

A mobilidade urbana no planejamento da cidade



A mobilidade urbana no planejamento da cidade



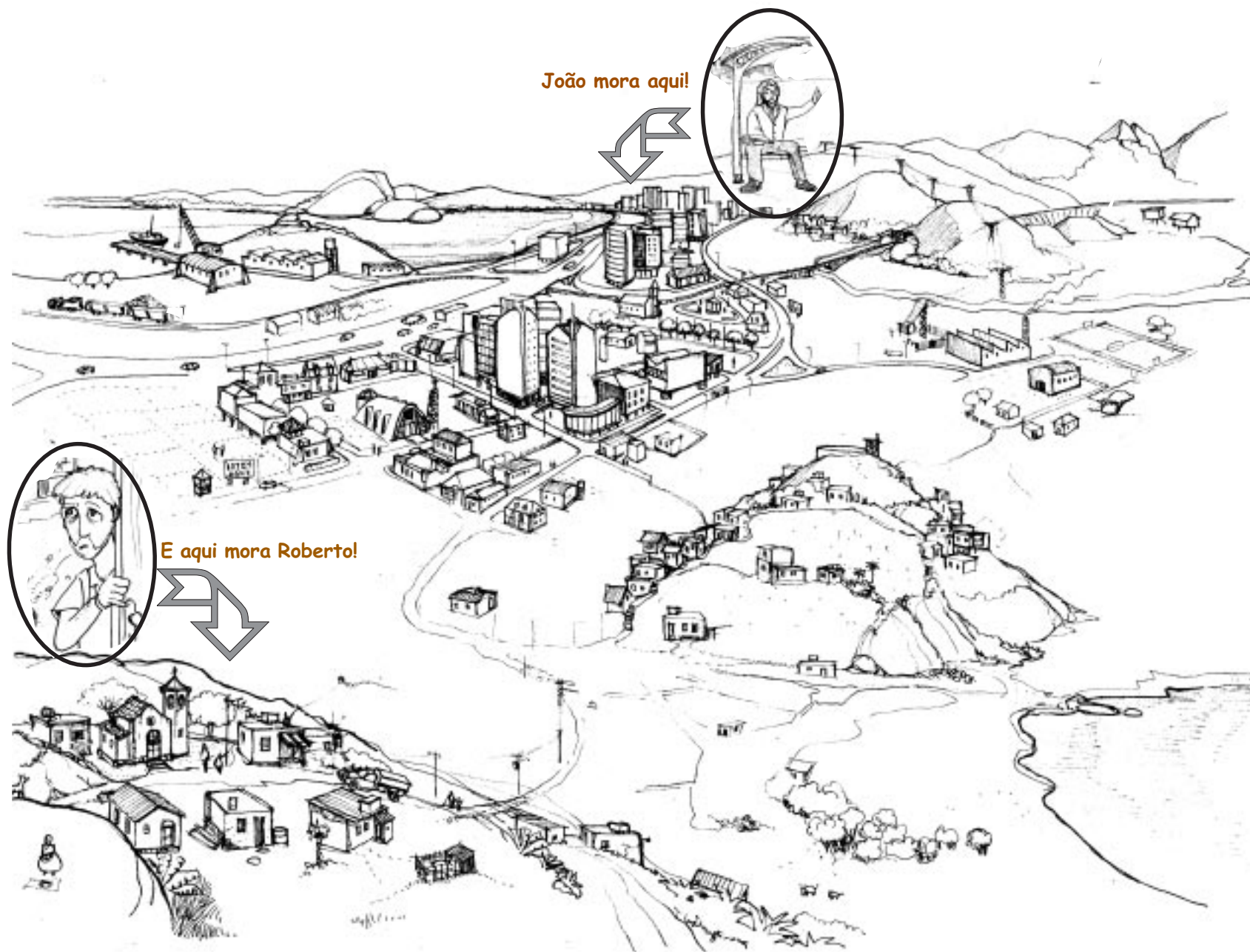
Apresentação

Nas últimas quatro décadas nosso país vivenciou uma mudança significativa em relação ao perfil de sua população: de um país majoritariamente rural transformou-se em urbano. Os levantamentos recentes nos mostram que mais de 80% de nossa população vive em cidades.

