indústria. Entretanto, este sistema atualmente, sofre por não conseguir suprir com a alta demanda presente nas cidades, ocasionando assim em transtornos que afetam a qualidade de vida da população.

É importante assimilar que a mobilidade urbana é uma peça chave no processo de planejamento urbano das cidades e sua ineficiência pode causar problemas que afetam outras áreas de conhecimento. No artigo será abordado como a deficiência desta fez com que as cidades brasileiras, no presente, enfrentem engarrafamentos, insegurança, poluição de gases, a escassez de transporte coletivo, entre outras adversidades. Também será explanado sobre quais foram as políticas implantadas nos últimos oitenta e seis anos sobre mobilidade urbana no Brasil, priorizando a Lei Federal n.º 12.587, Lei da Política de Mobilidade Urbana criada em 2012 que obriga que cidades com a população acima de vinte mil habitantes a elaborar um Plano de Mobilidade (BRASIL, 2012a).

É essencial entender que a mobilidade urbana de uma cidade não é a busca por investimentos à cerca de modos de transporte, mas a compreensão de como a cidade funciona, como é indispensável o seu planejamento e como os cidadãos exercem o seu direito de ir e vir.

Após a realização deste diagnóstico das cidades brasileiras, pode avaliar se os atuais governantes estão realmente preocupados em criar legislações que reforcem a utilização de transportes não motorizados, que incentivem o uso do transporte público coletivo e visem a equidade quanto à mobilidade nas cidades.

METODOLOGIA

Primeiramente, será explanado sobre o que é a mobilidade urbana e sua importância para a qualidade de vida da população. Logo, será explicado sobre o que foi realizado nas cidades do Brasil quanto à mobilidade, mostrando os problemas e as principais políticas referentes ao assunto. Posteriormente, será analisada a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), sua obrigatoriedade e o que foi implantado nas cidades nos últimos oito anos. Então, a cronologia neste estudo é dos anos 1934 até 2020, em busca de investigar o que foi realizado no país, Brasil.

O objeto do estudo é a mobilidade urbana das cidades brasileiras e foi realizada pesquisa quali-quantitativa, com uma análise de todas as Leis Federais que já foram publicadas referentes à mobilidade urbana no país e também um estudo da Lei da PNMU, ponderando o que foi realizado dentro do período de implantação da lei. O órgão consultado foi o Ministério de Desenvolvimento Regional.

A pesquisa realizada tem tanto cunho descritivo, já que apresenta um levantamento sobre o que é a mobilidade urbana, quanto o cunho exploratório por ter realizado pesquisas referentes à implantação dos Planos de Mobilidade Urbana. As variáveis analisadas foram: o número de cidades que possuem Plano de Mobilidade e onde se concentram as cidades que possuem os Planos.

RESULTADOS

Explicar sobre o conceito de mobilidade urbana é o primeiro passo para a compreensão de sua indispensabilidade no planejamento das cidades. Mobilidade urbana é:

[...] é um atributo do território que diz respeito ao acesso fácil a diferentes áreas de uma cidade; deve ser entendida de uma forma ampla, articulada com a própria forma da cidade, como o resultado de um conjunto de políticas de transporte, de circulação, de acessibilidade e de trânsito, além das demais políticas urbanas. (PEREIRA, 2014, p. 74)

A mobilidade urbana promove além do direito de ir e vir, também o direito à cidade, é através dela que as pessoas conseguem ter acesso a todas as suas funções. Possibilita o acesso à saúde, à educação, ao trabalho, permite que as pessoas tenham acesso a todos os outros direitos.

Pensar mobilidade urbana é muito mais complexo que apenas pensar em vias asfaltadas ou transportes. Portanto, planejar a mobilidade engloba vários setores e também causa impactos, sejam eles positivos ou negativos. Esta é uma das razões pela qual a mobilidade

é um assunto em pauta no século XXI. A mobilidade urbana que aplicaram, ou a negligência dela, fez com que as cidades, nos dias de hoje, sofram com as consequências.

