

# Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2

Pedro Henrique Máximo Pereira  
(Organizador)

# Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2

Pedro Henrique Máximo Pereira  
(Organizador)

Atena  
Editora

Ano 2021

**Editora chefe**

Profª Drª Antonella Carvalho de Oliveira

**Editora executiva**

Natalia Oliveira

**Assistente editorial**

Flávia Roberta Barão

**Bibliotecária**

Janaina Ramos

**Projeto gráfico**

Natália Sandrini de Azevedo

Camila Alves de Cremo

Luiza Alves Batista

Maria Alice Pinheiro

**Imagens da capa**

iStock

**Edição de arte**

Luiza Alves Batista

2021 by Atena Editora

Copyright © Atena Editora

Copyright do texto © 2021 Os autores

Copyright da edição © 2021 Atena Editora

Direitos para esta edição cedidos à Atena Editora pelos autores.

Open access publication by Atena Editora



Todo o conteúdo deste livro está licenciado sob uma Licença de Atribuição *Creative Commons*. Atribuição-Não-Comercial-NãoDerivativos 4.0 Internacional (CC BY-NC-ND 4.0).

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores, inclusive não representam necessariamente a posição oficial da Atena Editora. Permitido o *download* da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Todos os manuscritos foram previamente submetidos à avaliação cega pelos pares, membros do Conselho Editorial desta Editora, tendo sido aprovados para a publicação com base em critérios de neutralidade e imparcialidade acadêmica.

A Atena Editora é comprometida em garantir a integridade editorial em todas as etapas do processo de publicação, evitando plágio, dados ou resultados fraudulentos e impedindo que interesses financeiros comprometam os padrões éticos da publicação. Situações suspeitas de má conduta científica serão investigadas sob o mais alto padrão de rigor acadêmico e ético.

**Conselho Editorial**

**Ciências Humanas e Sociais Aplicadas**

Prof. Dr. Alexandre Jose Schumacher – Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Paraná

Prof. Dr. Américo Junior Nunes da Silva – Universidade do Estado da Bahia

Profª Drª Andréa Cristina Marques de Araújo – Universidade Fernando Pessoa

Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná

Prof. Dr. Antonio Gasparetto Júnior – Instituto Federal do Sudeste de Minas Gerais

Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília

Prof. Dr. Arnaldo Oliveira Souza Júnior – Universidade Federal do Piauí  
Prof. Dr. Carlos Antonio de Souza Moraes – Universidade Federal Fluminense  
Prof. Dr. Crisóstomo Lima do Nascimento – Universidade Federal Fluminense  
Profª Drª Cristina Gaio – Universidade de Lisboa  
Prof. Dr. Daniel Richard Sant’Ana – Universidade de Brasília  
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia  
Profª Drª Dilma Antunes Silva – Universidade Federal de São Paulo  
Prof. Dr. Edvaldo Antunes de Farias – Universidade Estácio de Sá  
Prof. Dr. Elson Ferreira Costa – Universidade do Estado do Pará  
Prof. Dr. Eloi Martins Senhora – Universidade Federal de Roraima  
Prof. Dr. Gustavo Henrique Cepolini Ferreira – Universidade Estadual de Montes Claros  
Prof. Dr. Humberto Costa – Universidade Federal do Paraná  
Profª Drª Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionale delle Figlie de Maria Ausiliatrice  
Prof. Dr. Jadson Correia de Oliveira – Universidade Católica do Salvador  
Prof. Dr. José Luis Montesillo-Cedillo – Universidad Autónoma del Estado de México  
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense  
Profª Drª Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins  
Prof. Dr. Luis Ricardo Fernandes da Costa – Universidade Estadual de Montes Claros  
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte  
Prof. Dr. Marcelo Pereira da Silva – Pontifícia Universidade Católica de Campinas  
Profª Drª Maria Luzia da Silva Santana – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul  
Prof. Dr. Miguel Rodrigues Netto – Universidade do Estado de Mato Grosso  
Prof. Dr. Pablo Ricardo de Lima Falcão – Universidade de Pernambuco  
Profª Drª Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Profª Drª Rita de Cássia da Silva Oliveira – Universidade Estadual de Ponta Grossa  
Prof. Dr. Rui Maia Diamantino – Universidade Salvador  
Prof. Dr. Saulo Cerqueira de Aguiar Soares – Universidade Federal do Piauí  
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará  
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande  
Profª Drª Vanessa Ribeiro Simon Cavalcanti – Universidade Católica do Salvador  
Prof. Dr. William Cleber Domingues Silva – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

## Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2

**Diagramação:** Maria Alice Pinheiro  
**Correção:** Flávia Roberta Barão  
**Indexação:** Gabriel Motomu Teshima  
**Revisão:** Os autores  
**Organizador:** Pedro Henrique Máximo Pereira

### Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)

M521 Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2 /  
Organizador Pedro Henrique Máximo Pereira. – Ponta  
Grossa - PR: Atena, 2021.