Nossas cidades cresceram, em geral, de forma acelerada, espontânea e de modo não planejado. Com isso, passaram a conviver com uma série de problemas, dentre eles a carência de infra-estrutura - sobretudo para a população de mais baixa renda - e a degradação ambiental. A forma de ocupação do solo urbano, associada a políticas setoriais pouco integradas, acabou por influenciar negativamente o sistema de mobilidade nas cidades, assim como o sistema de mobilidade mal planejado contribuiu para a existência de cidades sem uma razoável qualidade de vida urbana.

Visando promover a participação dos agentes sociais na construção de prioridades da política urbana, conforme proposto no Estatuto da Cidade, o Ministério das Cidades, por intermédio da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana – SeMOB e com apoio do Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM, apresenta esta publicação. Pretende-se, com essa iniciativa, contribuir para o maior conhecimento da população dos instrumentos e oportunidades já disponíveis para melhoria da mobilidade urbana.

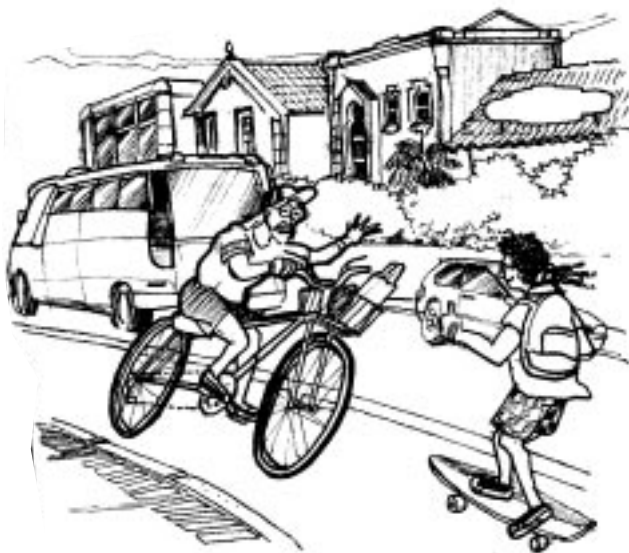




Promover a mobilidade urbana sustentável significa:

“permitir aos cidadãos o direito de acesso seguro e eficiente, hoje e no futuro, aos espaços urbanos”

o que certamente terá como consequência direta a melhoria da qualidade de vida.





As cidades, de um modo geral, apresentam aspectos favoráveis à mobilidade urbana?

Se nós considerarmos que, em nossa cidade, nossos direitos de acesso seguro e eficiente aos espaços urbanos estão garantidos, a resposta é “sim”. Mas há casos onde tais direitos ainda não acontecem e isso pode ser facilmente percebido quando:

- em nosso trajeto de casa ao trabalho costumamos consumir parte significativa de nossa jornada diária;
- somos obrigados a realizar grandes deslocamentos porque a região onde nós moramos não nos oferece as facilidades básicas urbanas, tais como escolas, postos de saúde, áreas de lazer;
- os meios de deslocamentos, sejam eles a pé ou em transportes urbanos, são realizados em condições desfavoráveis como, por exemplo, calçadas esburacadas e ônibus em número insuficiente ou superlotados.