Busca-se mudar e melhorar o que foi feito, procurando assim uma mobilidade urbana positiva à cidade. Vários autores colocam como a busca da titulada “mobilidade urbana sustentável”. Esta é conceituada por Carvalho (2016b, p. 16-17):

Pode-se pensar a mobilidade urbana sustentável dentro do conceito mais amplo do desenvolvimento sustentável, que se refere à promoção do equilíbrio entre a satisfação das necessidades humanas com a proteção do ambiente natural. A satisfação das necessidades humanas implica que os bens e serviços têm de ter oferta disponível e compatível com as demandas da população, e essa oferta tem de apresentar estabilidade e regularidade ao longo do tempo. Tudo isso de forma que o impacto ambiental não comprometa a capacidade futura de satisfação das demandas das próximas gerações.

A palavra “sustentável” dentro de “mobilidade urbana sustentável” deve ser entendida como uma intenção, trazendo o significado de “mobilidade que merece ser sustentada” em prol de um bem comum (BOHUSCH; SCHEIBE, 2014, p. 166).

A mobilidade urbana sustentável prioriza o bem-estar dos indivíduos. Sendo assim, prioriza a valorização de transportes que não poluam o meio ambiente, a valorização do pedestre e do ciclista, dos espaços públicos e principalmente, das pessoas. Por décadas, a única valorização dada foi ao transporte motorizado. A real necessidade das pessoas acabou sendo deixada de lado, não foi ouvida. O enaltecimento à uma máquina provocou um agravamento à qualidade de vida e esse engrandecimento por décadas, fez com que as cidades atualmente necessitem de ajuda. Foi preciso suceder todos os problemas que as cidades passaram ou passam ainda, para que fosse notado que a mobilidade urbana é uma parte imprescindível no seu planejamento.

O Brasil é um país em desenvolvimento que segue por décadas uma valorização ao transporte motorizado. Essa preferência começa a partir da própria Constituição de 1934 que tinha um empenho para construção de rodovias no país (RUBIM; LEITÃO, 2013).

Essa prioridade perdura pela década de 1950, quando Juscelino Kubitschek assume como presidente do país e estabelece como lema de sua política econômica cinquenta anos de progresso em cinco anos. Prometendo crescimento econômico e industrialização no país, o então presidente utiliza a introdução a indústria automobilística como motor dessa industrialização (NETTO; RAMOS, 2017).

Os autores realçam que a partir deste período, políticas públicas foram todas voltadas ao incentivo a veículos automotores, priorizando o carro e a motocicleta. Durante as décadas de 1960 a 1990 não houve incentivo e investimentos em transportes coletivos como Política de Estado no Brasil. (NETTO; RAMOS, 2017).

Foi exatamente durante estas décadas que o país sofreu um forte e rápido crescimento nos centros urbanos. O Brasil passou de um país agrário para um país urbano. Houve um descompasso entre crescimento populacional e territorial urbano acelerado e a falta de investimentos em infraestrutura de transporte de massa e não motorizado. Segundo o Censo de 2010, mais de oitenta por cento da população brasileira vive em centros urbanos e o país conta

com trinta e seis municípios que possuem mais de quinhentos mil habitantes (CARVALHO, 2016a).

A Constituição Federal (CF) de 1988 definiu que instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, incluindo transportes urbanos, seria uma competência da União. Foram formulados diversos projetos de lei após a aprovação da CF com a finalidade de estabelecer diretrizes e normas quanto aos transportes e a mobilidade, mas foi a partir de 1995 que foram sancionadas leis relativas à mobilidade. A primeira foi a Lei n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, intitulada Lei das Concessões dispõe sobre o regime de concessão e permissão de serviços públicos. Uma Lei que possui grande importância para a mobilidade foi a Lei do Estatuto da Cidade, n.º 10.257 de 10 de julho de 2001, que estabeleceu diretrizes gerais da política urbana. Quanto à mobilidade, ela estabeleceu a obrigatoriedade dos Planos Diretores de Transporte Público para municípios brasileiros com população acima de quinhentos mil habitantes. Em 2001, também foi sancionada a Lei n.º 10.233 que criou a Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT (LIMA NETO; GALINDO, 2013).

Em 28 de maio de 2003, foi criado o Ministério das Cidades com a Lei n.º 10.683, que teve como uma de suas competências a política setorial de transporte urbano com a função de promover programas, política de subsídio, planejamento, regulação, normatização e gestão de aplicação de recursos de transporte urbano (BRASIL, 2003).

Quando observado as leis de 1934 a 2003, todas estabeleceram diretrizes e metas referentes apenas aos transportes, não é citado a mobilidade e formas de transporte não motorizados. Isso comprova que o país, por anos, incentivou o transporte motorizado como a única forma de investimento nos municípios.