Formato: PDF

Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 978-65-5983-491-4

DOI: <https://doi.org/10.22533/at.ed.914212009>

1. Planejamento urbano e regional. I. Pereira, Pedro  
Henrique Máximo (Organizador). II. Título.

CDD 711

Elaborado por Bibliotecária Janaina Ramos – CRB-8/9166

**Atena Editora**

Ponta Grossa – Paraná – Brasil

Telefone: +55 (42) 3323-5493

[www.atenaeditora.com.br](http://www.atenaeditora.com.br)

contato@atenaeditora.com.br

## DECLARAÇÃO DOS AUTORES

Os autores desta obra: 1. Atestam não possuir qualquer interesse comercial que constitua um conflito de interesses em relação ao artigo científico publicado; 2. Declaram que participaram ativamente da construção dos respectivos manuscritos, preferencialmente na: a) Concepção do estudo, e/ou aquisição de dados, e/ou análise e interpretação de dados; b) Elaboração do artigo ou revisão com vistas a tornar o material intelectualmente relevante; c) Aprovação final do manuscrito para submissão.; 3. Certificam que os artigos científicos publicados estão completamente isentos de dados e/ou resultados fraudulentos; 4. Confirmam a citação e a referência correta de todos os dados e de interpretações de dados de outras pesquisas; 5. Reconhecem terem informado todas as fontes de financiamento recebidas para a consecução da pesquisa; 6. Autorizam a edição da obra, que incluem os registros de ficha catalográfica, ISBN, DOI e demais indexadores, projeto visual e criação de capa, diagramação de miolo, assim como lançamento e divulgação da mesma conforme critérios da Atena Editora.

## DECLARAÇÃO DA EDITORA

A Atena Editora declara, para os devidos fins de direito, que: 1. A presente publicação constitui apenas transferência temporária dos direitos autorais, direito sobre a publicação, inclusive não constitui responsabilidade solidária na criação dos manuscritos publicados, nos termos previstos na Lei sobre direitos autorais (Lei 9610/98), no art. 184 do Código penal e no art. 927 do Código Civil; 2. Autoriza e incentiva os autores a assinarem contratos com repositórios institucionais, com fins exclusivos de divulgação da obra, desde que com o devido reconhecimento de autoria e edição e sem qualquer finalidade comercial; 3. Todos os e-book são *open access*, *desta forma* não os comercializa em seu site, sites parceiros, plataformas de *e-commerce*, ou qualquer outro meio virtual ou físico, portanto, está isenta de repasses de direitos autorais aos autores; 4. Todos os membros do conselho editorial são doutores e vinculados a instituições de ensino superior públicas, conforme recomendação da CAPES para obtenção do Qualis livro; 5. Não cede, comercializa ou autoriza a utilização dos nomes e e-mails dos autores, bem como nenhum outro dado dos mesmos, para qualquer finalidade que não o escopo da divulgação desta obra.

## APRESENTAÇÃO

O ambiente de crise deixado pela pandemia da COVID-19 anuncia, como resposta direta a ele, um forte retorno do Planejamento Urbano e Regional como prática central para a viabilização de saídas possíveis para os mais diversos territórios e escalas territoriais. Sua revalorização está em curso após uma década marcada pela prática distendida, esgarçada e pouco ressonante de Planejamento, provocada pelo agravamento do neoliberalismo, no Brasil e na América Latina.

O segundo volume do livro “Melhores práticas em Planejamento Urbano e Regional”, publicado no contexto da pandemia pela Atena Editora, visa contribuir com tal debate e reforçar o ambiente de valorização das boas práticas de Planejamento. Ele é composto por onze capítulos. Em seu conjunto de debates há uma diversidade de temas, regiões e cidades do Brasil e América Latina. Também é diversa a origem de seus autores, fato que dá pluralidade às abordagens aqui organizadas.

O Planejamento Urbano e Regional, vale salientar, é essencialmente um campo de reflexões, investigações e práticas inter, multi e transdisciplinar. Conta com a cooperação e a colaboração de diversas áreas do conhecimento que emprestam, além de seus conceitos, seus métodos diagnóstico-analíticos e prático-propositivos. Almeja, em síntese, compreender o território, levantar seus dilemas, destacar seus problemas, revelar suas potencialidades e traçar, por meio de um conjunto de prioridades amplamente debatido, futuros possíveis visando o bem comum, coletivo e social. Deste modo, o Planejamento é um campo de tensões políticas por natureza, pois lida com diversos interesses e setores da sociedade, além de enfrentar questões emergentes e persistentes nas áreas urbanas e regiões.

Assim sendo, soma-se às desigualdades historicamente fabricadas nas cidades brasileiras e latino-americanas e às incertezas econômicas deixadas pelos eventos globais de 2008-2009 e suas repercussões até o presente, o agravamento das questões ambientais e sanitárias descortinados pela pandemia. Já é consenso que a pandemia não somente trouxe novos problemas, mas agravou os já existentes, tornando mais visíveis suas inequívocas violações à condição humana.

Neste volume, como resposta a este panorama, o leitor e a leitora encontrarão, com forte tom crítico e propositivo, trabalhos que expõem reflexões sobre a Mobilidade Urbana, Infraestruturas, Educação Ambiental, Resíduos Sólidos, Migração, Espaço Público, Patrimônio Cultural Edificado, Expansão Urbana, Exclusão e Desigualdade Socioespaciais, Metropolização, Diversidade Regional, Cidades Médias e, por fim, o papel do Projeto e do Redesenho de Áreas Preexistentes. Estes temas são debatidos a partir de cidades e regiões do Brasil, Caribe, Peru e México, perfazendo um importante e diverso conteúdo, talvez panorâmico, para o Planejamento Urbano e Regional destes países latino-americanos.

