

**XXIV CONGRESSO NACIONAL DO
CONPEDI - UFMG/FUMEC/DOM
HELDER CÂMARA**

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

EDSON RICARDO SALEME

FLAVIA PIVA ALMEIDA LEITE

DANIEL GAIO

Todos os direitos reservados e protegidos.

Nenhuma parte deste livro poderá ser reproduzida ou transmitida sejam quais forem os meios empregados sem prévia autorização dos editores.

Diretoria – Conpedi

Presidente - Prof. Dr. Raymundo Juliano Feitosa – UFRN

Vice-presidente Sul - Prof. Dr. José Alcebíades de Oliveira Junior - UFRGS

Vice-presidente Sudeste - Prof. Dr. João Marcelo de Lima Assafim - UCAM

Vice-presidente Nordeste - Profa. Dra. Gina Vidal Marcílio Pompeu - UNIFOR

Vice-presidente Norte/Centro - Profa. Dra. Julia Maurmann Ximenes - IDP

Secretário Executivo - Prof. Dr. Orides Mezzaroba - UFSC

Secretário Adjunto - Prof. Dr. Felipe Chiarello de Souza Pinto – Mackenzie

Conselho Fiscal

Prof. Dr. José Querino Tavares Neto - UFG /PUC PR

Prof. Dr. Roberto Correia da Silva Gomes Caldas - PUC SP

Profa. Dra. Samyra Haydêe Dal Farra Napolini Sanches - UNINOVE

Prof. Dr. Lucas Gonçalves da Silva - UFS (suplente)

Prof. Dr. Paulo Roberto Lyrio Pimenta - UFBA (suplente)

Representante Discente - Mestrando Caio Augusto Souza Lara - UFMG (titular)

Secretarias

Diretor de Informática - Prof. Dr. Aires José Rover – UFSC

Diretor de Relações com a Graduação - Prof. Dr. Alexandre Walmott Borgs – UFU

Diretor de Relações Internacionais - Prof. Dr. Antonio Carlos Diniz Murta - FUMEC

Diretora de Apoio Institucional - Profa. Dra. Clerilei Aparecida Bier - UDESC

Diretor de Educação Jurídica - Prof. Dr. Eid Badr - UEA / ESBAM / OAB-AM

Diretoras de Eventos - Profa. Dra. Valesca Raizer Borges Moschen – UFES e Profa. Dra. Viviane Coêlho de Séllos Knoerr - UNICURITIBA

Diretor de Apoio Interinstitucional - Prof. Dr. Vladimir Oliveira da Silveira – UNINOVE

D598

Direito urbanístico, cidade e alteridade [Recurso eletrônico on-line] organização CONPEDI/
UFMG/FUMEC/Dom Helder Câmara;

coordenadores: Edson Ricardo Saleme, Flavia Piva Almeida Leite, Daniel Gaio –
Florianópolis: CONPEDI, 2015.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-5505-096-1

Modo de acesso: www.conpedi.org.br em publicações

Tema: DIREITO E POLÍTICA: da vulnerabilidade à sustentabilidade

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Brasil – Encontros. 2 Direito urbanístico. I.
Congresso Nacional do CONPEDI - UFMG/FUMEC/Dom Helder Câmara (25. : 2015 : Belo
Horizonte, MG).

CDU: 34



XXIV CONGRESSO NACIONAL DO CONPEDI - UFMG/FUMEC /DOM HELDER CÂMARA

DIREITO URBANÍSTICO, CIDADE E ALTERIDADE

Apresentação

PREFÁCIO

Na passagem para o novo milênio estabeleceu-se o Fórum Social Mundial, em 2001, como espaço fundamental para a internacionalização e discussões de temas relevantes. Elaborou-se, na ocasião, uma Carta Mundial do Direito à Cidade pela ONG FASE, na VI Conferência Brasileira de Direitos Humanos, com apoio ativo dos instrumentos internacionais de direitos humanos civis, políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais, como estratégia estabelecida por um conjunto de organizações da sociedade atuantes nas questões urbanas. Gerou-se, assim, a primeira versão da proposta denominada Carta Européia de Salvaguarda dos Direitos Humanos na Cidade, apresentada em Saint-Dennis, em maio de 2000, e o Tratado por Cidades, Vilas, Povoados Justos, Democráticos e Sustentáveis. A seguir, no Brasil, lançou-se a plataforma brasileira do direito à cidade e reforma urbana.