O uso do termo mobilidade iniciou em 2005, pela Resolução n.º 34 do Conselho das Cidades que passou a denominar o Plano Diretor de Transporte Público para Plano Diretor de Transporte e Mobilidade (PDTM). Esta ainda determinou o seu conteúdo e previu a priorização do coletivo sobre o individual, modos não motorizados e pedestres (LIMA NETO; GALINDO, 2013).

Em 2007, o Ministério das Cidades divulgou um manual de orientações para órgãos gestores municipais sobre o desenvolvimento dos Planos Diretores de Transporte e Mobilidade, apoiado nos princípios da mobilidade urbana sustentável (LIMA NETO; GALINDO, 2013).

No período entre dezembro de 2008 e março de 2010 e de maio de 2012 a dezembro de 2013, o Governo Federal reduziu a alíquota do Imposto sobre o Produto Industrializado (IPI) para automóveis, realizando assim um incentivo a demanda de transporte motorizado particular para estimular a economia (ALVES; WILBERT, 2014).

Em 2010, foi implantado o Programa Pró-Transporte, pela Normativa n.º 22 de 10 de maio. O Programa tinha o intuito de propiciar o aumento da mobilidade urbana, da acessibilidade, dos transportes coletivos urbanos e da eficiência dos prestadores de serviços, de modo a conferir maior alcance social às aplicações do Fundo de Garantia de Tempo de Serviço – FGTS (BRASIL, 2010). Em 2012, foi regulamentado o Programa Pró-Transporte pela Normativa n.º 41, de 24 de outubro (BRASIL, 2012b).

Por mais que a discussão acerca de mobilidade urbana sustentável já era algo conhecido, os governantes continuaram a investir em políticas de consumo de veículos. O poder público corroborou por anos com a expansão do número de vias para veículos motorizados e

incentivos à aquisição destes, seja por políticas de consumo como a do IPI seja com financiamentos e isenções (CARVALHO; BRITO, 2016).

Tantos anos de investimentos no transporte motorizado particular levaram ao detrimento de outras formas de transporte. Em vez de investimentos direcionados ao que a população necessitava, ao transporte público de qualidade, as calçadas acessíveis, as ciclovias, foram cada vez mais incentivado o uso do automóvel. Essas ações junto com a tentativa de aumento do valor da tarifa do transporte coletivo culminaram, em 2013, no Movimento Passe Livre. A população foi às ruas mostrando a sua insatisfação com as políticas até então aplicadas no país e para garantir a gratuidade do transporte público para todos. Essa revolta teve força nas principais capitais do país e houve a revogação do aumento que havia sido proposto pelos governantes da tarifa do transporte público em várias cidades do país.

Mesmo que as revoltas tenham acontecido um ano após, 2012 foi um ano de relevante importância para a mobilidade urbana no Brasil. Foi neste ano que foi lançado o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) 2 Mobilidade Médias Cidades. O programa disponibilizou sete bilhões de reais para financiamento de projetos de melhoria no trânsito de cidades com população de 250 a 700 mil habitantes. Por um lado, foi uma política significativa para a mobilidade urbana, mas por outro, foi um programa que não incluiu o financiamento de ciclovias, podendo considerar como um retrocesso na busca da mobilidade urbana sustentável (BOHUSCH; SCHEIBE, 2014). Quanto ao PAC, já havia sido criado em 2011, pela portaria 65, o PAC 2 Mobilidade Grandes Cidades que disponibilizou financiamento para municípios com mais de 700 mil habitantes (LIMA NETO; GALINDO, 2013).

Ainda em 2012, a eminente destaque foi a criação da Lei da PNMU, Lei Federal n.º 12.587. Esta lei estabeleceu as diretrizes que regulam e planejam a mobilidade urbana nos municípios brasileiros, além de promover o incentivo aos deslocamentos por meio de transportes não motorizados e transportes coletivos. Ela estabelece obrigatoriedade de Planos de Mobilidade em municípios com população acima de vinte mil habitantes (BRASIL, 2012a).

Há sim pontos semelhantes na elaboração dos Planos de Mobilidade com os antigos PDTM, mas o Plano Diretor de Mobilidade Urbana (PDMU) foi considerado avanço por ter maior abrangência, delimitar obrigatoriedade em maior número de municípios e por estabelecer determinação clara de suas diretrizes.