Estimo a todos e todas excelente leitura!

Pedro Henrique Máximo Pereira

## SUMÁRIO

### **CAPÍTULO 1..... 1**

A MOBILIDADE URBANA COMO DIREITO EFETIVO DE UMA POLÍTICA PÚBLICA SUSTENTÁVEL EM UM RIO DE JANEIRO PÓS-OLÍMPICO

Diego Sebastian Carvalho de Souza

Ricardo de Freitas Cabral

Ricardo José Pereira Costa

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120091>

### **CAPÍTULO 2..... 11**

ESTRATÉGIAS DE DESENVOLVIMENTO DE INFRAESTRUTURAS EM BORDES COSTEIROS: ASPECTOS HISTÓRICOS DA CIDADE DO PANAMÁ E SEU CANAL / CARIBE

Carlos Andrés Hernández Arriagada

Guilherme Alexandre Gallo Cavenaghi

Mariana Ragazzi Mendes

Eduardo Riffo Durán

Nicolás Parra Urbina

Paulo Roberto Correa

Luis Rogério Pupo Gonçalves

Raquel Ferraz Zamboni

Paula von Zeska de Toledo

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120092>

### **CAPÍTULO 3..... 33**

QUALIDADE DE VIDA NAS CIDADES: A EDUCAÇÃO AMBIENTAL INSERIDA NO PLANEJAMENTO URBANO

Paula Scherer

Mariela Camargo Masutti

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120093>

### **CAPÍTULO 4..... 41**

IMPLEMENTACION DE INDICADORES PARA EL ESTUDIO DEL SISTEMA DE GESTION DE RESIDUOS SOLIDOS DE LA MUNICIPALIDAD DE ILO

Marco Alexis Vera Zúñiga

Maryluz Cuentas Toledo

Osmar Cuentas Toledo

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120094>

### **CAPÍTULO 5..... 51**

A INFLUÊNCIA DOS MIGRANTES NA FORMAÇÃO URBANA DE SALVADOR

Roberto Pereira de Souza Filho

Liamara Xavier Sena

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120095>

<b>CAPÍTULO 6.....</b>	<b>66</b>
EVALUACIÓN DE LAS OBRAS CIVILES EN LOS ESPACIOS PÚBLICOS DEL CENTRO HISTÓRICO DE LA CIUDAD DE PUNO	
Christian Antony Morales Zamalloa	
Maryluz Cuentas Toledo	
José Luis Morales Rocha	
Daniel Quispe Mamani	
Osmar Cuentas Toledo	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120096">https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120096</a>	
<b>CAPÍTULO 7.....</b>	<b>82</b>
EXPANSÃO URBANA E EXCLUSÃO TERRITORIAL: A OCUPAÇÃO DO JARDIM CAMPOS VERDES NA CIDADE DE CAMBÉ/PR	
Jéssika Vieira Marques	
Sandra Maria Almeida Cordeiro	
Caroline Berger de Paula	
Léia Aparecida Veiga	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120097">https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120097</a>	
<b>CAPÍTULO 8.....</b>	<b>94</b>
ASPECTOS HISTÓRICOS DA FORMAÇÃO E PRODUÇÃO DA REGIÃO METROPOLITANA DE ARACAJU-SE	
Danillo Felix de Santana	
José Carlos Santos Cunha	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120098">https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120098</a>	
<b>CAPÍTULO 9.....</b>	<b>106</b>
ESTUDIO SOCIOECONÓMICO COMPARATIVO POR REGIONES DEL ESTADO DE OAXACA, MÉXICO	
Ana Luz Ramos-Soto	
Jovany Arley Sepúlveda Aguirre	
Ana Mi Gómez Ramos	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120099">https://doi.org/10.22533/at.ed.9142120099</a>	
<b>CAPÍTULO 10.....</b>	<b>126</b>
GEORG SIMMEL E A REFLEXÃO SOBRE O CRESCIMENTO DAS CIDADES MÉDIAS BRASILEIRAS	
Simone Pereira da Costa Dourado	
Maria Isabel Trivilin	
 <a href="https://doi.org/10.22533/at.ed.91421200910">https://doi.org/10.22533/at.ed.91421200910</a>	
<b>CAPÍTULO 11.....</b>	<b>145</b>
REDESENHO URBANO EM FEIRA DE SANTANA- BAHIA E AS TRANSFORMAÇÕES SOCIOESPACIAIS NO BAIRRO DA MANTIBA	
Daianny Teles Gomes Cordeiro Ismerim	
Marília Moreira Cavalcante	

Ana Licks Almeida Silva

 <https://doi.org/10.22533/at.ed.91421200911>

<b>SOBRE O ORGANIZADOR.....</b>	<b>160</b>
<b>ÍNDICE REMISSIVO.....</b>	<b>161</b>

# CAPÍTULO 1

## A MOBILIDADE URBANA COMO DIREITO EFETIVO DE UMA POLÍTICA PÚBLICA SUSTENTÁVEL EM UM RIO DE JANEIRO PÓS-OLÍMPICO

*Data de aceite: 02/09/2021*

**Diego Sebastian Carvalho de Souza**

Centro Universitário Celso Lisboa

**Ricardo de Freitas Cabral**

Universidade Lusíada –Norte  
Campus de Vila Nova de Famalicão

**Ricardo José Pereira Costa**

COMEGI (Centro de Investigação em  
Organizações, Mercados e Gestão  
Industrial)4Pontífice Universidade Católica  
-PUC.

