

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 5

Avaliação do plano de mobilidade de Belo Horizonte

Daniela Lima Nunes Coelho (*)

Após 17 (dezesete) anos de tramitação no Congresso Nacional, a Presidência da República sancionou, no dia 3 de janeiro de 2012, a Lei nº 12.587. Essa nova lei foi fundamentada nos artigos 21, inciso XX e art. 182 da Constituição Federal de 1988, além de atender ao previsto no inciso VII do art. 2º e no §2º do art. 40 da Lei nº 10.2572, de 10 de julho de 2001, denominada Estatuto da cidade. A nova lei tem como objetivo instituir diretrizes e dotar os municípios de instrumentos para melhorar as condições de mobilidade das pessoas nas cidades brasileiras, trazendo-lhes novos desafios por meio desse marco regulatório.

O Estatuto da Cidade não dispôs sobre a mobilidade urbana, apenas definiu como um dos instrumentos da política urbana no planejamento dos municípios, o "Plano Diretor", que é um instrumento básico de ordenação territorial do município que obriga as cidades com mais de quinhentos mil habitantes a elaboração de um plano de transporte urbano integrado.

A lei sancionada determina que os municípios que tiverem acima de 20.000 (vinte mil) habitantes deverão elaborar os seus Planos de Mobilidade Urbana, instrumento de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com o plano diretor municipal existente ou a ser elaborado até o ano de 2015 (três anos após a promulgação da lei), sob pena de não receberem recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana. A integração entre esses planos será um grande desafio para os municípios brasileiros, assim como, colocar em prática os instrumentos da Política Nacional de Mobilidade Urbana adequada à realidade de cada cidade.

A mobilidade urbana é vista como uma condição de deslocamento de pessoas e de bens no próprio território. Materializa, verdadeiramente, uma função estratégica de qualquer cidade, por meio da conjunção de deslocamentos envolvendo não somente pessoas, mas mercadorias, produtos e não pode ser tratada de forma a desconsiderar as outras funções da cidade, que devem estar integradas, haja vista a questão da moradia, do trabalho e do lazer, dentre outras.

De acordo com a Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, por meio do Curso Gestão da Mobilidade⁴, foi estabelecido um roteiro com a sequência das etapas para a elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana dentre os quais se destacam: Mobilização de uma equipe para o desenvolvimento do Plano de Mobilidade; Identificação de informações e conhecimentos específicos sobre as questões que devem ser tratadas na cidade mediante análises prévias; Pesquisas de campo e levantamentos; Instrumentalização das análises que é a sistematização das informações primárias e secundárias para facilitar as análises; Consultas públicas; Análises dos problemas (Diagnóstico): identificar os problemas existentes; Análises dos

problemas (Prognóstico): prever cenários que poderão ocorrer na mobilidade em um horizonte de dez ou mais anos; Consultas públicas sobre o diagnóstico; Concepção de propostas levando em consideração o ponto de vista técnico, econômico e social; Análise de propostas e simulações considerando as estimativas de custo e benefícios; Consultas públicas sobre as propostas já formuladas com indicadores e dados quantificáveis; Consolidação e detalhamento do plano e suas propostas; Instrumentalização do plano identificando os conteúdos que devem ser tratados pelo Poder Legislativo e pelo Poder Executivo ; Audiências públicas e comunicação do plano para expor à sociedade o plano revisado e detalhado.

Diante do exposto, constata-se a importância e a necessidade do envolvimento da sociedade na construção desse instrumento participando em 4 (quatro) momentos da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana. Ninguém melhor que o cidadão para definir como é a cidade que ele quer viver e quais os problemas que o estão afetando diariamente.

O processo de discussão com a sociedade, deverá, necessariamente, envolver consultas públicas amplas, colhendo a opinião, informações e, sobretudo, estabelecendo um diálogo de cooperação entre os diversos setores da sociedade, que permita a construção coletiva, conjunta, interinstitucional de políticas que vão materializar os direitos já postos constitucionalmente nas instâncias federais e estaduais. Trabalhar com mobilidade urbana, numa perspectiva compromissada com os direitos sociais, requer a consideração da perspectiva coletiva e integrada. Coletiva, por que terá que ser compartilhada com o outro, acordada. E integrada, por que na produção do espaço urbano deve ser considerada a interterritorialidade, que contemple o planejamento local, mas com uma integração com o global e com as funções sócio-espaciais da cidade.