Esse processo construtivo de um marco regulatório nasce com o objetivo de disseminar a concepção do direito à cidade como um novo direito humano.

Ainda que alguns urbanistas considerassem desnecessária e outros indicassem a completa ausência de norma do estilo aprovou-se, após treze anos de tramitação, o Estatuto da Cidade. Esta Lei Federal reiterou, em sua ementa, ser a regulamentadora dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal. Entre críticas e elogios, a Lei nº 10.257, de 2001, gerou repercussões positivas em prol da construção de cidades sustentáveis, firmou parâmetros para a construção da função social da cidade e viabilizou institutos relacionados à regularização fundiária.

Esse novo momento, experimentado no Brasil, reafirmou que o urbanismo não deveria apenas ser visto como ciência voltada unicamente à ordenação de espaços habitáveis, mas também dirigida a regular as funções sociais da cidade e sobretudo relativas à regularização fundiária e novas formas de modernização de espaços urbanos.

Nesse sentido, a inclusão do Grupo de Trabalho Direito Urbanístico, Cidade e Alteridade no XXIV Encontro Nacional do CONPEDI Conselho Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Direito realizado em Belo Horizonte Minas Gerais, de 11 a 14 de novembro de 2015, revelou-se de maneira inédita e com o sucesso esperado. O novel Grupo gerou excelente

oportunidade para se debater o grande número de institutos previstos no Estatuto relacionados ao justo tratamento da propriedade. O acerto dessa inclusão fica evidente ao serem analisados os artigos submetidos e apresentados, os quais são rapidamente resumidos a seguir, com a indicação de seus autores.

Esta obra inicia-se com o artigo de Roberta Terezinha Uvo Bodnar e Zenildo Bodnar intitulado "A EPISTEMOLOGIA INTERDISCIPLINAR DO DIREITO À CIDADE", que defende a ideia de que o direito à cidade exige estudos de natureza interdisciplinar para abarcar a totalidade do seu sentido, tendo sido igualmente enfatizada a dimensão jurídica do direito à cidade, em especial a sua interseção com o Estatuto da Cidade e com os princípios constitucionais.

No artigo "O DIREITO À CIDADE E SUSTENTABILIDADE: ASPECTOS DA SEGREGAÇÃO, DEGRADAÇÃO E RISCO AMBIENTAL NO MUNICÍPIO DE NITERÓI", Eleonora Freire Bourdette Ferreira e Mariana Dias Ribeiro assinalam que o direito à cidade exige uma mudança radical no sistema de valores instituído pelo capitalismo ao incorporar o valor e a ética da sustentabilidade nas suas dimensões ecológica e social. Em seguida as autoras buscam analisar a efetividade dos referidos conceitos no município de Niterói (RJ).

A seguir, Roberto Miglio Sena, por meio do trabalho O DIREITO À CIDADE NO SISTEMA JURÍDICO BRASILEIRO, faz argumentação da conformação do direito à cidade como um direito fundamental e um dos alicerces importantes da ordem jurídica nacional. Posteriormente faz breve análise acerca dos entraves à efetivação ao direito à cidade, bem como o tratamento conferido pelos Tribunais Superiores às questões urbanas.

