

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ

JOCI RIBAS

MOBILIDADE URBANA E A EMERGENTE NECESSIDADE DE POLÍTICAS
PÚBLICAS

RIO NEGRO
2011

JOCI RIBAS

MOBILIDADE URBANA E A EMERGENTE NECESSIDADE DE POLÍTICAS
PÚBLICAS

PROJETO TÉCNICO apresentado à Universidade
Federal do Paraná para obtenção do título de
Especialista em Gestão Pública.
Orientador: Professor João Basílio Pereima Neto.

RIO NEGRO
2011

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	4
1.1 APRESENTAÇÃO	5
1.2 OBJETIVOS	6
1.2.1 Objetivo geral	6
1.2.2 Objetivos específicos.....	7
1.3 JUSTIFICATIVAS DO OBJETIVO.....	7
2 REVISÃO TEÓRICO-EMPÍRICA	9
3 METODOLOGIA	14
4 A ORGANIZAÇÃO PÚBLICA	15
4.1 DESCRIÇÃO GERAL.....	15
4.2 DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA.....	16
4.3 SOBRE A MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO	17
4.3.1 Informações para integração do Município ao SNT	18
4.4 HISTÓRICO DO MUNICÍPIO DE MAFRA.....	18
5 PROPOSTA	21
5.1 DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA.....	22
5.2 PLANO DE IMPLEMENTAÇÃO	25
5.3 RECURSOS	26
5.4 RESULTADOS ESPERADOS.....	26
5.5 RISCOS OU PROBLEMAS ESPERADOS E MEDIDAS PREVENTIVO-CORRETIVAS.....	27
6 CONCLUSÃO	28
REFERÊNCIAS	29

1 INTRODUÇÃO

Os problemas da circulação humana são tão antigos como a invenção da roda, mas foi no ano de 1886 que se realizou um acontecimento de vital importância para o transporte rodado e à humanidade. Em 26 de janeiro daquele ano, Karls Benz patenteava, na Alemanha, o primeiro veículo propulsado por um motor à explosão. (HOFFMANN; CRUZ; ALCHIERI, 2003)

A sociedade humana tornou-se evolutivamente mais complexa em termos da relação entre os diversos ambientes, particularmente em defesa das necessidades humanas.

Muitas vezes, no trânsito, surgem conflitos de interesses de um grupo na sociedade contra outro (VASCONCELOS, 1985). Criam-se leis, normas e regras para o respeito e para a convivência. Não há sociedade humana que não possuía formas de controle para o comportamento social, da mesma forma que é possível afirmar que não há nenhuma atividade humana, com algum grau de importância, que não tenha regras para exercê-la. (HOFFMANN; CRUZ; ALCHIERI, 2003)

As intervenções sociais que se denominam campanhas de prevenção, geralmente por intermédio do marketing social, entram no contexto do conceito educacional quando não se referem a uma educação formal e restrita ao âmbito escolar.

Paralelamente ao processo informativo, a necessidade das campanhas tem uma segunda e crucial justificativa: insuficiência dos mecanismos preventivos para configurar e manter atitudes favoráveis de segurança. O déficit no desenvolvimento das atitudes em programas de educação formal traz como conseqüência a baixa aceitação da ordem normativa vigente, colaborando para maior vulnerabilidade dos sujeitos ao trânsito e, junto a outros fatores, ao aumento das taxas de acidentes. Portanto, faz-se necessária a realização de intervenções dirigidas de maneira mais específica àquelas pessoas que já passaram da etapa formal de educação. (HOFFMAN, CRUZ; ALCHIERI, 2003)

O conceito de comportamento seguro implica em norma observada em comum acordo pelos usuários, que maximiza os benefícios do trânsito, minimizando os riscos deste para o conjunto da população. Entretanto, há visíveis e problemáticas conseqüências em relação à aceitação da normativa formal, em

muitas ocasiões contraditórias ao significado que para o indivíduo tem seu guia de comportamento, isto é, sua norma subjetiva ou informal.

As cidades enfrentam inúmeros problemas relacionados à mobilidade urbana, tais como: congestionamentos, conflitos entre os diferentes meios de transporte, redução na segurança de pedestres, eliminação de parte de áreas verdes, aumento do número de acidentes de trânsito e nos níveis de poluição sonora e do ar. Esses fatores comprometem a sustentabilidade urbana, a mobilidade, a acessibilidade e o conforto, ocasionando queda na qualidade de vida.

Os gestores devem buscar a promoção de ações tendo em vista o uso e a ocupação do solo, criando condições mais adequadas para a expansão ordenada da cidade, facilitando o deslocamento da população e a descentralização das atividades econômicas, ações estas calcadas nos princípios da sustentabilidade.

Tendo em vista o exposto, estabelece-se como objetivo principal do trabalho apresentar contextualizar as demandas de políticas públicas em relação à mobilidade urbana. Como objetivo específico promover campanha educativa da utilização de faixa de pedestres no município de Mafra – SC.

1.1 APRESENTAÇÃO

Com a expansão urbana no Brasil, as cidades passam por um processo de verticalização. O trânsito, que envolve o homem, o ambiente, a via e o veículo apresenta-se bastante caótico, comprometendo a mobilidade urbana nessas quatro instâncias, ocasionando prejuízos incalculáveis, desde danos à saúde até perda econômica, além de problemas com a segurança. Seja na condição de pedestre ou de condutor, a crise da mobilidade afeta o ser humano numa disputa pelo espaço físico, principalmente nos grandes centros urbanos.

Em relação ao ambiente, o prejuízo vem em decorrência dos gases poluentes e da destruição da natureza para a construção de mais vias que facilitem esta mobilidade.