**RESUMO:** Este artigo aborda questões envolvendo a Mobilidade Urbana e as normas jurídicas pertinentes, a busca por um direito sustentável aplicável ao bem-estar dos indivíduos na cidade do Rio de Janeiro. Para melhor compreensão, analisam-se aspectos normativos nas esferas federal, estadual e municipal, as normas jurídicas como solução de situações críticas, as políticas públicas voltadas a manutenção e à sustentabilidade desse bem-estar social. A interdisciplinaridade, necessária em uma visão holística quanto às diversas formas de deslocamento dos cidadãos e a melhoria da qualidade de vida nos grandes centros urbanos, considerando-se o princípio da efetividade da norma e de políticas públicas de mobilidade adequadas à uma cidade como o Rio de Janeiro pós-olímpico, otimizando-se o ir e vir diário individual e coletivo e sua acessibilidade. Intervenções realizadas ante a Copa do Mundo

de 2014 e a Olimpíada de 2016, refletem hoje, em um mundo pandêmico (2020/2021) uma mobilidade urbana merecedora de debate.

**PALAVRAS - CHAVE:** Mobilidade Urbana. Norma Efetiva. Direitos Sustentável. Políticas Públicas. Ambiental.

### URBAN MOBILITY AS AN EFFECTIVE RIGHT OF A SUSTAINABLE PUBLIC POLICY IN A POST-OLYMPIC RIO DE JANEIRO

**ABSTRACT:** This article addresses issues involving Urban Mobility and the relevant legal norms, the search for a sustainable right applicable to the well-being of individuals in the city of Rio de Janeiro. For better understanding, normative aspects are analyzed at the federal, state and municipal levels, legal norms are understood as a solution to critical situations and public policies are aimed at maintaining and sustaining this social well-being. The interdisciplinarity is necessary within a holistic view regarding the different forms of displacement of citizens and the improvement of the quality of life in large urban centers, considering the principle of the effectiveness of the standard and public mobility policies appropriate to a city like Rio de Janeiro in a post-Olympic frame, optimizing the individual and collective daily displacement and accessibility. Interventions carried out before the 2014 World Cup and the 2016 Olympics reflect today, in a pandemic world (2020/2021), an urban mobility worthy of debate.

**KEYWORDS:** Urban Mobility. Effective Standard. Sustainable Rights. Public Policies. Environmental.

## INTRODUÇÃO

O estudo da Mobilidade Urbana Sustentável merece especial atenção à luz da Constituição Federal, das normas estaduais e municipais de ordenamento da cidade do Rio de Janeiro, a qual sofreu significativas transformações em seu traçado urbano em virtude das Políticas Públicas adotadas em função das Olimpíadas de 2016.

Relevante se faz a análise de algumas inovações normativas inseridas na Constituição Federal de 1988, que, ao consagrar a Mobilidade Urbana como Direito Constitucional Fundamental, introduzida pela Emenda Constitucional nº 82, de 16 de julho de 2014, no 10º parágrafo, de seu artigo 144, remete à necessidade de reflexões sobre o tema em relação à efetividade na aplicação dessa norma constitucional.

De outra feita, o legislador constituinte delegou aos Estados, Distrito Federal e Municípios, a competência da segurança viária exercida para a preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do seu patrimônio nas vias públicas, devendo para tanto estabelecer regras legislativas. Assim, corroborando tal entendimento, surge em 2001, o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) que regulamenta os artigos 181 e 183 da Constituição Federal, estabelecendo diretrizes gerais quanto à política urbana.

Posteriormente, com o advento da Lei nº 12.587/2012, ficam instituídas as diretrizes básicas para a Política Nacional de Mobilidade Urbana, assim também o Estatuto da Metrópole – Lei nº 13.089/2015, que por sua vez disciplina, dentre outras, a Política Nacional de Desenvolvimento Regional e as políticas setoriais de habitação, saneamento básico, mobilidade urbana e meio ambiente.

O planejamento das cidades deve englobar a mobilidade urbana, tentando solucionar os problemas enfrentados diariamente, pelos gestores públicos que são desafiados pelo aumento vertiginoso do número de veículos, somando-se às frotas pré-existentes.

O crescimento das cidades é dinâmico e evidencia a importância da elaboração e atualização de normas jurídicas, assim também as garantias e efetividade das políticas públicas, para que acompanhem as tendências de evolução e adequação das legislações urbanísticas locais, de mobilidade e acessibilidade do meio urbano, em cidades como o Rio de Janeiro, as quais não devem ser somente aplicadas por ocasião de demandas originárias de grandes eventos, mas sim voltadas ao bem-estar e para suprir as necessidades da população fixa e flutuante, a partir de propostas sustentáveis, como derivadas de um direito fundamental igualmente sustentável.