Outro importante investimento do Governo Federal foi nos grandes eventos sediados no país, a Copa do Mundo em 2014 e as Olimpíadas em 2016. Através de modalidades do PAC 2, fora investido milhões de reais em obras nas cidades que sediaram estes eventos, e parte desses investimentos, foram destinados à mobilidade urbana. É lamentável entender que foi necessário sediar grandes eventos para que o Governo Federal disponibilizasse verba para a mobilidade urbana nas cidades (GALINDO; LIMA NETO, 2019).

Depois do acontecimento desses grandes eventos no país, foi reformulado o Programa Pró-Transporte, em 17 de maio de 2017 pela Resolução n.º 848. A Normativa n.º 27, de 11 de julho de 2017, faz a sua regulamentação. Reformulado, tem o intuito de promover a implantação e requalificação de sistemas e melhorias na mobilidade urbana das pessoas. Ele é dividido entre dois grupos, sendo Grupo 1 composto por municípios com população igual ou inferior a 250 mil habitantes e o Grupo 2, municípios com população maior de 250 mil habitantes. O Pró-Transporte financia propostas dentro dessas seis modalidades: sistemas de transporte público

coletivo; qualificação viária; transporte não motorizado; estudos e projetos; Planos de Mobilidade Urbana; e desenvolvimento institucional. Os recursos deste Programa são procedentes do Orçamento Operacional Anual e do Orçamento Plurianual do FGTS vigentes (BRASIL, 2017b).

Já em 2018, foi implantado o Programa Bicicleta Brasil (PBB), pela Lei n.º 13.724 de 04 de outubro de 2018. O PBB tem o intuito de incentivar o uso da bicicleta como meio de transporte, e instituiu a sua implementação em todas as cidades com mais de vinte mil habitantes. Suas diretrizes são: a criação de uma cultura favorável aos deslocamentos cicloviários como modalidade de deslocamento eficiente e saudável; a redução dos índices de emissão de poluentes; a melhoria da qualidade de vida nos centros urbanos e das condições de saúde da população; o desenvolvimento de ações voltadas para a melhoria do sistema de mobilidade cicloviária; a inclusão desse nas ações de planejamento espacial e territorial e a conscientização da sociedade quanto aos efeitos indesejáveis da utilização do automóvel nas locomoções urbanas, em detrimento do transporte público e de alternativas não motorizadas (BRASIL, 2018).

Apesar dos relevantes avanços nas políticas acerca da mobilidade urbana, ainda é preciso entender que elas necessitam de sair do papel. As cidades e a própria cultura brasileira ainda presam pelo automóvel. Os governantes continuam exercendo obras e incentivos ao transporte motorizado mesmo com a presença da PNMU. Diversos municípios ainda não cumpriram com sua obrigatoriedade dos Planos, como será explicado posteriormente. É visto que ainda há um longo processo para a implantação de uma mobilidade urbana sustentável nas cidades brasileiras. Já que, infelizmente,

As prefeituras, guiadas pelos ideais desenvolvimentistas, muitas vezes veem na expansão de vias e estacionamentos um norte para a solução das crises de mobilidade já existentes. Este tipo de política urbana é legitimada pela população. A grande maioria das pessoas, seduzidas pelo sonho do carro próprio – estimulado pelo financiamento/endividamento – cada vez mais próximo do orçamento, não reluta em aceitar que o crescimento do número de avenidas, além de ‘modernizar’ o meio urbano, é meio capaz de descongestionar as cidades. Assim, estabelece-se um cenário favorável ao uso dos automóveis individuais, mas prejudicial ao ideal de uma mobilidade urbana sustentável. (CARVALHO; BRITO, 2016, p. 121).

Pode-se ressaltar que a criação da PNMU foi um marco para a mobilidade urbana no Brasil. Toda essa relevância é dada por ter sido a primeira política no país a incentivar cidades a implantarem medidas que condizem com o desenvolvimento da mobilidade urbana sustentável.

A Lei Federal n.º 12.587, de 03 de janeiro de 2012, é um instrumento da política de desenvolvimento que objetiva a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade de cargas e pessoas nos municípios brasileiros. Tem em sua composição um incentivo a modos de transporte não motorizados e ao transporte coletivo (BRASIL, 2012a).