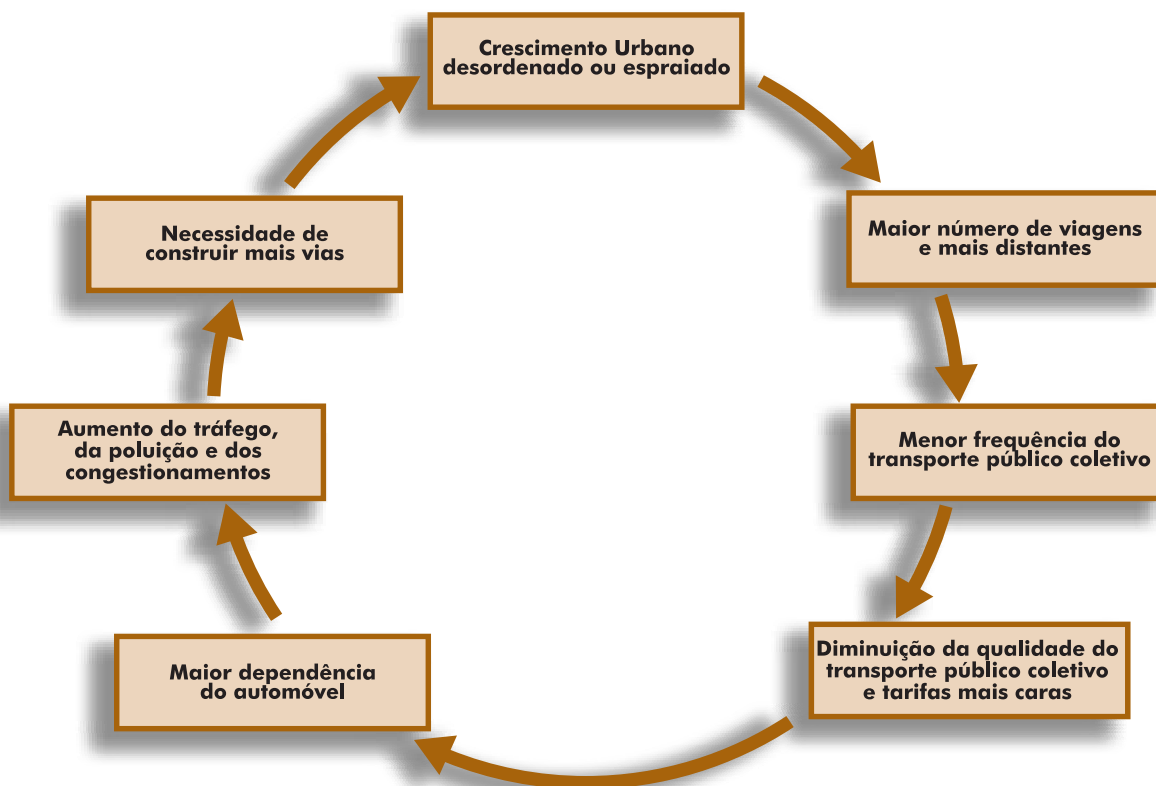


Mas como o crescimento desordenado das cidades pode induzir mais e maiores deslocamentos?

Quando as cidades crescem de forma não planejada, não há a preocupação em distribuir as “facilidades urbanas” no território. Nesses casos, a ausência de ação do Poder Público local acaba por facilitar a criação de áreas e até bairros informais, sem serviços e equipamentos públicos, situações comuns em áreas afastadas dos centros urbanos, onde o valor da terra é mais baixo, o que acaba por induzir a concentração da população de menor renda. Nesse cenário, a periferia da cidade cresce e a cidade se espraia.

Essa população cria uma alta demanda por infra-estrutura básica e principalmente por transporte público. Enquanto isso, o centro da cidade muitas vezes fica subutilizado, mesmo contando com toda a infra-estrutura disponível.

Todos esses reflexos podem acabar comprometendo a mobilidade das pessoas no espaço urbano, gerando assim uma corrente sem fim, um ciclo vicioso.



Como estarão as nossas cidades daqui a 10 anos?

A seguir uma proposta de questionamento que nos ajudará a refletir sobre uma política sustentável de crescimento urbano:

- Devemos saber, inicialmente, se existe uma integração entre as políticas setoriais, especialmente as de habitação, saneamento, mobilidade urbana e uso do solo;
- O planejamento do crescimento da cidade orienta-se sob o ponto de vista do interesse público, ou sobre o interesse individual?
- A política habitacional preocupa-se em utilizar as áreas já providas de infra-estrutura de saneamento e de transporte? Como exemplo, temos ações que visam combater os vazios urbanos, isto é, terrenos ou construções vazios ou subutilizados que poderiam estar abrigando parte da população;
- Os projetos habitacionais consideram o transporte público e coletivo e o deslocamento do pedestre, valorizando, assim, o uso do espaço público?
- Haverá vias suficientes para a quantidade estimada de veículos circulando?
- Será possível deslocar-se, com conforto e segurança, no espaço da cidade e dela usufruir plenamente suas ofertas?



Para evitar que as situações indesejáveis aconteçam é fundamental que se promova a articulação de ações, dentro e fora da esfera de governo, para poder assegurar uma **gestão integrada da política de mobilidade urbana**.

Para tanto, não podemos esquecer que a articulação das políticas de...