Em sua apresentação do trabalho intitulado O AVESSE DO URBANO, Ursula Miranda Bahiense De Lyra objetiva lançar luz aos propósitos do processo de gentrificação que está sendo introduzido no âmbito das políticas urbanas implementadas pelos poderes públicos na cidade do Rio de Janeiro, de forma a transformá-la em uma cidade vitrine ou cidade competitiva, apta a atrair um montante cada vez maior de capital e investimentos estrangeiros.

Por sua vez, Thaís Lopes Santana Isaías e Carolina Spyer Vieira Assad abordam no artigo "A TESE PATRIMONIALISTA E SEUS REFLEXOS NA CIDADE- MERCADO: UMA ANÁLISE À LUZ DO CONFLITO DA IZIDORA (Belo Horizonte), em especial a tramitação do processo judicial e as violações de direitos humanos praticadas pelo Poder Público.

No artigo "O DIREITO À CIDADE ENCLAUSURADO EM CONJUNTOS HABITACIONAIS: A ANÁLISE DO PROGRAMA MINHA CASA MINHA VIDA NO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA" os autores Phillipe Cupertino Salloum e Silva e Emerson Erivan de Araújo Ramos analisam como o referido programa habitacional colabora para o aumento da segregação espacial pelo fato de estar alicerçado em uma conformação massificada de habitações em zonas periféricas e em grandes loteamentos é justificada por seu baixo custo e celeridade na conclusão.

No trabalho intitulado "(IN) SUSTENTABILIDADE NO PROCESSO BRASILEIRO DE URBANIZAÇÃO", de Amanda Cristina Carvalho Canezin e Miguel Etinger de Araujo Junior, busca-se relacionar o conceito de sustentabilidade com os impactos sociourbanísticos nas cidades, e trazem elementos e práticas sociais que objetivam construir cidades sustentáveis. Na sequência, Gabriela Miranda Duarte destaca a necessidade de superar o discurso de naturalização das desigualdades e da preponderância do elemento técnico no planejamento das cidades, por meio do artigo PLANO DIRETOR: UMA DEMONSTRAÇÃO DA DESIGUALDADE POLÍTICA NO BRASIL. Para que isso se concretize, a autora defende que haja a inclusão dos grupos que compõem a cidade no processo decisório, em especial por meio de audiências públicas.

Berenice Reis Lopes discorre sobre O FENÔMENO DAS OCUPAÇÕES VISTO COMO PROCESSO DE MUDANÇA SOCIAL. Neste sentido analisou o tema das ocupações como um fenômeno de transformação da sociedade. A pesquisa fez uma análise documental e teórica e, procurou refletir sobre o significado da expressão ocupação, seguindo-se à análise dos conceitos de direito de propriedade e de sua função social, apresentando um outro foco de análise que cerca tais direitos.

Juliana Aparecida Gomes Oliveira e Luiza Machado Farhat Benedito, no artigo "A FUNÇÃO SOCIAL DA PROPRIEDADE URBANA", abordam as diversas possibilidades de funcionalização da propriedade urbana por meio dos instrumentos urbanísticos previstos no Estatuto da Cidade, bem como pelos procedimentos de regularização fundiária previstos pela Lei Federal 11.977, de 2009.

Na sequência, com o trabalho intitulado A RELAÇÃO ENTRE O DIREITO DE PROPRIEDADE E O DIREITO À MORADIA NA CONSTITUIÇÃO FEDERAL DE 1988, Cláudia Mansani Queda De Toledo e Carolina Barocat Mokarzel apresentaram a relação existente entre o direito de propriedade e o direito à moradia a partir da inserção da moradia

como um direito social fundamental no artigo 6º da CF/88. Para tanto, elaboraram uma aproximação teórica entre direito de propriedade e moradia, bem como as possíveis antinomias.