A PNMU possui como princípios: a acessibilidade universal; equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; eficiência, eficácia e controle social do planejamento e avaliação dos serviços de transporte urbano; gestão democrática e controle social do

planejamento e avaliação da PNMU; segurança nos deslocamentos das pessoas; justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (BRASIL, 2012a).

Um dos diferenciais dessa política, além do seu conteúdo, foi também a sua obrigatoriedade. A PNMU estabelece que cidades acima de 20 mil habitantes; cidades integrantes de Região Metropolitana (RM), regiões integradas de desenvolvimento econômico e aglomerações urbanas com população superior a um milhão de habitantes; cidades integrantes de áreas de interesse turístico incluídas cidades litorâneas com mobilidade alterada nos fins de semana, feriados e períodos de férias formulem um Plano de Mobilidade, compatível com seus respectivos planos diretores e que devem passar por revisão e atualização em prazo não superior a dez anos (BRASIL, 2012a).

Com o intuito de colaborar na formulação do Plano de Mobilidade, a Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos oferece auxílio financeiro com verba do FGTS para municípios dentro do Programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana (BRASIL, 2017a).

Em 2015, o Ministério das Cidades, como uma forma de assessorar os gestores dos municípios foi publicado o Guia PlanMob, onde encontra-se conceitos básicos para formulação do Plano de Mobilidade e também orientações para levantamento de dados para identificação de fatores condicionantes da mobilidade nas cidades (BRASIL, 2015b).

O que se pode concluir é que as secretarias e gestores do Governo Federal deram importante passo para o desenvolvimento da mobilidade urbana sustentável no país. Foi disponibilizado ampla fonte de informações e recursos financeiros para que os municípios desenvolvessem o Plano de Mobilidade. Apesar do esforço positivo que o Governo Federal teve, parte das cidades ainda não formularam seus Planos segundo a Secretaria de Desenvolvimento Regional. Os Planos são de cunho obrigatório e deveriam ter sido produzidos nesses últimos oito anos desde a criação da PNMU. O que ocorreu foi que houve prorrogação por meio de leis durante esses anos, sendo a última prorrogação ocorrida pela Lei n.º 14.000. Essa lei de 2020 prorrogou novamente o período que os Planos de Mobilidade das cidades devem ser elaborados e aprovados. Segundo a lei então, os municípios com população maior que 250 mil habitantes tem a data de 12 de abril de 2022 e os municípios com até 250 mil habitantes tem até a data de 12 de abril de 2023 para cumprirem com a obrigatoriedade da PNMU (BRASIL, 2020a).

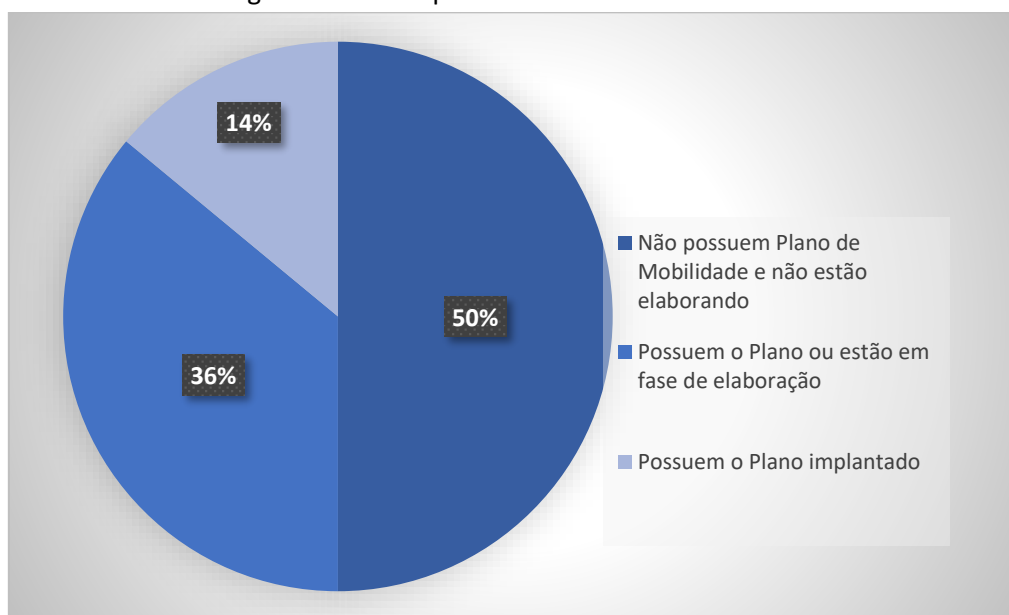
Esses dez anos de prorrogação que o Governo Federal abriu para os municípios deram brecha para que os gestores não interessarem pela elaboração dos Planos de Mobilidade e mais uma vez, quem sofre é a população. A Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (SEMOB) realizou levantamento junto a 3.476 municípios mais o Distrito Federal (DF) afim de obter informações sobre os Planos de Mobilidade Urbana. Segundo dados do IBGE, do ano de 2019, o Brasil conta com 5.569 municípios mais o DF, desses 3.476 enquadram na obrigatoriedade da PNMU (BRASIL, 2020b).