Quanto à via, como aumento de número de carros e do fluxo dos veículos, mais se gasta para mantê-la em boas condições de tráfego.

As causas para esta crise de mobilidade devem-se a um crescimento desordenado na cidade, que não acompanhou uma política de estrutura adequada e somou-se a um número significativo de veículos que são fabricados e acessíveis ao consumo, além de uma política socioeconômica em déficit que promove a migração pendular para os grandes centros em busca de melhores condições de vida.

Para Fernandez (2004), a utilização do espaço está intimamente relacionada a fatores econômicos e políticos.

De acordo com Vasconcelos (2001), a mobilidade requer uma maior representação social, ou seja, o cidadão deve ter acesso à educação, saúde, lazer e trabalho. O acesso aos itens básicos para a efetivação da reprodução social necessita de uma mobilidade para realizar tais atividades. Os meios de transporte são disponibilizados às pessoas de forma desigual, seja motorizado ou não, público ou privado. Portanto, a reprodução social é uma combinação entre os meios pessoais e sistemas de circulação.

Os problemas de circulação urbana também podem ser verificados quando áreas possuem grande distanciamento físico e socioeconômico (SANTOS, 1979). A procura diária, facilidade e tecnologias que existem nos centros urbanos geram um movimento pendular. Várias pessoas deslocam-se dos bairros suburbanos, que na maioria das vezes, são bairros dormitórios, em direção às localidades centrais as quais estão bem equipadas com serviços privados e públicos, tais como comércio, hospitais, escolas, bancos entre outros serviços.

1.2 OBJETIVOS

1.2.1 Objetivo geral

- Diagnosticar as demandas de mobilidade urbana do Município de Mafra, no que se refere ao uso do espaço urbano entre veículos e pedestres;

- Propor soluções de mobilidade urbana compatíveis com as necessidades do município.

1.2.2 Objetivos específicos

- Identificar os principais elementos e atributos relacionados à municipalização do trânsito, focando questões como falta de vagas para estacionar e a importância do uso da faixa de pedestres;
- Propor a estruturação do órgão municipal gestor das políticas de mobilidade urbana;
- Promover a Municipalização do Trânsito que consiste em integrar os órgãos ou entidades executivos de trânsito e rodoviários municipais ao Sistema Nacional de Trânsito.

1.3 JUSTIFICATIVAS DO OBJETIVO

A mobilidade urbana é uma questão que atinge o cotidiano dos grandes centros urbanos e demanda da implantação de políticas públicas eficientes. O presente trabalho intenciona diagnosticar a mobilidade urbana e o trânsito do município de Mafra, para que após este estudo realize-se a proposição de implantação de políticas públicas de mobilidade urbana já existente nos grandes centros urbanos.

A mobilidade urbana nas grandes cidades é cada vez mais problemática, principalmente em locais onde o adensamento urbano se deu de forma desordenada e rápida, impedindo planejamento e estrutura adequada. Toda vez que isso acontece, a mobilidade dos moradores desse local fica comprometida.

Entende-se por mobilidade urbana como sendo a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização das atividades cotidianas em tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro, o que está cada vez mais difícil.

Pensar a mobilidade urbana de modo mais eficiente em termos sociais, econômicos e ambientais, é sustentabilidade. Pensar a mobilidade urbana com mais tecnologia e inovação, é um dos mais urgentes desafios deste século.

É de fundamental importância que se elaborem políticas públicas atuantes de forma conjunta entre planejamento urbano e transportes, a fim de garantir à população melhores condições em seus deslocamentos, eficiência e segurança por meio da mobilidade urbana sustentável e com uma acessibilidade calcada nos princípios de um desenho urbano universal.

2 REVISÃO TEÓRICO-EMPÍRICA

O trânsito é o conjunto de todos os deslocamentos diários, feitos pelas calçadas e vias da cidade, e que aparece na rua na forma de movimentação geral de pedestres e veículos.

Não se trata apenas de um problema técnico, mas, sobretudo de uma questão social e política, diretamente ligada às características da sociedade capitalista.

Olhando mais detalhadamente a circulação urbana, pode-se ver que ela apresenta alguns conflitos que lhe são inerentes.

O primeiro deles é o conflito físico, mas conhecido, de disputa pelo espaço. Esse tipo é o mais aparente no trânsito, mas não é o único. Existe outro, o político, pois reflete os interesses das pessoas, que por sua vez estão ligados a sua posição no processo produtivo da cidade.

A qualidade de vida no trânsito está ligada ao próprio processo de construção da cidade, ou seja, à criação do espaço urbano, do ambiente no qual as pessoas vivem e circulam. Está ligada também à função das vias (residencial, comercial) e à questão da poluição sonora e atmosférica.

Para realizar os movimentos (e as relações), os homens utilizam-se das construções das cidades, sua base material, além do sistema viário e de transportes. E aí surge a característica básica do trânsito na sociedade: o uso de sistemas não é igual para todos, ou seja, existe uma desigualdade acentuada no acesso aos mesmos. E esta desigualdade é apenas o reflexo da desigualdade maior, que é própria do sistema socioeconômico.

Além do conflito físico, que é o mais evidente, há o conflito político, ligado à posição diferenciada das pessoas na sociedade, no processo produtivo, levando ao aparecimento de interesses diferentes, conflitantes e, mais importante, à diferente possibilidade de utilização do espaço urbano.

O tratamento dos problemas do trânsito é, assim, uma atividade complexa, de gerenciamento dos conflitos, numa tentativa de dividir espaço entre todas as pessoas que desejam circular.