Juliano dos Santos Calixto e Maria Tereza Fonseca Dias propõem analisar a A EFETIVIDADE DO DIREITO À MORADIA ADEQUADA A PARTIR DA SEGURANÇA NA POSSE NO DIREITO INTERNACIONAL E NO DIREITO BRASILEIRO, para tanto discutem se a efetividade do direito à moradia adequada está relacionada à distribuição de títulos individuais de propriedade em assentamentos informais ou se a segurança na posse pode ser garantida de forma apartada do direito de propriedade. Para responder a tais questionamentos desenvolvem uma investigação de cunho dogmático-jurídico, mediante coleta de dados primários: estatísticas, programas governamentais, legislações e tratados; e secundários: bibliografia e estudos sobre o tema.

Com o trabalho intitulado OCUPAÇÕES URBANAS EM FORTALEZA: POPULAÇÃO NÔMADE, DIREITOS E MORADIA, Lara Capelo Cavalcante propõe analisar o processo de ocupação da terra urbana de uma parcela da população em Fortaleza, denominada de nômades urbanos. Para tanto, elaborou um estudo sobre as regras jurídicas que disciplinam a questão fundiária urbana, não se limitando a analisá-las do ponto de vista do direito positivo, mas estabelecendo investigação etnográfica.

Eder Marques de Azevedo e Julia de Paula Vieira discorrem sobre O DIREITO A FAVELAS SUSTENTÁVEIS: DESAFIOS À URBANIZAÇÃO DE ASSENTAMENTOS HUMANOS EM BENS PÚBLICOS. Neste sentido apontam que a acumulação capitalista foi responsável pelo crescimento desordenado das cidades e pelo impacto da urbanização na mudança social. Dentro desse contexto, as cidades sofrem sérios problemas ambientais e de crescimento das favelas numa razão desproporcional ao progresso esperado, tornando-se o acesso à terra legal fator de segregação socioespacial.

Com o objetivo de demonstrar o potencial transformador da regularização fundiária, como importante instrumento de inclusão social e de superação da pobreza, Ana Caroline Santos Ceolin, apresenta o trabalho A REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA COMO INSTRUMENTO DE INCLUSÃO SOCIAL E DE SUPERAÇÃO DA POBREZA: ESTUDO DE CASO DA COMARCA DE SÃO JOÃO DA PONTE EM MINAS GERAIS. Para tanto, após levantamento de dados junto à Serventia extrajudicial de Registro de Imóveis, demonstra a generalizada irregularidade imobiliária da referida Comarca e o seu impacto negativo na economia local, no exercício de direitos urbanísticos de natureza coletiva e individuais pertinentes à titularidade dos imóveis. Com a análise da legislação brasileira verificou a

aplicação prática dos instrumentos legais que visam à regularização fundiária e quais são os avanços obtidos e as possibilidades existentes com a recente regulamentação da usucapião extrajudicial.

O artigo CONFLITO ENTRE A DIMENSÃO NEGATIVA DO DIREITO À MORADIA E O DIREITO À CONSERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO CULTURAL: UMA SOLUÇÃO NÃO EXTRAÍVEL DOS MANUAIS DE DIREITO CONSTITUCIONAL, Fernanda Fortes Litwinski e Flora Augusta Varela Aranha, discorrem sobre os diversos problemas advindos ao proprietário do imóvel afetado pelo instituto do tombamento.

Na sequência, Fabiano Lira Ferre, em seu trabalho REGULARIZAÇÃO FUNDIÁRIA E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: HARMONIZAÇÃO ENTRE OS DIREITOS FUNDAMENTAIS À MORADIA E AO MEIO AMBIENTE ECOLOGICAMENTE EQUILIBRADO aborda os instrumentos de regularização fundiária trazidos pela Lei n.º 11.977/2009, mais especificadamente os institutos da demarcação urbanística e da legitimação da posse, como fórmula possível de alcançar um desenvolvimento sustentável nas cidades, harmonizando os direitos fundamentais à moradia e ao meio ambiente saudável. Para tanto, aborda, ainda que de forma sucinta sobre o direito humano à moradia e sua relação com o Estatuto da Cidade. Para ao final, apresentar os referidos instrumentos de regularização fundiária como técnica de compatibilização do direito à moradia com a preservação ambiental.