## LEGISLAÇÃO, POLÍTICAS PÚBLICAS E EFETIVIDADE DAS NORMAS PARA UMA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL, EM UM RIO DE JANEIRO PÓS-OLÍMPICO

A expressão “desordem urbana” e o conseqüente comprometimento da mobilidade urbana remetem à sua antítese, ou seja, a ordem. O modelo de cidade progressista do

futuro considera o homem e sua razão em relação à cidade.

Na cidade progressista há recusa de qualquer vestígio do passado, o espaço é aberto e rompido por “vazios verdes”, sendo o espaço urbano traçado através das funções humanas e das exigências de seu ordenamento.

Neste sentido, as frequentes violações aos direitos sustentáveis são facilmente percebidas através dos problemas de mobilidade urbana, denota-se assim a necessidade do estabelecimento de políticas públicas preventivas dos problemas urbanos que atingem a sociedade, aliadas às condições mínimas de organização do espaço urbano na cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, em busca do direito de ir e vir de forma sustentável.

## **ASPECTOS CONSTITUCIONAIS**

A Constituição Federal estabelece em seu artigo 21, inciso XX, como competência exclusiva da União, a instituição de diretrizes para um desenvolvimento urbano, incluídas aí, a habitação, o saneamento básico e os transportes urbanos, ressaltando-se que a Carta Magna deixa a cargo das demais entidades federativas o aprofundamento no tema limitando-se apenas ao estabelecimento de diretrizes básica que nortearão as demais legislações pertinentes.

Os artigos 182 e 183, da Constituição de 1988 estabelecem que, a política de desenvolvimento urbano será competência dos Municípios, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, com o objetivo de ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade, bem como garantir o bem-estar dos seus habitantes, importante ressaltar, a função social da propriedade, presente no §2º, do art. 182, da Constituição Federal de 1988.

Os aspectos constitucionais remetem aos transportes urbanos, fazendo uma breve remissão à Mobilidade Urbana, deixando crer que os problemas estariam limitados apenas aos meios de transportes locais.

Para a Constituição Federal a mobilidade urbana pressupõe a integração das políticas públicas de transporte, acessibilidade, trânsito, uso do solo, densidade, planejamento urbano, dentre outras, a contrário senso, no entanto, em seu art. 22, os incisos IX e XI, limitam-se a estabelecer como competência legislativa privativa da União, respectivamente, diretrizes da política nacional de transporte, bem como sobre trânsito e novamente transporte.

## **ESTATUTO DA CIDADE – LEI 10.257/2001**

A Lei 10.257/2001, Estatuto da Cidade, preenche requisito constitucional, ao regulamentar o artigo 182, da Constituição Federal de 1988. Desta forma, o artigo 3º, do Estatuto da Cidade, remete à competência exclusiva da União, estabelecida no artigo 21, inciso XX, da Constituição Federal, que por sua vez, apesar de parecerem meras repetições

do texto constitucional, denotam a necessidade de inclusão expressa da mobilidade urbana, que juntamente com os transportes, devem ser levados em consideração no planejamento das políticas públicas de desenvolvimento urbano.

Neste sentido, a falta de estabelecimento de diretrizes básicas sobre a disciplina e a ausência de uma regulação legal sobre a matéria ou a tardia aparição de normas ordenadoras em si mesmas geraram, e seguem gerando, o crescimento de cidades com uma concentração não equitativa e, muito menos sustentáveis, com sérios problemas de mobilidade, dificuldade de integração urbana e ausência da garantia do bem-estar social.

## **POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA - LEI 12.587/2012**

No sistema legislativo brasileiro, com o advento da Lei nº 12.587/2012, ressurgiu a tentativa de se melhorar a acessibilidade e a mobilidade dos indivíduos e de mercadorias nos municípios, buscando o aproveitamento e a integração dos diferentes meios de transporte. A nova Política Nacional de Mobilidade Urbana prioriza os meios de deslocamento não motorizados e o serviço público coletivo integrado, além de estabelecer horários e dias restritos para a circulação de veículos automotores. A cobrança de tarifas para a utilização da infraestrutura urbana, a destinação de espaços exclusivos para o transporte públicos coletivos, como o *“Bus Rapid System – BRS”* no município do Rio de Janeiro (corredores exclusivos de ônibus com paradas determinadas - BRT), políticas de estacionamentos públicos e privados, são direitos dos usuários que esperam eficiência na prestação desses serviços.

A Lei de Mobilidade Urbana - Lei nº 12.587/2012 estabelece que os municípios têm competência para o planejamento e a execução de sua política de mobilidade urbana, devendo seguir as diretrizes estabelecidas no Estatuto da Cidade - Lei nº 10.257/2001, onde municípios com mais de 20 mil habitantes, obrigatoriamente executarão tais planejamentos, baseados fundamentalmente na utilização de transportes coletivos e dos não motorizados. Assim, a competência da União é subsidiária, visto que deverá prestar assistência técnica e financeira aos entes federativos, os quais darão suporte de treinamento àqueles que colocarão em prática as ações necessárias a esse tipo de bem-estar social.