A pesquisa da SEMOB obteve informações de somente 2.315 municípios, o que equivale a 67%. Desses municípios, apenas 324 informaram que possuem o Plano de Mobilidade Urbana implantado, ou seja, 14%. É um número pouco significativo, já que essas 324 cidades correspondem a 37% da população brasileira. Portanto, somente pouco mais de um terço da

população do Brasil tem direito a um Plano que favoreça o deslocamento dos indivíduos pela cidade (BRASIL, 2020b).

Outra informação relevante é que desses trezentos e vinte e quatro, 255 deles estão na Região Sul e Sudeste do Brasil, correspondendo a 79% dos municípios que declararam possuir Plano de Mobilidade Urbana. A pesquisa também expos que 840 municípios anunciaram que possuem Plano ou estão em fase de elaboração, representando 36% dos respondentes da pesquisa, como pode ser visto na Figura 1 (BRASIL, 2020b).

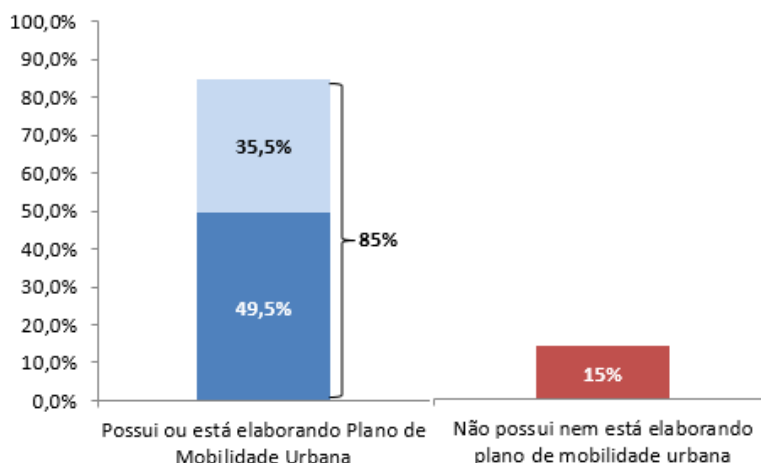
Figura 1 – Municípios e seus Planos de Mobilidade Urbana



Fonte: Adaptado de Brasil (2020b).

Percebe-se também com a pesquisa da SEMOB que a valorização de políticas relativas à mobilidade urbana ocorre no país nas cidades que possuem maior número de habitantes. Provavelmente, se deve por possuir maior demanda dos modos de transporte e mais problemas relativos à mobilidade nos deslocamentos diários. Considerando apenas os municípios com mais de 250 mil habitantes na pesquisa, há um percentual de 86% dos que declararam possuir já o Plano de Mobilidade implantado ou que estão em fase de elaboração segundo a Figura 6. Isso mostra que nestes municípios há uma preocupação maior dos gestores com a mobilidade (BRASIL, 2020b).

Figura 2 – Percentual de municípios que possuem ou estão elaborando o Plano de Mobilidade Urbana (mais de 250 mil habitantes)



Fonte: Brasil (2020b).

Em 2018, foi realizada Pesquisa Nacional de Mobilidade Urbana pelo Ministério de Desenvolvimento Regional afim de acompanhar os avanços obtidos depois de implantada a PNMU em 2012. Segundo a pesquisa, em relação à infraestrutura urbana para pedestres, apresentou-se números relativamente baixos aos que deveriam ser alcançados já que a PNMU tem como diretriz o incentivo aos modos de transporte não motorizados. Apenas dezoito municípios declaram possuir vias dedicadas ao pedestre, apresentando média de 3,2 quilômetros. A média é melhor quanto à infraestrutura de ciclovias e ciclofaixas, com um número de 38,6 quilômetros (BRASIL, 2019).

