

OS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA NO BRASIL E AS AÇÕES EM MARINGÁ

Gabriela Picoli (PIBIC/CNPq/FA/Uem), Fabíola Castelo de Souza Cordovil (Orientador), e-mail: fcscordovil@uem.br, Leonardo Cassimiro Barbosa, (Co-orientador), e-mail: lcarbosa2@uel.br

Universidade Estadual de Maringá / Centro de Tecnologia /Maringá, PR

Arquitetura e Urbanismo / Fundamentos de Arquitetura e Urbanismo

Palavras-chave: Mobilidade urbana, plano de Mobilidade Urbana, transporte público coletivo.

Resumo

À medida que as cidades foram expandindo, resultaram em situações adversas ao deslocamento nelas, dificultando o fluxo do sistema viário permanente e aumentando os conflitos de transporte. Por isso, em 2012, a Lei nº 12.587 passou a exigir que algumas cidades elaborem o seu Plano de Mobilidade Urbana. Neste contexto, esta pesquisa aborda como objeto de estudo os Planos de Mobilidade Urbana no Brasil e as ações em Maringá, a fim de compreender como as consequências desta urbanização são abordadas por cidades brasileiras e, em especial, Maringá. Inicialmente, entende-se como foi a inserção da exigência de elaboração de Planos de Mobilidade Urbana no Brasil, as diretrizes integradas à Lei nº 12.587/2012, e, posteriormente, se analisa os Planos de Mobilidade Urbana das cidades estudadas (Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Florianópolis, Amsterdã, Bogotá e Maringá). Ademais, também foi feita uma pesquisa pelo *Google Forms* em Maringá acerca da divulgação do PlanMob na cidade. Conclui-se que, apesar da Lei de Mobilidade ter defendido cidades mais inclusivas, ainda se está aquém da efetiva participação da sociedade na discussão sobre mobilidade na cidade.

Introdução

Devido ao uso e ocupação do solo, as cidades foram expandindo-se e, com isso, a necessidade de infraestrutura de transporte acompanhar a malha urbana e respectivas demandas. Além disso, Villaça (2001) aponta como a chegada do automóvel e das rodovias propiciaram e impactaram o rumo da expansão da malha urbana. Com isto, o conceito de mobilidade urbana foi ganhando espaço, sobretudo devido aos problemas oriundos do processo de urbanização, acarretando em consequências políticas, econômicas e sociais. Atualmente, a mobilidade urbana tem sido um assunto recorrente desde a Lei nº 12.587/2012 - que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, a qual exige às cidades possuir um Plano de Mobilidade Urbana. A princípio, o projeto deveria ser elaborado até abril de 2015, mas esta data tem sido diferida. Até agora, o prazo de estabelecimento é abril de 2022 em cidades com mais de 250 mil habitantes,

e abril de 2023 em cidades com até 250 mil habitantes (Lei nº 14.000/2020). Por isso, a presente pesquisa abordou a trajetória da política de mobilidade urbana no Brasil, analisou os Planos de Mobilidade Urbana das cidades Belo Horizonte, Florianópolis, Rio de Janeiro, Amsterdã, Bogotá, e especialmente, Maringá, que iniciou seu processo para elaborar o PlanMob-Maringá em 2018 por meio da contratação da empresa Cidade Viva, através de licitação.

Materiais e métodos

Foram sucedidas leituras acerca dos temas mobilidade urbana, expansão das cidades e uso do solo, nas quais algumas delas foram debatidas em reuniões frequentes com a orientadora e colegas de pesquisa. Os textos abordados como base para a pesquisa são de autoria de Villaça (2001), Gomide e Galindo (2013), Cordovil e Barbosa (2019), entre outros. Também foram lidos os documentos do PlanMob-Maringá, assim como os dos Planos de Mobilidade Urbana das outras cidades estudadas, além de *websites*, para comprovação de dados. Para melhor compreensão dos fatos, também houve participação em eventos sobre o PlanMob-Maringá e entrevista com a gerente de Mobilidade Urbana e responsável pelo PlanMob Maringá, Elise Savi, além de um questionário acerca deste tema realizado pelo *Google Forms*.