A massificação do uso de veículos automotores influenciou na mudança de valores culturais, no conceito de distância, nas relações humanas, nos padrões de

comportamento social e nos avanços tecnológicos e científicos. Entretanto, com essas importantes e evidentes mudanças desenvolvimentistas, os veículos também trouxeram uma série de graves problemas, que ainda requerem soluções: alterações ecológicas e contaminação do meio ambiente natural, ruídos, redução do espaço destinado aos pedestres e, principalmente os acidentes. Esses problemas colocam a sociedade hoje, mais do que nunca, diante da necessidade de priorizar a segurança da circulação humana, que significa a liberdade motorizada de movimentos, na tentativa de diminuir o risco à integridade física e psicológica das pessoas.

As ações e intervenções deverão estar pautadas em princípios estruturados em conceitos claramente definidos e estrategicamente orientados para possibilitar um quadro de referência teórico e técnico que dê suporte à prática profissional daqueles que escolheram trabalhar pela promoção de comportamentos humanos seguros no trânsito.

É fato que não houve mudanças significativas depois de ter entrado em vigor o Código Brasileiro de Trânsito – CTB (aprovado em 1997 e em vigor desde 1998). Apesar de uma série de infrações diferenciadas no CTB, não se promoveu ainda uma política e uma ação eficazes para intensificar a fiscalização e a promoção da cidadania no trânsito. (HOFFMAN, CRUZ; ALCHIERI, 2003, p. 41)

A introdução da Educação de Trânsito nas escolas de Ensino Fundamental pode contribuir para reduzir as estatísticas de mortes de crianças em idade escolar que não aprenderam a conviver com as regras de trânsito.

A direção de veículos e a circulação humana não podem ser entendidas como fenômeno isolado. A influência do ambiente social em que se dão as locomoções é decisiva na configuração de estilos de condução segura entre usuários dos veículos e das vias.

É preciso realizar esforços para desenvolver ações preventivas mais eficazes no contexto social da circulação viária. As experiências que conseguiram alcançar resultados satisfatórios contaram com o apoio de múltiplas especialidades científicas, profissionais e setores sociais que contribuíram com seus conhecimentos, ações e perspectivas para um trabalho conjunto.

Um objetivo social, como a redução de acidentes de trânsito entre os jovens, pode e deve ser abordado a partir de pressupostos oferecidos pelo marketing social. Destaca-se que as intervenções sociais neste âmbito devem incluir, junto à necessária segmentação do público-alvo e da escolha

de um emissor mais próximo e não contaminado, as seguintes propostas para pode antecipar sua eficácia: centrar a intervenção em criar uma consciência social a favor da segurança; intensificar a pressão social contra os comportamentos de risco, por meio de intervenções sobre as pessoas que podem encontrar-se próximas ao sujeito; manter análise permanente do grupo-objetivo e adaptar as ações às alterações deste grupo; avaliação permanente do público-alvo passa por intervenções que sejam convenientemente analisadas em seus efeitos. (HOFFMAN, CRUZ; ALCHIERI, 2003, p. 82-83)

O principal motivo da utilização do marketing social na circulação humana se centra no mesmo produto que as pessoas desejam adquirir: segurança.

O conceito de comportamento seguro implica em norma observada em comum acordo pelos usuários, que maximiza os benefícios do trânsito, minimizando os riscos deste para o conjunto da população.

A sociedade ocidental tem se deparado com uma série de problemas relacionados ao planejamento e a necessidade de melhoria dos sistemas educacionais voltados ao trânsito. Muitas das soluções para esses problemas passam pela educação do cidadão livre, mas responsável.

A educação para o trânsito não é essencialmente uma parte integrante da educação social ou educação moral da pessoa, porém delas deriva, toma seus métodos e procedimentos para despertar a consciência cidadã dos alunos. É um aspecto mais da educação ético-social, entendida como um conjunto de valores, normas, princípios, hábitos, que determina e ajuda a possibilitar a convivência social entre as pessoas, mas com um conteúdo próprio.

A conquista da cidadania depende não do governo, mas de pequenas modificações nas condutas individuais, respeitando mais os deveres implícitos no fato de ser um cidadão. As ações mais comuns no Brasil são aquelas que buscam trazer vantagens para si mesmo somente com uma conduta individualista e até mesmo egoísta. (HOFFMAN, CRUZ; ALCHIERI, 2003)

O trânsito é, na realidade, um campo onde os fenômenos em relação à falta de senso comunitário mais se evidenciam.

O Brasil está entre os países que mais necessitam de mais investimento no trânsito. Cabe a cada cidadão fazer sua parte, seja na escola, no trabalho, nos órgãos públicos ou privados. Todos têm o dever de contribuir, de alguma forma, na tentativa de redução dos acidentes de trânsito. Não é por acaso que a comunidade acredita que a educação para o trânsito é o meio mais eficaz no combate aos acidentes. (HOFFMAN, CRUZ; ALCHIERI, 2003)

A educação para o trânsito, como matéria curricular obrigatória, poderia ser instituída até o Ensino Médio, considerando que na maior parte do tempo permanece-se em situações de deslocamento e trânsito.

A fiscalização de trânsito necessita ser moderna e rápida no atendimento às necessidades de controle dos acidentes e punição de condutas inadequadas, devendo para isso ter investimentos em equipamentos, treinamentos e remuneração adequada às responsabilidades dos que realizam a fiscalização.

A impunidade dos crimes de trânsito é uma preocupação constante. Pouco serve uma legislação rígida, como o Código de Trânsito Brasileiro, se o sistema não punir os infratores; também não resolvem os redutores de velocidade quando se sabe que essas máquinas só fazem as pessoas mudar suas atitudes no momento e no local do instrumento punitivo.

A engenharia de trânsito é outro aspecto a ser lembrado pela comunidade. A reivindicação exigida é a melhoria física da malha viária, com estrutura e sinalização adequada e bem conservada.