Tabela 1 – Municípios e seus Planos de Mobilidade Urbana

Infraestrutura Urbana (2012-2018)	Média do que foi criado (em km)
Pedestres (temporária)	5,4
Pedestres (permanente)	3,2
Ciclofaixas	35,5
Ciclovias	38,6
Faixas exclusivas de ônibus	27,7
Corredores de ônibus	17,1
BRT's	23,4

Fonte: Brasil (2019).

CONCLUSÃO

A mobilidade urbana é imprescindível no planejamento das cidades brasileiras e para o bem-estar da população. É somente a partir dela que é exercido o direito de ir e vir e também o acesso aos demais direitos que a população possui. No entanto, a população acaba não

usufruindo dos seus direitos pelas políticas insuficientes e inábeis que foram aplicadas por anos no país.

Observou-se que, por anos, o nome “mobilidade” nunca havia sido nem utilizado nas leis e normativas presentes no Brasil. O entendimento foi incessantemente que o transporte era algo crucial e que era necessário políticas voltadas a ele. E com todo o investimento e as políticas de reduções, a valorização se trataria apenas do transporte motorizado individual. Então, por um longo período houve enaltecimento do automóvel.

É importante ressaltar que durante todos esses anos, a necessidade das pessoas foi pouco observada. Pesquisas mostraram que a maior parte da população não se desloca em automóveis, mas se desloca a pé ou através do transporte público. Qual seria então o real motivo por trás dos investimentos em políticas voltadas a um transporte que não é aderido por toda a população? Qual o motivo que fez com que não existissem políticas voltadas para essa população que se desloca a pé ou no transporte público?

O marco importante na política brasileira voltada à mobilidade foi a criação da Lei n.º 12.587, da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A Lei determinou que diversos municípios elaborassem o Plano de Mobilidade. Porém, muitos dos municípios brasileiros não possuem e também não estão em processo de desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana previsto pela PNMU. Com isso, estes deixam de receber recursos do Governo Federal à melhoria da mobilidade urbana. Com a pesquisa anteriormente apresentada, viu-se que este número de municípios é alto, e quem acaba pagando o preço da falta desses Planos são as pessoas que moram nos municípios. A população sofre, pois é ela que enfrenta todos os dias em seus deslocamentos cotidianos diversas adversidades que poderiam ser resolvidas com políticas que valorizassem a real necessidade da mobilidade.

A PNMU apresenta diretrizes e objetivos que procuram, de fato, a melhoria da qualidade de vida da população. Mas é visto que esse intuito acabou ficando no que está escrito na Lei, não fazendo parte do planejamento dos municípios. Já se completou oito anos da publicação desta, e não se vê uma preocupação da aplicabilidade da Lei. A pergunta que se pode fazer é até que ponto há uma iniciativa dos gestores municipais para elaborar o Plano de Mobilidade? Quanto tempo ainda é necessário para que as cidades consigam usufruir deste Plano?

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, WILBERT, L. S., M. D. **Redução do Imposto sobre Produto Industrializados e a Venda de Automóveis**. São Paulo: XI Congresso de Iniciação Científica em Contabilidade, 2014.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 24 abr. 2020.

BRASIL. Lei n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995. Dispõe sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos previsto no art. 175 da Constituição Federal, e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 13 fev. 1995. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L8987compilada.htm#:~:text=Disp%C3%B5e%20sobre%20o%20regime%20de,Federal%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%A2ncias. Acesso em: 15 mar. 2020.

BRASIL. Lei n.º 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. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 10 jul. 2001. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/10257.htm. Acesso em: 15 mar. 2020.

BRASIL. Lei n.º 10.683, de 28 de maio de 2003. Dispõe sobre a organização da Presidência da República e dos Ministérios e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 28 maio 2003. Disponível em:

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/L10.683impressao.htm#:~:text=LEI%20No%2010.683%2C%20DE%2028%20DE%20MAIO%20DE%202003.&text=Disp%C3%B5e%20sobre%20a%20organiza%C3%A7%C3%A3o%20da,Mi nist%C3%A9rios%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%AAsncias. Acesso em: 02 abr. 2020.