Resultados e Discussão

Conforme Villaça (2001), os transportes intra-urbanos são os principais meios determinantes da cidade, as vias induzem a organização no interior das cidades e também influenciam a expansão urbana. Villaça (2001) analisa que, o êxodo rural, a implantação da indústria automobilística e o Golpe de 1964, intensificaram a industrialização, resultando em uma urbanização desorganizada e acelerada, além de trazer consequências ao transporte urbano. (GOMIDE, GALINDO 2013). Na década de 1970, manifestações populares acerca do transporte urbano chamaram a atenção dos governantes, determinando a criação de alguns direitos e Instituições que visavam o transporte urbano, como por exemplo a criação do Vale Transporte em 1985. Com a Constituição de 1988, alguns artigos já incluíam o transporte urbano em suas diretrizes - como o inciso XX do artigo 21, inciso V do artigo 30 e os artigos 182 e 183 (GOMIDE, GALINDO 2013).

Com o passar do tempo, mais medidas foram sendo criadas, até que então, em 2001, os artigos 182 e 183 foram regulamentados pela lei federal conhecida como Estatuto da Cidade. Na sequência, em 2003, foi criado o Ministério das Cidades, e, dentro da sua estrutura, —a Secretaria de Transportes Urbanos. Entretanto, foi percebido algumas necessidades específicas para o transporte coletivo, e nesse sentido o conceito de mobilidade urbana foi criado (GOMIDE, GALINDO 2013). Essas instâncias conceberam a Lei 12.587/12 que prevê as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, e tem como a principal a priorização do transporte não-motorizado sobre o motorizado e o coletivo sobre o privado. Esta lei exige que algumas cidades possuam um Plano de Mobilidade Urbana.

Neste sentido, foi estudado os Planos de Mobilidade Urbana das cidades de Belo Horizonte, Florianópolis e Rio de Janeiro e, apesar de

serem capitais com características - principalmente geográficas - diferentes, foi possível notar um padrão nos problemas encontrados e possíveis soluções. Em geral, os principais problemas encontrados são o congestionamento, a perda de tempo no trânsito, a falta de segurança para a mobilidade ativa e a infraestrutura insuficiente no transporte público coletivo. As soluções abrangiam o desincentivo do transporte individual com medidas como diminuir e cobrar pelo estacionamento, integração nos transportes públicos, criação de mais ciclovias, calçadas contínuas para os pedestres, zonas 30, ruas completas, entre outras diretrizes.

Na análise de Amsterdã, sabe-se que a capital holandesa é marcada culturalmente pelo uso da bicicleta e foi possível notar o incentivo expressivo nesse modal, como a criação de estacionamentos, guardas e vias destinadas às bicicletas. Em Bogotá, capital colombiana, foi possível analisar melhor sua Política Pública e os objetivos que o país possui quando o assunto é mobilidade urbana. De modo geral, os objetivos e diretrizes são os mesmos que os do Brasil, em relação à priorização do transporte não-motorizado sobre o motorizado, coletivo sobre o individual, acessibilidade, sustentabilidade, participação popular, ligação com Plano Diretor deles, em consonância com o uso e ocupação do solo, entre outros.

