

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 13

Processo cognitivo na mobilidade urbana

Robinson Antonio Vieira Borba (*)

Fundamentais, as questões relativas à participação popular em um planejamento democrático com objetivos claros ficariam evidentes na aplicação de toda estrutura legal e técnica da lei federal do Estatuto da Cidadeⁱ, originada pelos ditames da Constituição de 1988, que em seu Art. 182 estabeleceu que a política de desenvolvimento urbano, será executada de acordo com o plano diretor.

A concepção do plano diretor de um município deve atentar para que o mesmo seja elaborado de forma democrática, como estabelece o Estatuto da Cidade que coloca que a propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, mediante várias diretrizes gerais, em que se pode destacar a garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para presentes e futuras gerações, e a fundamental gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

Assim, o plano diretor, aprovado por lei municipal, será o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. Não se esquecendo de que o Estatuto da Cidade é uma lei federal que determina que o plano diretor seja parte integrante do processo de planejamento municipal, integrado ao plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e ao orçamento anual, que irão incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas.

Por outro lado, o plano diretor deverá englobar o território do Município como um todo, buscando a integração espacial da região de sua abrangência municipal e intermunicipal. Uma oportunidade para rever os problemas e soluções apresentadas é que a lei institui que o plano diretor deverá ser revisto, pelo menos, a cada dez anos.

No processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, os Poderes Legislativo e Executivo municipais devem garantir a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade, além de uma ampla publicidade quanto aos documentos e informações produzidos, como também o acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

A questão da mobilidade até então era vista apenas como um problema para municípios acima de 500 mil habitantes, como mostra no artigo Art. 41, o parágrafo 2º do Estatuto, para as quais deverá ser elaborado um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor.

De qualquer forma, a participação popular ainda deveria ser item obrigatório para todas as ações necessárias para a implantação do plano diretor, como o plano de mobilidade urbana, até aqui ainda chamado de plano de transporte urbano integrado. Apenas com a Lei nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o plano de mobilidade urbana veio a ser melhor especificado em suas exigências, especialmente no que se referente aos direitos dos usuários do transporte público no Brasil.

Assim, é um direito do usuário participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana; ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais; e ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Além disto, há uma obrigatoriedade da participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos: órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços; ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas; audiências e consultas públicas; e procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas. A complexidade desta estrutura de decisão e comunicação devem dar às soluções tecnológicas papel fundamental à implantação dos sistemas de mobilidade nas cidades brasileiras, desde as menores a partir de 20 mil habitantes, como estabelece a lei, passando pelas de médio porte de 500 mil a 1 milhão de habitantes, até às de grande porte, acima de 1 milhão de habitantes.

Desta maneira, aliado e definitivamente integrado ao plano diretor destas cidades, pode-se imaginar e conceber planejamento urbano integrado, para evitar erros de urbanização como se tem visto em todo território nacional, especialmente com relação ao futuro das políticas urbanas de habitação, como, por exemplo, o plano Minha Casa, Minha Vida que ao estimular a construção civil com vultosos financiamentos para a habitação em faixa de renda de menor poder aquisitivo acabou por empurrar a urbanização para zonas periféricas, ou mesmo além periferia urbanizadas, em áreas ainda rurais, pois o governo federal sem condição de financiar a compra de terrenos em melhores condições, deixando para municípios esta obrigação, determinou a construção em grandes áreas ainda não urbanizados e carentes de infraestrutura social e transporte público.

O resultado não desejável está vindo rápido, como no caso de Londrina, em que beneficiários do Minha Casa, Minha Vida estão deixando suas unidades abandonando-as ou cedendo-as aos parentes e amigos e voltando a ocupar áreas de mananciais que haviam deixado em troca das unidades habitacionais.

A questão da mobilidade urbana é complexa, estando atrelada ao grande problema da urbanização sustentável, com cidadãos participantes e conscientes o problema deve ser mais bem equacionado, atender a reivindicações básicas da cidade sustentável, como moradia, será melhor resolvido desde que toda a sociedade local veja a questão da mobilidade como fundamental para uma sociedade mais justa e equilibrada.

O arcabouço legal existe no cenário brasileiro das políticas públicas, uma história que se iniciou com a Constituição Brasileira de 1988, que terminou a finalidade social do espaço urbano, reforçado pelo Estatuto da Cidade de 2001, fechando com a lei de 2012 da Política Nacional de Mobilidade Urbana. A tecnologia da informação e ferramentas de mobilidade na comunicação, aliadas ao geoprocessamento que permite alta confiabilidade na determinação das políticas de urbanização, infraestrutura e meio ambiente fornecem à sociedade condições que só irão depender dela mesmo e da participação democrática para a construção de uma cidade sustentável com a questão da mobilidade definitivamente inserida no contexto de um planejamento urbano que vivendo o presente não tire os olhos de um futuro mais justo para o cidadão das cidades brasileiras.

Portanto, o grande desafio para uma mobilidade urbana mais sustentável e democrática é a capacidade e empoderamento do cidadão para a participação no processo cognitivoⁱⁱ de compreensão da complexidade do planejamento urbano que pode ser simples, mas jamais simplório.

()Robinson Antonio Vieira Borba – Eng. Civil, Doutor em Arquitetura e Urbanismo, é Diretor da Artzoo Cultura, Educação e Tecnologia Ltda*

ⁱ LEI No 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001.

ⁱⁱ Em Cidade Cognitiva, minha tese de doutorado apresentada em agosto de 2000 na FAU-USP, aponto metodologia para implantar modelos de planejamento urbano concebidos e estruturados através da percepção dos indivíduos para desencadear processos com a introdução da cognição coletiva nas ações endógenas de planejamento.