... Uso do Solo + Habitação + Saneamento + Mobilidade Urbana = Uso mais racional dos recursos públicos + Gestão mais eficiente da cidade + Melhor qualidade de vida.

A legislação municipal e a mobilidade urbana

Possíveis medidas em prol da mobilidade urbana já encontram respaldo na legislação municipal. Para fazer uso delas, você deve orientar-se pelos Planos Diretores, bem como, conhecer a legislação urbanística municipal. Equando falamos em legislação urbanística municipal, referimo-nos basicamente:

- à Lei de Uso e Ocupação do Solo;
- à Lei de Perímetro Urbano;
- à Lei de Parcelamento do Solo;
- ao Código de Obras;
- ao Código de Posturas.



Mas o que é o Plano Diretor?

É o instrumento básico para orientar a política de desenvolvimento e ordenamento da expansão urbana do Município, integrando o uso do solo, habitação, saneamento e mobilidade urbana, além de relevante oportunidade de participação social na determinação de políticas urbanas e prioridades de investimento.



Em síntese, o **Plano Diretor** e o **Plano Diretor Integrado de Transporte** são muito importantes, pois indicam as diretrizes e ações necessárias para melhorar a mobilidade urbana. Um aspecto que em muito contribui para a melhoria da qualidade da mobilidade urbana é a oferta de **transporte público de qualidade** e em **quantidade suficiente** ao atendimento das demandas existentes, ou seja, um transporte público eficiente. Para tanto, as ações de planejamento urbano deverão também considerar as orientações definidas na política de transporte, onde algumas medidas serão fundamentais:

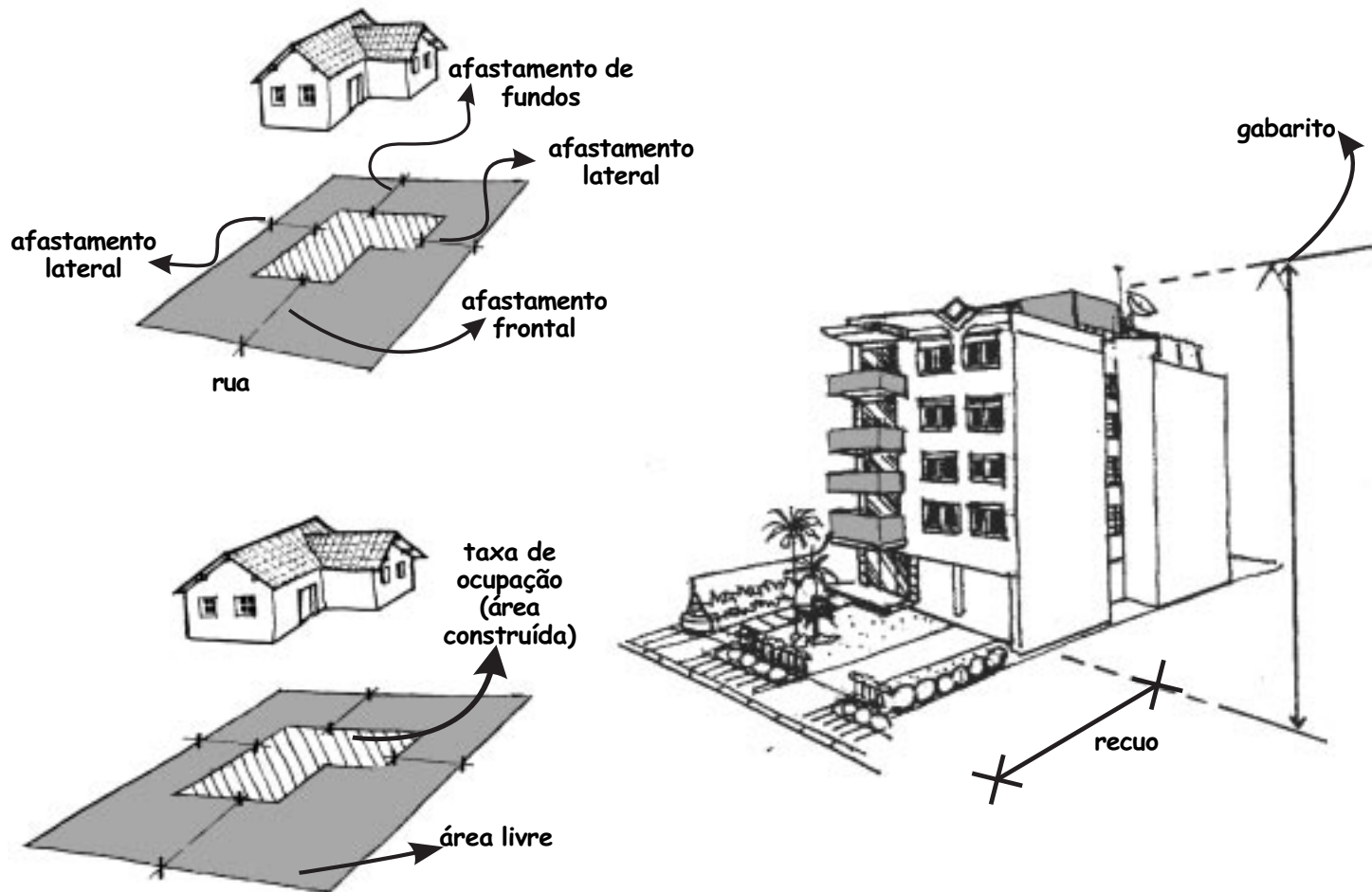
- a melhoria de circulação nos centros, o que poderá até implicar em desestimular o acesso de automóveis particulares nestas áreas;
- a reorganização de linhas de ônibus e a integração entre ônibus, trem , metrô e transporte hidroviário;
- a adequação de infra-estrutura necessária, tal como ruas, passeios, ciclovias, corredores de transporte;
- as tarifas das passagens acessíveis a todos, estimulando o uso do transporte coletivo.