A abordagem das políticas públicas de mobilidade urbana, não se restringe à análise técnico-jurídica da Lei de Mobilidade Urbana, contudo, é a partir dela que são estabelecidas as regras basilares, identificando-se princípios, diretrizes, estratégias e objetivos norteadores.

Os principais objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana estão estabelecidos no artigo 2º, sendo certo que, a contribuição para o acesso universal à cidade proporcionará as condições que contribuam para a efetivação dos princípios e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, garantidos pelas Políticas Públicas exclusivamente voltadas para este fim.

As obrigações de planejar, incentivar a participação pública, prestar informações de forma simples, monitorar as metas de qualidade e de desempenho, bem como garantir a previsão orçamentária e financeira para a melhoria e o aprimoramento da mobilidade urbana devem ser incluídas nas políticas públicas de mobilidade urbana como garantia de um Direito Sustentável.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, além de estabelecer princípios, objetivos e diretrizes, incumbe-se das classificações que visam ordenar a infraestrutura de mobilidade urbana, composta por metroferrovias, hidrovias e ciclovias; estacionamentos; terminais, estações e demais conexões; pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas; sinalização viária e de trânsito; equipamentos e instalações; instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas, e difusão de informações.

## **ESTATUTO DA METRÓPOLE -LEI 13.089/2015**

Recentemente, o Estatuto da Metrópole estabeleceu as diretrizes gerais para o planejamento urbano, voltada a gestão e execução das funções públicas de interesses comuns em regiões metropolitanas e em aglomerações urbanas instituídas pelos estados, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado, estendendo a este, as regras que disciplinam a política nacional de desenvolvimento urbano, a política nacional de desenvolvimento regional e as políticas setoriais de habitação, saneamento básico, mobilidade urbana e meio ambiente.

Ampliou-se no artigo 16 da Lei nº 13.089/2015, a garantia da mobilidade urbana às cidades gêmeas localizadas nas faixas de fronteiras com outros países, que por sua vez investem em transportes públicos de alto padrão, urbanizam as áreas de ocupação informal e contém o adensamento demográfico, na busca por uma melhor qualidade de vida.

## **POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE URBANA NO RIO DE JANEIRO PÓS-OLÍMPICO E ALÉM**

A visão de mobilidade urbana, como direito fundamental sustentável, traz uma abordagem interdisciplinar voltada à solução dos problemas contemporâneos das cidades, devendo embasar as políticas públicas pertinentes adotadas atualmente, bem como estabelecer propostas de desenvolvimento de novas medidas corretivas de problemas que afetam os municípios e os grandes centros urbanos, sua mobilidade, acessibilidade e sustentabilidade.

A necessidade de tornar as normas jurídicas mais efetivas se faz premente, visando evitar a ocorrência de dano a partir da aplicação de políticas públicas preventivas nesse mesmo ordenamento urbano. O princípio da efetividade da norma contribui para a análise crítica das recentes legislações urbanísticas na cidade do Rio de Janeiro pós Olimpíada, e suas aplicações em casos concretos, analisando os reflexos positivos e negativos das

intervenções urbanas realizadas.

Neste sentido, a Prefeitura do Rio de Janeiro, através da Secretaria Municipal de Transportes (SMTR), desenvolveu o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS) que deverá estar alinhado com o estabelecido no Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro - Lei Complementar nº 111/2011 e no Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana (PDTU-2015), no sentido de balizar os investimentos públicos em infraestruturas de transportes em um período de dez anos a contar de 2016.

O referido plano prevê a participação popular no que tange à mobilidade urbana, através da plataforma “Ágora Rio” (<http://www.labrio.cc/agora.html>), para sugestão de novas rotas para “*Bus Rapid Transit*” ou Transporte Rápido BRT’s, ciclovias e restrições quanto ao trânsito de veículos em determinadas áreas da cidade, através do que seria possível a identificação de trajetos que se encontrem saturados ante ao aumento de população, bem como o estabelecimento de prioridades com relação à implantação de infraestrutura de alta capacidade.

A prefeitura aponta como principal objetivo do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável - PMUS a definição de estratégias para priorizar o transporte público, bem como o não-motorizado.

A justificativa para o estudo é a viabilização para a criação do Fundo Municipal de Transporte, que permitirá a participação da população com sugestões, de como podem se dar as contribuições financeiras para este, considerando desde as cobranças de pedágios, bem como multas específicas que contribuirão para o patrocínio de futuros investimentos em matéria de mobilidade urbana.

No caso do Rio de Janeiro, após as intervenções urbanas decorrentes da realização dos eventos da Copa do Mundo em 2014 e das Olimpíadas em 2016, foram idealizadas novas formas de acessibilidade, mobilidade, alteração da rede existente bem como a introdução de novos modos de transporte para a cidade como os “*Bus Rapid Transit - BRT’s*” ou Transporte Rápido por Ônibus, nas recém criadas, vias expressas TransOlimpica, TransOeste e TransCarioca, além do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT e a ampliação das linhas do Metrô-Rio.