No que concerne à cidade de Maringá, em 2018 a elaboração do Plano de Mobilidade (PlanMob-Maringá) iniciou-se na cidade. A concorrência nº032/2018 do tipo “melhor técnica” e “técnica e preço” que visava 70% técnica e 30% preço. Ademais, o projeto básico apresentava em seus objetivos diretrizes como a relação do plano com o uso do solo, integração com o Plano Diretor Municipal e citava alguns artigos da Lei nº 12.587/2012. A empresa Cidade Viva foi a ganhadora da licitação e foi contratada em 12 de junho de 2019. No dia 03 de dezembro de 2019 aconteceu a primeira audiência pública, com a apresentação do projeto e do Plano de Trabalho, marcando assim a primeira etapa da metodologia do projeto de Mobilização Inicial. No começo de 2020 estava marcado para iniciar as pesquisas e dar continuidade no PlanMob, entretanto a chegada da pandemia do coronavírus mudou os planos. Como se tratava da fase de pesquisas presenciais, as atividades do PlanMob-Maringá foram postergadas. Entretanto, em outubro de 2020, o Plano de Retomada das Atividades foi publicado com a justificativa de que as atividades no geral retomaram tornando possível planejar as próximas tarefas do PlanMob, com algumas alterações na metodologia, como por exemplo a refacção das Pesquisas de Engenharia de Tráfego, realizada ainda na pandemia e deverá ser refeita quando a sociedade retornar à nova normalidade. No dia 27 de junho de 2021 aconteceu a 2ª audiência pública, de modo remoto (via *Google Meet* e *YouTube*) e presencial. Um dos objetivos da presente pesquisa era acompanhar o processo participativo, que só se deu nessa audiência. Na seção foi apresentado a leitura técnica e os resultados obtidos nas pesquisas de Origem e Destino domiciliar, linha de contorno, transporte coletivo e carga urbana; engenharia de tráfego e as pesquisas de opinião. De acordo com o que prevê a etapa 2 da metodologia do plano, está sendo feita a leitura comunitária, através das contribuições da população na

audiência pública, e concluída esta, também será concluído o Diagnóstico e Prognóstico da elaboração do PlanMob, seguindo para a etapa III, que trata de definir as diretrizes e concepção das propostas. Em nossa análise, a partir de um questionário via *Google Forms* destinado a população maringaense e de sua RMM, que contou com a participação de 200 pessoas, revelou que 75,5% (151 pessoas) dos entrevistados não sabiam que a elaboração do PlanMob-Maringá estava acontecendo e apenas 27% (54 pessoas) sabiam o que é um Plano de Mobilidade Urbana, o que leva a concluir que a divulgação não atingiu a todos.

Conclusões

Tendo em vista o levantamento bibliográfico e análises realizadas sobre os planos, conclui-se como a forma que se deu o espaço urbano no Brasil e seu contexto histórico afetou significativamente o transporte urbano no país. Dado a preferência e incentivo ao automóvel durante os anos, os problemas encontrados nas cidades brasileiras, assim como em Maringá, são praticamente os mesmos: congestionamentos, demora para deslocar-se dentro das cidades, falta de acessibilidade e inclusão, são os mais comuns. Com as diretrizes da Lei nº 12.587/2012, essa realidade pode ser alterada, criando cada vez mais cidades cicláveis, inclusivas, acessíveis e para pessoas, não destinadas aos carros. Outro ponto que se pode concluir foi através da pesquisa feita pelo *Google Forms*, sobre como a sociedade não tem conhecimento sobre Mobilidade Urbana e a elaboração do PlanMob-Maringá, que é obrigatório a ampla participação dos cidadãos nas audiências públicas, além de afetar diretamente a vida em sociedade.

Agradecimentos

À professora orientadora Fabíola Cordovil; aos companheiros de pesquisa, Danilo e Carolina; à gerente de Mobilidade Urbana de Maringá, Elise Savi; à Fundação Araucária por incentivar a pesquisa no Brasil em um momento que está cada vez mais sendo desvalorizada.

Referências

- BRASIL, Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 12 de mar. de 2020.
- CORDOVIL, F. C. S. y BARBOSA, L. C. (2019). Dispersão e mobilidade urbana no Brasil: estudo de um aglomerado urbano. *Bitácora Urbano Territorial*, 29 (3): 21-30.
- GOMIDE, A. A.; GALINDO, E. P. A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, Brasília/DF, Brasil, 25, nov. 2013. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/ea/a/y5cDfp8VrLsfCjWkjJHST3S/?lang=pt>>. Acesso em: 17, mai. 2021.
- PREFEITURA DE MARINGÁ. **PlanMob Maringá**. Documentos. Disponível em: <<http://www.mobilidademaringa.com.br/documentos>>. Acesso em: 12 mar. 2020.
- VILLAÇA, Flávio. Espaço Intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.