A mobilidade é um fator essencial para as atividades urbanas; decisões afetas a ela podem trazer grandes benefícios ou prejuízos para os indivíduos, para as atividades econômicas ou para regiões inteiras da cidade. A gestão de um tema complexo como a mobilidade urbana implica em decisões e ações que têm forte impacto no cotidiano da cidade, e é muito comum que as soluções possíveis não permitam atender simultaneamente a todos os interesses, mesmo quando todos eles são legítimos. (ARAÚJO, 1977)

A ampliação da acessibilidade dentro de uma política de mobilidade urbana não pode ser vista de forma isolada, pois se trata de fomentar um amplo processo de humanização das cidades, a partir do respeito às necessidades de todas as pessoas usufruírem a vida urbana. As suas ações devem buscar a adequação dos ambientes naturais e construídos e dos sistemas de transporte público, por meio do aperfeiçoamento da legislação e da regulamentação locais, da orientação de investimentos públicos e privados e da capacitação das equipes da administração pública e dos agentes privados envolvidos na produção da circulação, destinando recursos para a eliminação de situações indesejáveis e evitando que sejam criadas, diariamente, novas barreiras. (BOARETO, p. 45-46)

Com o crescente número de veículos invadindo os grandes e pequenos centros, vê-se perdida qualquer tentativa de um planejamento de escoamento, em caráter de longo prazo. Daí vê-se que as enormes verbas públicas que poderiam ser aplicadas em outras áreas, também necessárias ao homem são aplicadas para atender às implicações vindas do trânsito. (ARAÚJO, 1977, p. 14)

O crescimento do afluxo de veículos exigiu uma programação racional, dando a cada elemento constante da definição acima, um lugar para a locomoção.

Há necessidade de uma conscientização ampla e urgente, sobre educação de trânsito visível aos olhos de todos, dada a complexidade dos problemas que surgem no dia a dia das cidades.

Diante dessas dificuldades, nota-se que é de suma importância levar ao conhecimento da população, orientações sobre como proceder no trânsito das vias públicas como motoristas, pedestres e passageiros.

Os problemas que envolvem o trânsito abrangem situações de ordem técnica, prática, funcional, ambiental, psicológica, emocional, etc. (ARAÚJO, 1977)

A solução está não só na dependência do policiamento e engenharia, como também e principalmente, no comportamento dos pedestres e motoristas.

3 METODOLOGIA

A partir de pesquisa bibliográfica e levantamento de dados do Município de Mafra conhecer as diferentes manifestações e a maneira como se processam seus aspectos estruturais e funcionais pode-se constatar que o planejamento da mobilidade, tratado de forma ampliada e, em particular, considerando a sustentabilidade das cidades, deve dedicar atenção especial para os modos não motorizados e motorizados coletivos e observar as condições de acessibilidade universa. O planejamento da mobilidade deve ser realizado com a máxima participação da sociedade na elaboração dos planos e projetos, para garantir legitimação e sustentação política na sua implementação e continuidade.

Os Planos, por exemplo, devem incorporar mecanismos que ampliem a capacidade gestora do poder público; tratar dos interesses e da forma de organização do setor privado na exploração dos diversos serviços; avaliar o impacto das medidas propostas sobre o custeio das atividades desenvolvidas tanto pelo setor público como por agentes privados; e propor ações que contribuam para mudar as próprias expectativas da população com relação a um padrão de mobilidade urbana econômica e operacionalmente eficiente, socialmente incluyente e ambientalmente sustentável.

4 A ORGANIZAÇÃO PÚBLICA

4.1 DESCRIÇÃO GERAL

Ao se elaborar políticas públicas e ações no espaço urbano, deve-se atentar para os dois conceitos, que mesmo sendo distintos em termos de definições, na prática aparecem juntos. As necessidades de deslocamentos são intrínsecas ao cotidiano da população; logo, deve-se preocupar em garantir essa mobilidade de forma segura, eficiente, com acessibilidade universal e sustentável para todos.

A mobilidade urbana pode ser entendida como sendo a capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano para a realização de suas atividades cotidianas num tempo considerado ideal, de modo confortável e seguro.

A acessibilidade pode ser definida como:

[...] possibilidade de acesso a um lugar. A acessibilidade [...] influencia fortemente sobre o nível dos valores essenciais/fundamentais [...]. A formulação que mais satisfaz é aquela na qual se podem ponderar as acessibilidades por diferentes tipos de oportunidades. (CHOAY, 1994)

Os problemas de desenvolvimento urbano relacionados à mobilidade, transporte e circulação se manifestam de forma desigual em função de um enorme conjunto de fatores: do porte da cidade à sua inserção na rede de cidades, passando por suas características físicas, econômicas e sociais.

Diante desse quadro, busca-se a reorientação do modelo de urbanização e circulação nas cidades, tendo em vista a construção de espaços com mais qualidade de vida, ambientalmente mais saudáveis, socialmente incluídos.

Há uma necessidade de se criar instrumentos para monitorar os esforços em direção ao desenvolvimento sustentável, promovendo um plano de ação. O processo de desenvolvimento de indicadores constitui uma etapa importante para maior compreensão do referencial de sustentabilidade adotado por uma comunidade, permitindo acompanhar os progressos realizados nessa direção.

Considera-se que o administrador público deve ter como princípio inegociável, norteador das políticas governamentais, possibilitar de todas as

formas e meios que a cidade reflita a identidade de seus moradores e que estes pratiquem a cidadania. O desenvolvimento de uma sociedade demanda políticas públicas urbanas que atinjam todos os cidadãos da comunidade e os integrem à vida da cidade. Nesse sentido, os planejamentos urbanos participativos constituem uma experiência enriquecedora. (SCARLATO; PONTIN, 1999, p. 39)

O processo de planejamento participativo se apresenta como um remédio eficiente, garantindo melhor gerenciamento da transformação da cidade e sua viabilização possibilita a ruptura de velhos hábitos característicos de administrações públicas.