Na elaboração do Plano Diretor e na construção dos planos e programas específicos, os Municípios deverão incorporar a idéia de que **a mobilidade é centrada nas pessoas e não nos veículos**; e que, portanto é necessário priorizar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano e aos meios não motorizados de transporte.

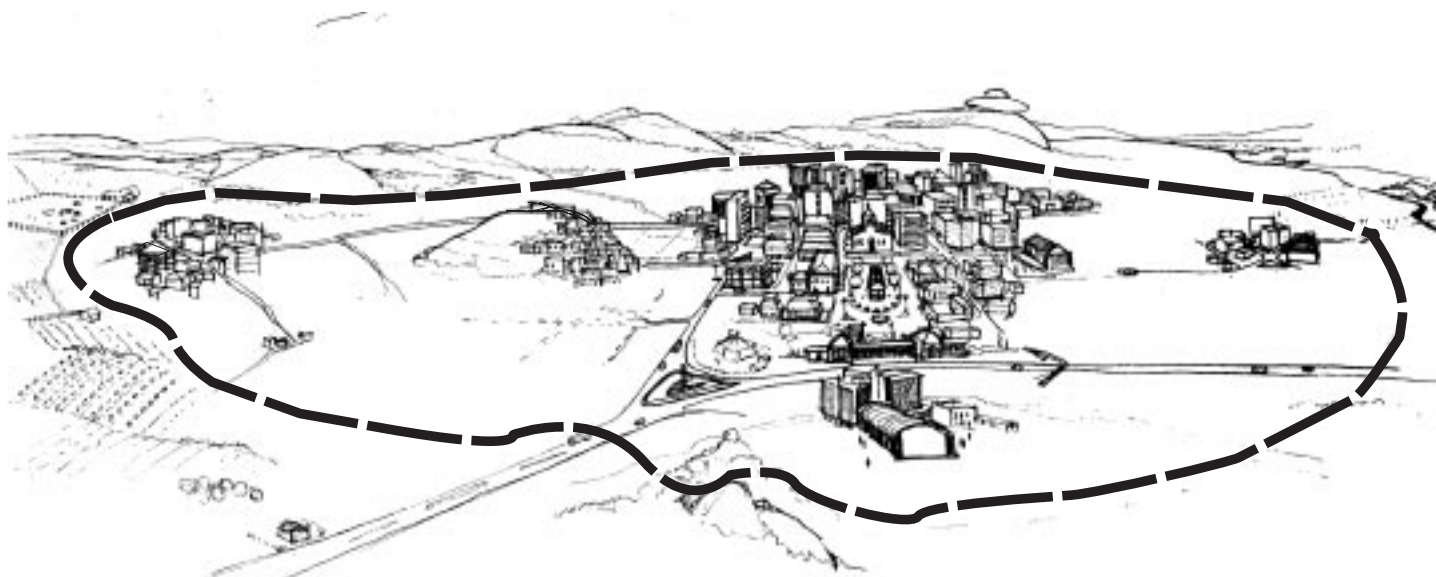


o que pode ou não pode na ocupação do solo?