A seguir Adir Ubaldo Rech e Karina Borges Rigo apresentaram o artigo A GESTÃO PÚBLICA DO MEIO AMBIENTE URBANO: ATUAÇÃO DIRETA DOS MUNICÍPIOS PARA A GARANTIA DO DIREITO AO LAZER ATRAVÉS DO PLANO DIRETOR. Os autores indicam a possibilidade do plano diretor municipal ou mesmo a própria lei de parcelamento de solo urbano implementarem fórmulas eficazes destinadas a criar e manter áreas verdes e de lazer no ambiente urbano.

Diante da necessidade em se manter o ambiente natural nos centros urbanos, Rayanny Silva Siqueira Monteiro e Lais Batista Guerra, pesquisaram sobre o DIREITO AO MEIO AMBIENTE ECOLOGICAMENTE EQUILIBRADO E À PROPRIEDADE PRIVADA: A EXIGIBILIDADE DE RESERVA FLORESTAL LEGAL EM ÁREA URBANA E DE EXPANSÃO URBANA. Com base nesse estudo as autoras sublinham a importância da manutenção de áreas verdes em locais considerados urbanos pela ordem urbana municipal, mas não obedecem ao preceituado em decisões jurisprudenciais que defendem a tutela da propriedade rural segundo sua destinação.

No texto "FERRAMENTAS PARA OTIMIZAÇÃO DA SUSTENTABILIDADE NA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE SANTOS" Henrique Perez Esteves e Leonardo Bernardes Guimarães inicialmente descrevem alguns estudos sobre a mobilidade urbana no município de Santos (SP) para em seguida enfatizarem elementos mais relevantes da proposta de um plano de mobilidade local, como a previsão de indicadores e metas, aumento progressivo de recursos do IPVA e compromisso com a transparência.

No trabalho TEMPO SOCIAL, CONFIANÇA E TUTELA AMBIENTAL: A AMBIVALENCIA PARA O DIREITO NA (RE)CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO URBANÍSTICO-AMBIENTAL, Márcio Mamede Bastos de Carvalho enfoca o inter-relação entre o tempo social, a confiança e a tutela do equilíbrio do ambiente urbano-ambiental e a ambivalência entre esses elementos e o Direito.

A seguir o paper intitulado AS PEDRAS E OS AZULEJOS QUE SE ACERTEM COM A JUSTIÇA! A INVENÇÃO DA CIDADE PATRIMÔNIO CULTURAL DA HUMANIDADE E A JUDICIALIZAÇÃO DA POLÍTICA PATRIMONIAL, Paulo Fernando Soares Pereira comenta acerca da judicialização de questões que envolvem o patrimônio cultural de São Luís, no Maranhão, questionando o fato de ser o Judiciário o foro adequado para a discussão da questão do binômio patrimônio e desenvolvimento naquela Cidade.

No trabalho seguinte os autores Rhiani Salomon Reis Riani e Allexandre Guimarães Trindade investigam a RELAÇÃO PORTO E CIDADE: ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA NAS INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS DA CIDADE DE SANTOS/SP, no que tange aos aspectos de licenciamento ambiental e a importância do EIV. Reiteram que esses estudos são fundamentais como ferramenta de controle na investigação de todos os tipos de impactos possíveis, sejam eles positivos ou negativos.

Outro importante trabalho apresentado, que segue a temática do EIV, é a entabulada por Luciano Pereira de Souza e Fernando Reverendo Vidal Akaoui que, diante da prática na questão ambiental, analisam os ESTUDOS DE IMPACTO DE VIZINHANÇA E SUA APLICABILIDADE DIANTE DA AUSÊNCIA OU INSUFICIÊNCIA DE REGULAMENTAÇÃO POR LEI MUNICIPAL. O artigo investiga como o instrumento pode auxiliar no desenvolvimento sustentável local e revelam sua extrema relevância cidadina.