A incorporação de novas perspectivas diante de crescente demanda por infraestrutura, principalmente aquelas relacionadas às necessidades elementares da população, tem suscitado a busca por soluções alternativas.

4.2 DIAGNÓSTICO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA

Segundo a Comissão de Terminologia de Engenharia de Trânsito: “Trânsito é a ação de passagem de pedestres, animais e veículos de quaisquer naturezas, por vias terrestres, aquáticas e aéreas abertas a circulação pública”. (ARAÚJO, 1977, p. 14)

Muitos são os itens abordando o bom senso, a habilidade e a responsabilidade do motorista, pedestre e passageiro. O direito de passagem, como o termo indica, significa ceder ao pedestre ou a outro veículo o direito de passar primeiro à sua frente.

Faixa de segurança é um elemento necessário nas ruas da cidade, por ser a área na qual o pedestre tem prioridades, visando lhe oferecer o máximo de garantia no ato de atravessar a pista de rolamento.

A procura de meios que ofereçam condições que visem manter a integridade física do pedestre é um objetivo permanente dos técnicos. A faixa de segurança é um deles, e sua utilização consciente e correta permitirá a segurança. (p. 61)

Para que se produzam comportamentos adequados no trânsito, são necessárias, pelo menos, três condições (SOSA, 1995, p. 13):

- A presença de estímulos ou de situações que possam ser observadas e percebidas (quanto mais clara, menos ambígua a situação ou o estímulo, melhor poderá ser a adaptação comportamental em relação a ela);
- Um organismo em condições de perceber e de reagir adequadamente aos estímulos percebidos (sem deficiências sensoriais, mentais ou motoras que prejudicariam sua reação);
- Uma aprendizagem prévia dos sinais e das normas que devem ser seguidas (para que esse organismo saiba comportar-se adequadamente no sistema do trânsito)

4.3 SOBRE A MUNICIPALIZAÇÃO DO TRÂNSITO

O Código de Trânsito Brasileiro, no melhor e mais equilibrado espírito federativo, prevê uma clara divisão de responsabilidades e uma sólida parceria entre órgãos federais, estaduais e municipais. Os municípios, em particular, tiveram sua esfera de competência substancialmente ampliada no tratamento das questões de trânsito. Aliás, nada mais justo considerar que é nele que o cidadão efetivamente mora, trabalha e se movimenta, ali encontrando sua circunstância concreta e imediata de vida comunitária e expressão política.

Por isso, compete agora aos órgãos executivos municipais de trânsito exercer nada menos que vinte e uma atribuições. Uma vez preenchidos os requisitos para integração do município ao Sistema Nacional de Trânsito, ele assume a responsabilidade pelo planejamento, o projeto, a operação e a fiscalização, não apenas no perímetro urbano, mas também nas estradas municipais. A prefeitura passa a desempenhar tarefas de sinalização, fiscalização, aplicação de penalidades e educação de trânsito.

4.3.1 Informações para integração do Município ao SNT

Para os municípios se integrarem ao Sistema Nacional de Trânsito, exercendo plenamente suas competências, precisam criar um órgão municipal executivo de trânsito com estrutura para desenvolver atividades de engenharia de tráfego, fiscalização de trânsito, educação de trânsito, controle e análise de estatística. Conforme o porte do município poderá ser reestruturada uma secretaria já existente, criando uma divisão ou coordenação de trânsito, um departamento, uma autarquia, de acordo com as necessidades e interesse do prefeito.

4.4 HISTÓRICO DO MUNICÍPIO DE MAFRA

Constituindo núcleo único, Mafra tem sua história estreitamente vinculada à cidade de Rio Negro - Paraná. A região foi cortada do Sul ao Norte pelos tropeiros, ligando a capitania de São Pedro do Sul a São Paulo. O que existia na época era uma vereda aberta na mata pelo próprio gado, acarretando grandes prejuízos, com perdas de homens e animais. Em 1732, o Bandeirante e Tropeiro Cristóvão Pereira de Abreu, oficializa a abertura da Estrada da Mata, passando com três mil cabeças de gado, entre mulas, cavalos e bestas.

Em 1816, os tropeiros requereram a D. João VI a abertura de um caminho entre a Vila de Lages - SC e Lapa - PR, trecho que até então era um sertão com toda espécie de perigos, totalizando 40 léguas.

Com o passar dos anos, o Rei reconheceu que São Paulo ficaria prejudicado com o consumo incerto do que viesse desta região, em virtude das inúmeras dificuldades e mandou elaborar um plano para a abertura da referida estrada que recebeu várias denominações: Estrada Real, Estrada do Sertão e então "Estrada da Mata". Por ela se pretendia ligar a Província de São Paulo ao Rio Grande do Sul.

Levou muitos anos para ser construída, sendo o primeiro trajeto elaborado de Campo do Tenente à Lapa. Com o surgimento da Estrada da Mata, houve a

chegada dos primeiros imigrantes europeus, vindos da cidade de Trier, Alemanha em 1829, dando início ao processo de colonização.

O Monge João Maria, eremita, chegou a Mafra - até o momento pertencente ao Município de Rio Negro, em 1851. Encontrou população sofrida com a Guerra do Contestado e dizimada por uma epidemia de varíola. Recomendou que 19 cruzes fossem erguidas entre a Capela Curada e a Balsa - Ponte Metálica. O constante movimento das Tropas trazidas do Sul para o Norte foi derrubando essas cruzes e a única que sobrou foi a da Praça Hercílio Luz, cuja fixação foi em 30 de junho de 1851. Representa a fé do catolicismo rústico do homem simples da região.