- há uma definição sobre a altura máxima para os prédios?
- pode-se construir qualquer tipo de uso em todas as áreas da cidade?
- existe limite de área construída por lote?



Outra lei municipal que em muito pode contribuir para a Mobilidade Urbana é a **Lei do Perímetro Urbano**. Entende-se como perímetro urbano a linha que contorna as áreas urbanas e de expansão urbana, e as separam das áreas rurais.



Do que trata o Parcelamento do Solo?

O parcelamento do solo pode ocorrer por meio do loteamento ou do desmembramento. Trata-se da subdivisão da terra em lotes destinados à edificação, com abertura de novas vias de circulação, modificação ou ampliação das vias existentes. No desmembramento, a principal diferença é que não há abertura de novas vias de circulação.

Para melhorar a mobilidade de pessoas e mercadorias por meio do planejamento e gestão do parcelamento do solo urbano algumas orientações são fundamentais:

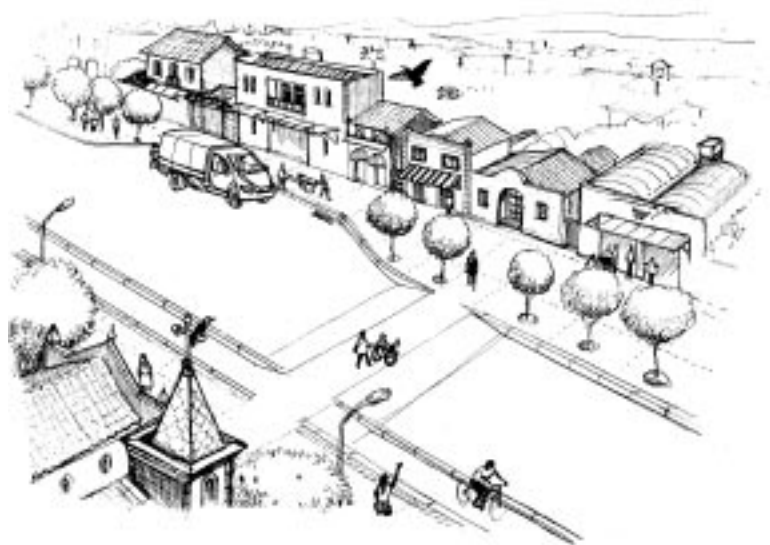
- restringir o parcelamento do solo das áreas distantes da área urbanizada;
- incentivar a promoção de loteamento de baixa renda em áreas bem atendidas pelo transporte coletivo;
- integrar o sistema viário dos novos loteamentos com o sistema viário existente;
- promover a acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida;
- adotar desenho que propicie a adequação da velocidade dos veículos, priorize a segurança dos pedestres e facilite a circulação e a integração das diversas áreas da cidade;
- promover os meios de transportes não motorizados, construir ciclovias e ciclofaixas.



Já o **Código de Posturas** estabelece, em linhas gerais, condições para o bom convívio nas áreas urbanas.

Um exemplo da contribuição do Código de Posturas no tocante à mobilidade urbana diz respeito às orientações de utilização dos espaços públicos, como calçadas. O freqüente uso de mesas de bares em calçadas pode ter seus limites estabelecidos de modo a não prejudicar as condições de mobilidade na cidade.

Outros exemplos de contribuição do Código de Posturas para a mobilidade urbana são:



- a definição de horários para carga e descarga de mercadorias de estabelecimentos comerciais;



- o estabelecimento de critérios para a implantação de mobiliários urbanos (como bancas de jornais, telefones públicos, postes de iluminação pública etc.) nas áreas públicas.