Resta assim, refletir acerca da efetividade das intervenções urbanas realizadas e suas consequências na malha viária do centro da cidade do Rio de Janeiro, a qual, ainda hoje, demonstra não estar preparada para um aumento populacional de tal magnitude, ante os evidentes problemas de superlotação da rede de transportes, da má qualidade na prestação desse serviço, elevados índices de poluição, ruído e, principalmente do estresse gerado à população ante o tempo gasto no deslocamento diário.

Como resultado da baixa efetividade das políticas públicas implantadas na cidade do Rio de Janeiro, a Tabela 1, apresenta a posição da cidade em relação a outras metrópoles mundiais.

Ranque de Impacto 2019 (2018)	Área Urbana	País	Região	Horas Perdidas em Congestionamentos 2019	Colocação de 2018 para 2019	Colocação de 2017 para 2018	Velocidade no último Km
1 (2)	Bogotá	Colômbia	América do Sul	191 (1)	3%	1%	9
2 (1)	Rio de Janeiro	Brasil	América do Sul	190 (2)	-5%	-1%	11
3 (5)	Cidade do México	México	América do Norte	158 (6)	2%	1%	12
4 (9)	Istanbul	Turquia	Ásia	153 (8)	6%	3%	11
5 (10)	São Paulo	Brasil	América do Sul	152 (9)	5%	1%	13
6 (7)	Roma	Itália	Europa	166 (3)	1%	2%	11
7 (4)	Paris	França	Europa	165 (4)	-4%	-5%	10
8 (3)	Londres	Inglaterra	Europa	149 (12)	-9%	-4%	10
9 (6)	Boston	EUA	América do Norte	149 (12)	-5%	9%	12
10 (13)	Chicago	EUA	América do Norte	145 (14)	4%	4%	11

*Tabela 1 Ranking das dez cidades mais congestionadas do mundo em 2019*

Elaborado com base em: <https://inrix.com/scorecard>. Acesso 2021.

Assim, em concordância aos números e resultados expostos, tem-se na Tabela 1 e no Gráfico 1 supra e infra citadas o percentual de congestionamentos em algumas cidades pelo mundo, na qual o Rio de Janeiro figura em posição destacadamente negativa, apesar dos procedimentos implantados, voltados a uma mobilidade que, ao menos até agora não se fez notar, seja pela ineficiência quanto às propostas originais, seja quanto ao cumprimento de leis específicas, cuja efetividade não se tem por constatada. Importante salientar que, por conta da pandemia do COVID-19, o ano de 2020, foi considerado atípico, não sendo levado a efeito seus dados estatísticos e de pesquisa, apresentando-se irregular em diversas áreas e seguimentos.



Gráfico 1 Estatísticas de Congestionamento no Rio de Janeiro.

Elaborado com base em: <https://inrix.com/scorecard-city/?city=Rio%20de%20Janeiro&index=2>. Acesso 2021.

## CONCLUSÃO

Conclui-se que no Rio de Janeiro Pós-Olímpico (2016-2017) não houve a efetivação de uma política pública sustentável. Apesar do arcabouço teórico e metodológico aplicado nos instrumentos legislativos, de forma contundente denota-se, não ter havido melhoria na qualidade de vida da população. Como analisado, houve, isto sim, um aumento da utilização de veículos, causando engarrafamentos e piorando a qualidade do ar, principalmente no centro da cidade.

Dessa forma, a tentativa de desenvolvimento de um estudo avançado que venha apontar as necessidades básicas do direito à cidade, em sentido *lato*, abrange a análise interdisciplinar de uma abordagem teórica, o que por certo contribuiria para a garantia do estado do bem-estar social, de forma sustentável.

A não-integração do território impede a livre circulação dos produtos da economia, freando conseqüentemente o desenvolvimento das diversas regiões das cidades, que na época da arrancada industrial foram alavancadas pela integração do espaço por vias férreas, as quais aos poucos vêm perdendo força.

Estudos de fluxos na rede urbana são necessários, assim como a regulamentação de normas pertinentes, que visem garantir a melhoria na estrutura integrada de transporte público ao otimizar os diversos meios de deslocamento, o custo-benefício e a diminuição do tempo gasto. A busca de transporte alternativo coletivo funciona no sentido de tentar desafogar o trânsito urbano nas grandes cidades, definindo as necessidades e a proposta social através de estudos para a melhoria do sistema de transportes.

As políticas públicas de mobilidade urbana estabelecidas com o advento da Lei nº

12.587/12, sofrem com a escassez de recursos públicos para a efetiva implantação em sua totalidade, de ações necessárias que possam garantir cidades sustentáveis.

Pensar a mobilidade urbana como Direito Sustentável é cultivar uma visão holística do bem-estar social, como matéria interdisciplinar a ser estudada e aplicada através da utilização de políticas públicas efetivas que diminuam o tempo de permanência do indivíduo no deslocamento, estabelecendo tarifas justas e sistemas de transportes integrados, eficientes e sustentáveis. Independentemente de sua classe social e poder econômico, essa população sofre com o problema de superlotação nos horários de “rush”, tarifas altas, intervalos irregulares, além da ausência da integração total entre modais.