Em 1870 criou-se o município de Rio Negro e os imigrantes alemães, poloneses, italianos, bucovinos, tchecos, ucranianos aceleraram o crescimento da região.

Em 1894, assumiu a Administração do Estado de Santa Catarina o Dr. Hercílio Luz, que nomeou o Jurista Manoel da Silva Mafra para advogar a causa das questões de limites entre os Estados do Paraná e Santa Catarina.

Em 1896, a questão de limites passa a ter um caráter judicial. A região denominada "Contestado" abrangia cerca de 50.000 km entre os atuais Estados de SC e PR, disputada por ambos. As cidades desta região foram palco de um dos mais importantes movimentos sociais do país.

Nesta época os meios de transporte utilizados eram mulas e a passagem do rio entre as margens esquerda e direita, era através de balsas.

Em 1912 iniciou-se a construção da estrada de ferro, ligando Mafra a Porto União. A Estação de Mafra surgiu como entroncamento da linha do São Francisco com o ramal do Rio Negro, em 1913.

Após 18 anos de lutas, o Presidente da República, Wenceslau Braz, promoveu o encontro entre os Governadores de SC e PR, Dr. Carlos Cavalcante e Felipe Schmidt, a fim de solucionar a pendência. Em 1917 os dois Estados reconheceram e homologaram as Linhas de Acordo. Em 25 de agosto do mesmo ano, a lei catarinense nº. 1.147 restaurou o município que lhe fora suprimido em virtude do acordo de limites de 20 de outubro de 1916 e, demarcaram os novos limites.

Em 08 de Setembro de 1917 foi instalado o município, à margem esquerda do Rio Negro, que passou a dominar-se Mafra em honra e memória do Dr. Manoel da Silva Mafra, defensor de Santa Catarina na pendência.

A região onde se desenvolveu a comunidade de Mafra é altamente rica em reservas florestais, principalmente de pinheiro-araucária, erva-mate e outras espécies, que passou a representar por muitos anos sua principal atividade, da extração florestal, que permitiu o assentamento dos primeiros colonos, que mais tarde passariam a desenvolver as atividades da agropecuária de subsistência¹.

E conforme dados da CIRETRAN SC o Município de Mafra conta atualmente com uma população de 52933 Habitantes, 23830 Veículos, perfazendo um total de 2,22 Habitantes /Veículo.

A Prefeitura Municipal de Mafra possui um Departamento de Transito atuando com cinco funcionários sendo: Um Diretor de Transito, um auxiliar administrativo, e três operacionais. A fiscalização de irregularidades de Transito é feita pela Policia Militar através de Convenio celebrado entre o Município e o Estado de Santa Catarina.

¹ Disponível em:
<<http://www.mafra.sc.gov.br/conteudo/?item=11279&fa=5886&PHPSESSID=mvu8mcnlb7a6ai505b1et4lfo3>> Acesso em 01/09/2011.

5 PROPOSTA

Os processos de planejamento ignoravam a dimensão estratégica da gestão da mobilidade urbana, principalmente nos aspectos institucionais e de financiamento, como também não abordavam adequadamente conflitos sociais de apropriação dos espaços públicos ou de mercado, no caso do transporte coletivo. A omissão daqueles planos com relação a estes aspectos, desconsiderando as reais condicionantes da mobilidade urbana, é talvez a principal razão da sua baixa efetividade.

O planejamento participativo procura envolver os diferentes segmentos sociais nas definições da cidade e do desenvolvimento desejado. Estas definições indicarão o produto das relações econômicas, sociais e políticas de cada local. Mas, na visão do Ministério das Cidades, este planejamento deve seguir algumas das diretrizes que foram expressas para a elaboração dos Planos Diretores (Ministério das Cidades, 2004, p. 40 - 41):

Entre tantos temas envolvidos na gestão urbana, o da mobilidade tem suma importância. Primeiro, por ser um fator essencial para todas as atividades humanas; segundo, por ser um elemento determinante para o desenvolvimento econômico e para a qualidade de vida; e, terceiro, pelo seu papel decisivo na inclusão social e na equidade na apropriação da cidade e de todos os serviços urbanos. Também devem ser destacados os efeitos negativos do atual modelo de mobilidade, como a poluição sonora e atmosférica; o elevado número de acidentes e suas vítimas, bem como seus impactos na ocupação do solo urbano.

Trata-se de reverter o atual modelo de mobilidade, integrando-a aos instrumentos de gestão urbanística, subordinando-se aos princípios da sustentabilidade ambiental e voltando-se decisivamente para a inclusão social.

A articulação entre as diferentes esferas de governo envolvidas nos sistemas de transportes públicos metropolitanos e regionais deve resultar em um arranjo institucional adequado, que resulte em uma gestão única e associada, que contemple também a participação da população.

5.1 DESENVOLVIMENTO DA PROPOSTA

Um bom programa de políticas de atuação urbana (PROPOLIS, 2004) visando a mobilidade sustentável consiste na coordenação de ações conjuntas para produzir efeitos acumulativos de longo prazo atrelados ao balanceamento de metas ambientais, econômicas e sociais da sustentabilidade.