No trabalho intitulado URBANISMO SUBTERRÂNEO ARGUMENTOS PARA UM MARCO JURÍDICO DO CONTROLE DA UTILIZAÇÃO DO ESPAÇO DO SUBSOLO URBANO., Sérgio Pacheco, com grande propriedade, expõe a fragilidade desses espaços em face da falta de regulamentação da matéria. O autor expõe que esse tema deveria ser objeto

de se efetivar um plano diretor subterrâneo para que não haja impactos futuros nesses loci nas grandes cidades.

A temática do desenvolvimento urbano e como os benefícios e incentivos fiscais poderiam ser empregados para um dos possíveis meios a viabilizar o desenvolvimento urbano sustentável foi muito bem sustentado por Virgínia Junqueira Rugani Brandão e Marinella Machado Araújo. O trabalho intitulado *A SANÇÃO PREMIAL E A LEI DE RESPONSABILIDADE FISCAL NO ÂMBITO DAS POLÍTICAS URBANAS MUNICIPAIS* indicou como a Lei de Responsabilidade Fiscal pode regulamentar os casos de renúncia de receita e como se pode penalizar os agentes responsáveis na hipótese de descumprimento dos dispositivos legais.

Diante das regulamentações modernas sobre o ambiente urbano, a pesquisadora Natalia Sales de Oliveira comentou, de forma clara e precisa, o tema *ESTATUTO DA METRÓPOLE: REFLEXÕES ACERCA DO INSTITUTO LEGAL E DA GOVERNANÇA METROPOLITANA*. Investigou-se no trabalho os maiores problemas relacionados à gestão metropolitana de grande parte das regiões metropolitanas brasileiras. Nesse sentido examinou como se pode haver a gestão governamental plena e pontos conflituosos como as funções públicas de interesse comum e a instituição de fundos de grande capacidade.

Finalmente, com o intuito de finalizar as discussões acerca desse novel diploma normativo, João Luís do Nascimento Mota e Adriano Fábio Cordeiro da Silva, ao enfocarem os problemas existentes na Região do Cariri, no Ceará, comentam os impactos do tema *O ESTATUTO DA METRÓPOLE, A REGIÃO METROPOLITANA DO CARIRI E SEUS ÍNDICES DE COMÉRCIO EXTERIOR*. Na análise os autores revelam peculiaridades da Região indicada e comentam suas potencialidades diante dessa nova norma.

Por fim, os organizadores e coordenadores do Grupo de Trabalho Direito URBANISTICO, CIDADE E ALTERIDADE parabenizam e agradecem aos autores dos trabalhos que formam esta obra pela valiosa contribuição científica de cada um, o que por certo será uma leitura interessante e útil à comunidade acadêmica. Reiteramos a satisfação em participar da apresentação desta obra e do CONPEDI, que se constitui, atualmente, o mais importante fórum de discussão e socialização da pesquisa em Direito no Brasil.