Políticas públicas de desenvolvimento sustentável visam incentivar a mobilidade interna nas cidades por transporte coletivo, bicicletas e sistemas integrados de metrô, trens e ônibus (no caso da cidade do Rio de Janeiro, também barcas), visando baratear o custo do deslocamento da residência para o local de trabalho, desafogar o trânsito, diminuir o estresse de seus usuários.

A integração da rede urbana ao território facilita o desenvolvimento local, o crescimento de novas regiões segregadas (caso da região do Porto Maravilha no centro do Rio de Janeiro), as quais dependem de planejamento alinhado às reais necessidades locais, no campo da infraestrutura das vias públicas, permitindo a circulação adequada dos sistemas de transportes terrestres, contribuindo para o maior desenvolvimento da região sob sua influência ou domínio.

## REFERÊNCIAS

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, outubro de 1988.

BRASIL. *Emenda Constitucional nº 82, de 16 de julho de 2014*. Brasília. Acesso, 2021.

BRASIL. *Lei 10.257/2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências*. Brasília, DF, julho de 2001.

BRASIL. *Lei n. 12.587/12. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Brasília, DF, jan 2012.

BRASIL. *Lei 13.089/2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências*. Brasília, DF, janeiro de 2015.

RIO DE JANEIRO. *Plano Diretor da cidade do Rio de Janeiro*. Lei Complementar Nº 111 de 2011. Disponível em <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/plano-diretor1>. Acesso, 2021.

RIO DE JANEIRO. *Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro*. Disponível: [https://setrerj.org.br/wp-content/uploads/2017/07/pdu2015\\_alerj.pdf](https://setrerj.org.br/wp-content/uploads/2017/07/pdu2015_alerj.pdf). Acesso, 2021.

RIO DE JANEIRO. *Plano de Mobilidade Urbana Sustentável da cidade do Rio de Janeiro*. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/pm.us>. Acesso, 2021

<https://inrix.com/scorecard>. Acesso, 2021.

<https://inrix.com/scorecard-city/?city=Rio%20de%20Janeiro&index=2>. Acesso, 2021.

<http://www.labrio.cc/agora.html>. Acesso, 2021.

## ÍNDICE REMISSIVO

### C

Centro Histórico 11, 61, 63, 66, 67, 70, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81

Cidade de cambé 11

Cidade do Rio de Janeiro 6

Cidades Brasileiras 9, 33, 34, 35, 38, 59, 82, 88, 92, 126, 132, 142, 146

Cidades Médias 9, 11, 95, 104, 126, 127, 130, 131, 132, 133, 135, 136, 141, 142, 143, 144

Crescimento Urbano 64, 82, 86, 88, 90

### D

Desenho Urbano 148, 149

Desenvolvimento 10, 2, 3, 4, 5, 8, 9, 11, 12, 15, 16, 19, 25, 26, 28, 33, 34, 35, 36, 39, 53, 54, 55, 61, 63, 64, 65, 87, 88, 92, 99, 100, 104, 130, 131, 136, 140, 141, 142, 146, 148, 155, 159

Diversidade Regional 9

### E

Educação Ambiental 9, 10, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40

Espaço Público 9, 39

Estudos Urbanos 126, 127, 141, 142, 144

Expansão Urbana 9, 11, 82, 83, 85, 91, 101, 146, 147

### F

Formação Urbana 10, 51, 52, 53, 56, 59, 60, 61, 62, 64

### G

Georg Simmel 11, 126, 127, 141, 144

### M

Metrópole 2, 5, 9, 56, 58, 101, 127, 129, 130, 132, 142, 143

Metropolização 9, 94, 101, 102, 104, 105, 143, 160

Migração 9, 18, 51, 52, 55, 56, 58, 65, 94, 100, 102, 103, 142

Mobilidade Urbana 9, 10, 1, 2, 3, 4, 5, 6, 8, 9, 10

### O

Olimpíadas 2, 6

### P

Patrimônio Cultural Edificado 9

Planejamento Urbano e Regional 2, 9, 142

Pobreza 28, 65, 85, 87, 88, 106, 107, 108, 114, 115, 121, 122, 123, 124

Política Pública 10, 1, 8, 50, 90

## **R**

Redesenho Urbano 11, 145, 148

Resíduos Sólidos 9, 36, 40

## **S**

Sustentabilidade 1, 5, 12, 26, 27, 28, 33, 34, 36, 39, 40

# Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2

[www.atenaeditora.com.br](http://www.atenaeditora.com.br) 

[contato@atenaeditora.com.br](mailto:contato@atenaeditora.com.br) 

[@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora) 

[www.facebook.com/atenaeditora.com.br](https://www.facebook.com/atenaeditora.com.br) 

 **Atena**  
Editora

Ano 2021

# Melhores práticas em planejamento urbano e regional 2

[www.atenaeditora.com.br](http://www.atenaeditora.com.br) 

[contato@atenaeditora.com.br](mailto:contato@atenaeditora.com.br) 

[@atenaeditora](https://www.instagram.com/atenaeditora) 

[www.facebook.com/atenaeditora.com.br](https://www.facebook.com/atenaeditora.com.br) 

 **Atena**  
Editora

Ano 2021