Dentre as formas de ocupação urbana se destacam o adensamento na proximidade de corredores e estações de transporte público, a implantação de estacionamentos para integração com o sistema de transporte público, adequação de calçadas e implantação de vias para ciclistas e faixas de travessias para pedestres. Outra parte está relacionada com a gestão do transporte público, envolvendo operadora e o poder público em que se destacam: a oferta de um transporte com qualidade de serviço e com tarifa de acordo com este serviço, a integração física e tarifária e, principalmente, em grandes centros, garantir a segurança do usuário do transporte público. (CAMPOS, 2006)

Observe-se que as estratégias têm a sua contribuição para a sustentabilidade na medida em que incentivam o uso do transporte público, reduzem o uso do automóvel, e conseqüentemente, diminuem os impactos causados por este, tais como: a poluição atmosférica e sonora, e os tempos perdidos nos engarrafamentos. Desta forma, aumenta-se a mobilidade da população facilitando o seu deslocamento para o desenvolvimento de suas atividades. (CAMPOS, 2006)

No Brasil, um país que há uma deficiência no planejamento das cidades e, menos ainda em mobilidade urbana, parece ter havido um avanço significativo na reversão do problema com a criação do Ministério das Cidades. Subordinado a ele está a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (SeMob), instituída com a finalidade de formular e implementar a política de mobilidade urbana sustentável.

A SeMob entende mobilidade urbana sustentável como sendo:

[...] a reunião das políticas de transporte e de circulação, e integrada com a política de desenvolvimento urbano, com a finalidade de proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, priorizando os modos de transporte coletivo e os não-motorizados, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

As atuais condições de mobilidade e dos serviços de transporte público no Brasil direcionam a atuação da SeMob em 3 eixos estratégicos que agrupam as questões a serem enfrentadas:

- Promover a cidadania e a inclusão social por meio da universalização do acesso aos serviços públicos de transporte coletivo e do aumento da mobilidade urbana;
- Promover o aperfeiçoamento institucional, regulatório e da gestão no setor;
- Coordenar ações para a integração das políticas da mobilidade e destas com as demais políticas de desenvolvimento urbano e de proteção ao meio ambiente.

As Diretrizes Gerais podem ser traduzidas nos seguintes aspectos:

- Promover a cidadania e priorizar os modos coletivos e não motorizados de transporte;
- Promover o aperfeiçoamento institucional, regulatório e da gestão no setor;
- Estreitar a relação entre a mobilidade urbana e as demais políticas públicas urbanas.

Segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana adotada pelo Ministério das Cidades, o objetivo da discussão das questões relacionadas à mobilidade urbana na cidade é para que as cidades adotem as seguintes medidas: enfatizar o uso do transporte coletivo e não do transporte individual; reduzir os congestionamentos na cidade; diminuir a poluição ambiental gerada pelos meios de transporte; diminuir o número de acidentes de trânsito; incentivar a utilização de combustíveis não poluentes e renováveis; orientar os investimentos públicos no setor de transportes; orientar os equipamentos, a distribuição de infra-estrutura de transportes, a circulação e distribuição de mercadorias e pessoas na cidade.

Ainda de acordo com a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável coordenada pelo Ministério das Cidades (BRASIL, 2004), devem ser observadas na

elaboração de Planos Diretores municipais e da legislação urbanística, as seguintes diretrizes:

- Diminuição do número de viagens motorizadas;
- Revisão do desenho urbano;
- Revisão da circulação de veículos;
- Desenvolvimento de meios não motorizados de transporte;
- Reconhecimento da importância do deslocamento dos pedestres;
- Proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade;
- Priorização do transporte público coletivo;
- Qualificação do espaço urbano;
- Investimento em passeios (calçadas); em arborização urbana;
- Equipamentos públicos com acessibilidade a todos os cidadãos;
- Construção de espaços mais acessíveis (sem barreiras arquitetônicas);
- Estruturação da gestão local.

As diretrizes que norteiam a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável são espelhadas no direito ao acesso universal, seguro, equânime e democrático ao espaço urbano: participação e controle social sobre a política de mobilidade; direito à informação sobre a mobilidade, de forma a instrumentalizar a participação popular e o exercício do controle social; desenvolvimento das cidades, por meio da mobilidade urbana sustentável; universalização do acesso ao transporte público coletivo; acessibilidade das pessoas com deficiência ou com restrição de mobilidade; políticas públicas de transporte e trânsito nacional e de mobilidade

urbana sustentável articuladas entre si e com a política de desenvolvimento urbano e de meio ambiente; mobilidade urbana centrada no deslocamento das pessoas; transporte coletivo urbano como um serviço público essencial regulado pelo Estado; paz e educação para cidadania no trânsito como direito de todos. Por outro lado, as 29 diretrizes da Política estão embasadas no objetivo de priorizar pedestres, ciclistas, passageiros de transporte coletivo, pessoas com deficiência, portadoras de necessidades especiais e idosos, no uso do espaço urbano de circulação.

5.2 PLANO DE IMPLEMENTAÇÃO

Para Fernandez (2004), a utilização do espaço está intimamente relacionada a fatores econômicos e políticos.

De acordo com Vasconcelos (2001), a mobilidade requer uma maior representação social, ou seja, o cidadão ter direitos ao acesso à educação, saúde, lazer e ao trabalho. O acesso aos itens básicos para a efetivação da reprodução social necessita de uma mobilidade para realizar tais atividades, os meios de transporte são disponibilizados às pessoas de forma desigual, seja motorizado ou não motorizado, público ou privado. Portanto, a reprodução social é uma combinação entre os meios pessoais e sistemas de circulação.

Os problemas de circulação urbana também podem ser verificados quando áreas distantes possuem grande distanciamento físico e socioeconômico (SANTOS, 1979). A procura diária, facilidade e tecnologias que existem nos centros urbanos geram um movimento pendular. Várias pessoas deslocam-se dos bairros suburbanos, que na maioria das vezes, são bairros dormitórios, em direção às localidades centrais as quais estão bem equipadas com serviços privados e públicos, tais como: comércio diversificado, hospitais, escolas, bancos entre outros serviços.