No Brasil, destacam-se três casos de cidades brasileiras que já avançaram na construção dos Planos de Mobilidade Urbana: São Paulo, Belo Horizonte e Curitiba.

A intenção desse ensaio crítico é focar no caso de Belo Horizonte, apresentando alguns aspectos do Plano de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH e comparando-os com as etapas apontadas pelo roteiro estabelecido no Curso de Gestão da Mobilidade, promovido pela ANTP, para a elaboração de um Plano de Mobilidade.

Preliminarmente, um dos aspectos se refere à inexistência de diálogo com a sociedade. Pode ser considerado que o cidadão ficou à margem, não houve consulta pública que traduzisse a opinião coletiva e integrada dos vários setores da sociedade, dentre eles, as entidades profissionais que atuam no campo da "Arquitetura e Urbanismo" e "Engenharia" em suas diversas representações e outras entidades da sociedade civil ligadas a movimentos estudantis, idosos, Organizações Não-Governamentais – ONG`s, associações de usuários do sistema de transporte público, conselhos das pessoas com deficiência, observatórios de cidades, instituições de ensino de excelência na área de transporte, trânsito, tráfego, acessibilidade e mobilidade urbana, dentre outros.

Outro aspecto que tangencia mas não aprofunda no PlanMob-BH é o Pacto Social pela mobilidade que é a realização de um acordo político entre a administração pública e a

sociedade civil em relação a medidas que garantam a equidade na utilização do espaço público e o melhor uso dos meios de transporte motorizados.

Recentemente, a Prefeitura de Belo Horizonte - PBH com o objetivo de criar um espaço de interlocução entre o Poder Público e os diversos setores da sociedade para debater as questões relacionadas à mobilidade urbana, aumentar a participação popular e fortalecer os mecanismos de gestão democrática publicou no Diário Oficial do Município de Belo Horizonte, no dia 03 de setembro de 2013, o Decreto nº 15.3185, de 02 de setembro de 2013, e o Decreto nº 15.3176, de 02 de setembro de 2013.

Dessa forma, Belo Horizonte tem um grande desafio pela frente. A administração municipal terá um importante papel de ampliação da cidadania, aprofundamento da gestão democrática e participativa e, sobretudo, da capacitação do município, em todas as suas esferas, para atender, direta e indiretamente, as necessidades dos vários segmentos sociais. A lei resultou de um processo democrático que incorporou a discussão da transparência e participação popular na construção do planejamento e no controle social das obras, projetos e ações de governo. Realizar um processo permanente de negociação entre a administração e a sociedade civil em todos os segmentos será necessário para que o processo de pactuação social pela mobilidade seja efetivado atendendo as particularidades locais de cada regional da cidade. A partir dessa análise, constata-se que um Plano de Mobilidade sem Pacto Social não é plano.

(*) Daniela Lima Nunes Coelho, Arquiteta urbanista, trabalha na Prefeitura de Belo Horizonte - PBH na Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte - BHTRANS, além de Diretora do Sindicato dos Arquitetos do Estado de Minas Gerais. Na BHTRANS, desenvolve e aprova projetos viários e de acessibilidade.

1 BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. ***Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.***", Brasília, 2012.

2 BRASIL. Lei nº 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***, Brasília, 2001.

3 BELO HORIZONTE. Lei nº 7.165, de 27 de agosto de 1996. ***Institui o Plano Diretor do Município de Belo Horizonte***, Belo Horizonte, 1996.

4 ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Curso Gestão de Mobilidade**. Disponível em: < <https://senacsp-corporativo.blackboard.com/webapps/portal/frameset.jsp>>. Acesso em: 04 out. 2013, 18:00:00.

5 BELO HORIZONTE. Decreto nº 15.318, de 02 de setembro de 2013. ***Cria o Conselho Municipal de Mobilidade Urbana - COMURB***, Belo Horizonte, 2013.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

6 BELO HORIZONTE. Decreto nº 15.317, de 02 de setembro de 2013. ***Institui o Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte - PlanMob-BH - e estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica***, Belo Horizonte, 2013.