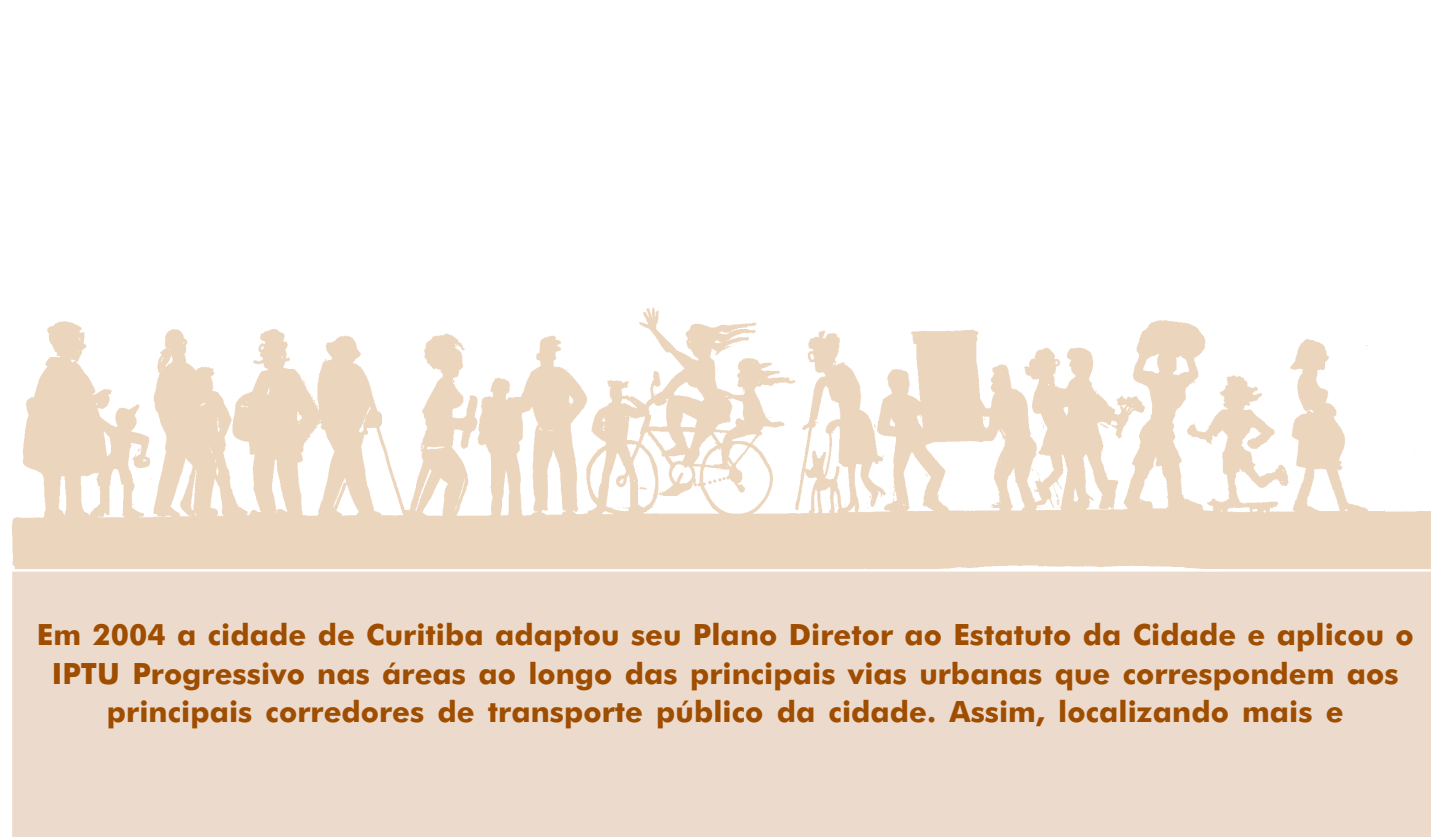


- a definição de locais para o comércio ambulante (camelôs);

■ IPTU Progressivo no Tempo

Se os proprietários dos terrenos não cumprirem com as notificações da Prefeitura para construir ou subdividir seus terrenos, a Prefeitura poderá começar a aumentar o Imposto Predial e Territorial Urbano – IPTU a cada ano e poderá até desapropriá-los. Este instrumento é o IPTU Progressivo no Tempo.

Desta forma busca-se que a propriedade urbana cumpra sua Função Social.