5.3 RECURSOS

5.4 RESULTADOS ESPERADOS

As soluções parecem utópicas se não houver mudança política e econômica. Pode se apontar caminhos, mas deve-se observar os pontos positivos e negativos de cada um. Avaliar até que ponto; cortar a cidade com demolições para se construir outras vias; diminuir a circulação de veículos, investir no transporte fluvial; tirar pólos geradores de trânsito nos centros das cidades; exigir que as novas construções tenham estacionamentos; investir em estacionamentos nos grandes centros; ou outras alternativas, garantirão a solução do problema.

Parece que a primeira iniciativa é querer organizar o trânsito. Isto já é um desejo de todos. O que é excelente e reúne esforços multidisciplinares. O segundo estágio é a otimização onde a tarefa é identificar problemas, disciplinar pedestres e condutores, bem como transporte de cargas. O terceiro passo é administrar seja com restrições de veículos, rodízio de placas, inovações tecnológicas ou exemplo de países mais desenvolvidos.

Conceber a educação para o trânsito propiciando visibilidade global da necessidade de tomada de decisão e ajuste comportamental é um viés de primacial importância. Uma educação que restabeleça a relação de individualidade conscientemente refletida neste espaço público. Reunir discussões multidisciplinares é tão fundamental quanto incentivar e investir em pesquisas e desenvolvimento de estudos voltados às perspectivas viáveis para garantir condições dignas de mobilidade.

5.5 RISCOS OU PROBLEMAS ESPERADOS E MEDIDAS PREVENTIVO-CORRETIVAS

Atualmente, as cidades brasileiras vivenciam graves problemas que demandam políticas públicas articuladas nacionalmente, para evitar o agravamento de tensões sociais e diminuir os riscos de prejuízos à sustentabilidade ambiental e de entraves ao crescimento econômico.

O transporte coletivo, um serviço público essencial, conforme define a Constituição Federal, não atende adequadamente àquelas populações, seja em razão das altas tarifas, incompatíveis com os rendimentos dos cidadãos, ou pela inadequação da oferta dos serviços, principalmente nas periferias das cidades. Tais situações contribuem para a perpetuação da pobreza urbana, da segregação residencial e da exclusão social.

Além dos problemas da desigualdade do acesso ao transporte coletivo urbano, bem como às oportunidades e serviços municipais, existe também a questão da iniquidade no uso do espaço destinado à circulação de pessoas e bens. Some-se a isso a fragilidade da gestão pública local e a adoção de mecanismos regulatórios obsoletos que não incentivam a eficiência e o bom desempenho dos serviços - com reflexos negativos na qualidade e no preço das tarifas.

A oferta inadequada de transporte coletivo estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de poluição ambiental e dos congestionamentos de trânsito, os quais, por sua vez, drenam mais recursos para a ampliação e construção de vias para o transporte individual motorizado, realimentando o ciclo.

Os custos ambientais e socioeconômicos de tal padrão de crescimento urbano são inaceitáveis para uma sociedade que se pretende justa e sustentável.

6 CONCLUSÃO

A evolução sócio-econômica e demográfica do Brasil, em paralelo com a evolução do próprio conceito de mobilidade urbana, exige uma revisão profunda dos modelos de planejamento e gestão dos transportes urbanos, refletindo os princípios de integração de políticas de mobilidade urbana tem suma importância.

E para que o município de Mafra possa implantar Políticas Públicas Eficientes e Eficazes primeiramente deverá estar integrado ao SNT (Sistema Nacional de Trânsito), Municipalizar o Trânsito. Porque somente após este processo o Município de Mafra terá condições de gerenciar todas as Políticas Públicas de Mobilidade Urbana com o objetivo de reverter o atual modelo de mobilidade, integrando-a aos princípios da sustentabilidade ambiental e voltando-se decisivamente para a inclusão social.

Diante do exposto a proposta que temos ao Município de Mafra é a Municipalização do Trânsito.

REFERÊNCIAS

ARAÚJO, Julieta. **Educação de trânsito na escola**. Florianópolis: DNER, 1977.

BRASIL Coordenadoria Nacional para Integração da Pessoa Portadora de Deficiência. **Município & acessibilidade**. Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 1998.

CHOAY, Françoise; MERLIN, Pierre. Dictionaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Paris: Presses Universitaires de France, 1994.

FERNANDEZ, M. Os sentidos do morar: uma questão para a Psicologia Social apud DEBIAGGI, S.D.; PAIVA, G.J. **Psicologia e/imigração e cultura**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2004.

MACHADO, Adriane Picchetto; HOFFMANN, Maria Helena; CRUZ, Roberto Moraes [et al.]. **Comportamento humano no trânsito**. São Paulo: Casa do Psicólogo, 2003.

MARCONI, Marina de Andrade; LAKATOS, Eva Maria. **Fundamentos de metodologia científica**. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

SCARLATO, Francisco Capuano; PONTIN, Joel Arnaldo. O ambiente urbano. São Paulo: Atual, 1999.

SANTOS, M. **O espaço dividido**: os dois circuitos da economia urbana nos países subdesenvolvidos. Rio de Janeiro: Francisco Alves, 1979.

SOSA, Miguel Ramirez (coord.). Associação Brasileira de Educadores de Trânsito. **Manual de educação para o trânsito**. Brasília, DF: ABETRAN, 1995.

VASCONCELOS, Eduardo A. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

VASCONCELOS, Eduardo A. **Transporte urbano, espaço e equidade**: análises das políticas públicas. São Paulo: Annablume, 2001.