BRASIL. Congresso Nacional. Resolução n.º 34, de 01 de julho 2005. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 01 jul. 2005. Disponível em:

http://www.belem.pa.gov.br/planodiretor/pdfs_legislacao/ResolucaoN34De01DeJulhoDe2005.pdf. Acesso em: 18 mar. 2020.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Instrução Normativa n.º 22, de 10 de maio de 2010**. Regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – PRÓ-TRANSPORTE. Brasília, DF, 2010. Disponível em:

http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/cao_civel/aa_ppdeficiencia/aa_ppd_acessibilidade/IN222010.pdf. Acesso em: 08 abr. 2020.

BRASIL. Lei n.º 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n.ºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), e dá outras providências. **Diário Oficial da União**, Poder Executivo, Brasília, DF, 3 jan. 2012a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm#:~:text=Art.%20%C2%BA%20A%20Pol%C3%ADtica%20Nacional,e%20da%20gest%C3%A3o%20democr%C3%A1tica%20do. Acesso em: 05 mar. 2020.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Instrução Normativa n.º 41, de 24 de outubro de 2012**. Regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - Pró-Transporte. Brasília, DF, 2012b. Disponível em:

http://www.lex.com.br/doc_23903509_INSTRUCAO_NORMATIVA_N_41_DE_24_DE_OUTUBRO_DE_2012.aspx. Acesso em: 08 abr. 2020.

BRASIL. Emenda Constitucional n.º 90, de 15 de setembro de 2015. Dá nova redação ao art. 6º da Constituição Federal, para introduzir o transporte como direito social. **Diário Oficial da União**, Brasília, 15 set. 2015a. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/emendas/emc/emc90.htm. Acesso em: 15 set. 2020.

BOHUSCH, SCHEIBE, G., L. F. Mobilidade Sustentável: um ensaio sobre o conceito. Florianópolis: **Revista Geosul**, v.29, n.57, p.157-176, jan/jun. 2014.

CARVALHO, C. H. R. de C. Emissões relativas de poluentes do transporte motorizado de passageiros nos grandes centros urbanos brasileiros. Brasília: **Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea)**, 2011.

CARVALHO, BRITO, C. O. de, F. L. Mobilidade urbana: conflitos e contradições do direito à cidade. Curitiba: **Revista Direito Econômico Socioambiental**, v.7, n.2, p. 103-132, jul/dez. 2016.

CARVALHO, C. H. R. de C. Desafios da mobilidade urbana no Brasil. Brasília: **Ipea**, 2016.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios – PNAD** 1992 a 2013. Rio de Janeiro: IBGE, 1992.

LIMA NETO, GALINDO, V. C., E. P. A mobilidade urbana no Brasil: percepções de sua população. Brasília: **Ipea**, 2019.

LIMA NETO, GALINDO, V. C., E. P. Planos de Mobilidade Urbana: instrumento efetivo da Política Pública de Mobilidade? Brasília: **Paranoá: cadernos de Arquitetura e Urbanismo**, n.9, 2013.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **PlanMob** – Caderno de Referência para elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Brasília, 2015.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL. **Instruções Normativas nº 22, 27, 41, 848**. Disponível em: <https://www.mdr.gov.br/mobilidade-e-servicos-urbanos/mobilidade-ao-redor/140-secretaria-nacional-de-transporte-e-da-mobilidade/programassemob/2031-protransp>. Acessado em: 10 de jul. de 2020.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL. **Levantamento sobre a situação dos Planos de Mobilidade Urbana**. Disponível em: https://www.mdr.gov.br/index.php?option=com_content&view=article&id=4398:levantamento-sobre-a-situacao-dos-planos-de-mobilidade-urbana-nos-municipios-brasileiros&catid=233. Acessado em: 14 de jun. de 2020.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL. **Programa Avançar Cidades**. Disponível em: <https://www.mdr.gov.br//mobilidade-e-servicos-urbanos/mobilidade-ao-redor/226-secretaria-nacional-de-transporte-e-da-mobilidade/informativos-semob/5277-avancar-cidades-mobilidade-urbana>. Acessado em 03 de mar. de 2020.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL. **Relatório de Mobilidade Urbana**. Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos, Brasília, 2018.

PEREIRA, E. M. Cidade, urbanismo e mobilidade urbana. Florianópolis: **Revista Geosul**, v.29, ESPECIAL, p. 73-92, jul./dez. 2014.