■ Concessão Onerosa do Direito de Construir

O Plano Diretor pode recomendar que em algumas áreas se construa mais do que inicialmente permitido, sempre que se compense com contrapartidas à Prefeitura. Agindo assim, a Prefeitura está usando instrumento chamado Concessão Onerosa do Direito de Construir.

Os benefícios das contrapartidas podem ser aplicados na implantação de equipamentos urbanos e comunitários, em programas de transporte, e promovendo a melhoria das ruas e a mobilidade urbana através, também, do ordenamento e do direcionamento da expansão da cidade.

■ Operações Urbanas Consorciadas

A Prefeitura pode, também, fazer coincidir o interesse público com o interesse de investidores privados nas chamadas Operações Urbanas Consorciadas.

Nestas Operações, a Prefeitura participa com proprietários, moradores, usuários e empresários interessados, na coordenação de um conjunto de projetos para determinadas áreas da cidade com o objetivo de melhorar as condições de vida da população e a qualidade urbana e ambiental. Algumas destas operações podem ser dirigidas especificamente para a mobilidade urbana.

Com base nas diretrizes do Plano Diretor de Belo Horizonte para o sistema de transporte e mobilidade urbana foi montada a Operação Urbana Barreto, que incluía a construção de uma estação com uma área para a operação do sistema de transporte e uma área com edificações destinadas ao uso comercial, de serviços e residencial. Previsto, além disso, a melhoria das ruas em torno da estação. Essa operação teve objetivos específicos para a mobilidade urbana.

Participação é cidadania

Sendo a idéia da mobilidade centrada nas pessoas, o conhecimento das demandas de mobilidade peculiar dos usuários só pode ser mais bem trabalhado através de canais permanentes de participação efetiva dos diversos setores da população. A garantia da participação da população nos assuntos relacionados à coletividade representa muito mais que o respeito à legislação em vigor: é um meio efetivo de construção da cidadania.

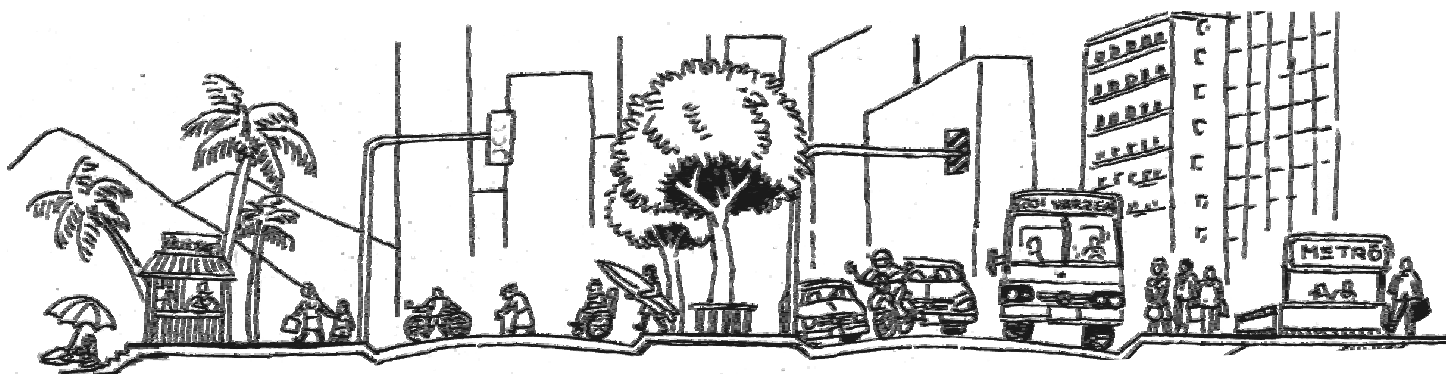
De mãos dadas

A implementação de uma política de mobilidade urbana não pode ser dissociada de uma política de desenvolvimento urbano, tampouco das questões ambientais.

Para uma Cidade Melhor

Incorporar a questão da mobilidade no planejamento urbano pode significar alguns desafios a serem vencidos, sobretudo no campo institucional. Dependendo de cada caso, deve-se buscar a cooperação institucional entre municípios, estados e governo federal, assim como incorporar novas formas de gestão participativa, incluindo usuários e diversos setores interessados.

Todos mobilizados em prol da Mobilidade!



**Ministério
das Cidades**