Profa Dra Flávia Piva Almeida Leite FMU

Prof Dr Edson Ricardo Saleme Unisantos

Prof Dr Daniel Gaio - UFMG

FERRAMENTAS PARA OTIMIZAÇÃO DA SUSTENTABILIDADE NA POLÍTICA DE MOBILIDADE URBANA DO MUNICÍPIO DE SANTOS

TOOLS FOR SUSTAINABILITY OPTIMIZATION IN SANTOS CITY URBAN MOBILITY POLICY

**Henrique Perez Esteves
Leonardo Bernardes Guimarães**

Resumo

A Política de Mobilidade Urbana no Município de Santos encontra-se em fase final de planejamento para implementação, apresentando muitas características positivas para o combate da crise de mobilidade urbana. A Política tem por escopo trazer sustentabilidade para o Município por meio da edição de normas estruturais da política de desenvolvimento urbano. Todos os documentos postos a disposição dos cidadãos se apresentam com riqueza de dados e bem detalhados relativamente à sua futura execução. Desta forma, é de interesse da comunidade acadêmica conhecer estes pontos positivos, bem como apresentar críticas para sua melhora. Além disto, a mobilidade é de interesse da sociedade, pois busca formas de ampliação do bem estar dentro de nossas cidades por meio da acessibilidade a infraestrutura e aos serviços públicos de nosso cotidiano. Tendo esta visão de mundo, o presente trabalho irá apresentar algumas de suas vulnerabilidades, ao final propondo outros instrumentos de política urbana previstos em direito capazes de otimizar os resultados buscados, com foco na ampliação da sustentabilidade na política de desenvolvimento urbana do Município.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, Instrumentos, Otimização, Sustentabilidade

Abstract/Resumen/Résumé

The Urban Mobility Policy in the city of Santos is in the final stages of planning to implementation phase, with many positive features to combat the urban mobility crisis. The Policy scope is to bring sustainability to the Municipality through the issue of structural norms of urban development policy. All documents made available to citizens are presented with a wealth of data and very detailed regarding its future implementation. Thus, it is of interest to the academic community meet these strengths, and present critical for improvement. Furthermore, mobility is of interest to society because seeks ways to expand the well-being within our cities through the accessibility to infrastructure and public services of our daily lives. Having this worldview, this paper will present some of their vulnerabilities, in the end proposing other urban policy tools provided for in Law able to optimize the searched results, focusing on the expansion of sustainability in urban development policy of the Municipality.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Urban mobility, Tools, Optimization, Sustainability

Introdução.

Dentro do panorama Constitucional e Infraconstitucional atual, a mobilidade urbana se apresenta como uma das diversas políticas públicas para o desenvolvimento urbano de nossas cidades, sendo suas preocupações concernentes ao bem estar social, a sustentabilidade em sua amplitude social, econômica e de proteção ao meio ambiente. Sua horizontalidade é marcante, já que possibilita desde o acesso à educação, acesso à moradia, formas de melhoria das jornadas ao trabalho; melhora da eficiência econômica e meios menos poluentes para o meio ambiente.

Dentro deste trabalho, produzido em dois tópicos, realizar-se-á a análise da Política de Mobilidade Urbana no Município de Santos, por meio da consulta a três documentos públicos: o Diagnóstico Consolidado para Revisão do Plano Diretor, o Plano Diretor em si e o Plano de Mobilidade Urbana, sendo este último apenas analisado parcialmente, diante do fato de ter sido disponibilizado incompleto. No segundo capítulo analisa-se o panorama constitucional e infraconstitucional em busca da delimitação da Lei que dá suporte a efetivação desta política, bem como em busca de um viés interpretativo que justifique as proposições realizadas no subtópico relativo a análise estrutural da legislação pertinente e dos instrumentos escolhidos como aqueles capazes de otimizar os resultados da Política no Município. No final recomenda-se algumas medidas para tornar isto possível.

Optou-se por uma abordagem sistemática, analítica e descritiva, sempre objetiva e sintética para que seja possível analisar o tema em sua amplitude, já que detém inúmeras características e uma quantidade de dados considerável, não sendo possível inflexionar sobre todos os axiomas que o compõe, mas sendo possível apresentar instrumentos que induzem situações de ganho-ganho caso sejam considerados como aplicáveis.

1. A Política de Mobilidade Urbana no Município de Santos

1.1 Diagnóstico da Política de Mobilidade e das Políticas correlatas

Quando nos reportamos à Política de Mobilidade Urbana no Município de Santos devemos analisar a questão por um panorama complexo, no qual além do direito, apresentam-se dados e documentos técnicos sobre as diversas políticas públicas que fazem parte das variáveis diretas selecionadas pelo legislador infraconstitucional quando da edição da Lei 12.587/12, a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Dentro deste diploma legal, somos confrontados com uma série de dispositivos legais dentre os quais destacamos seus princípios, diretrizes e objetivos.

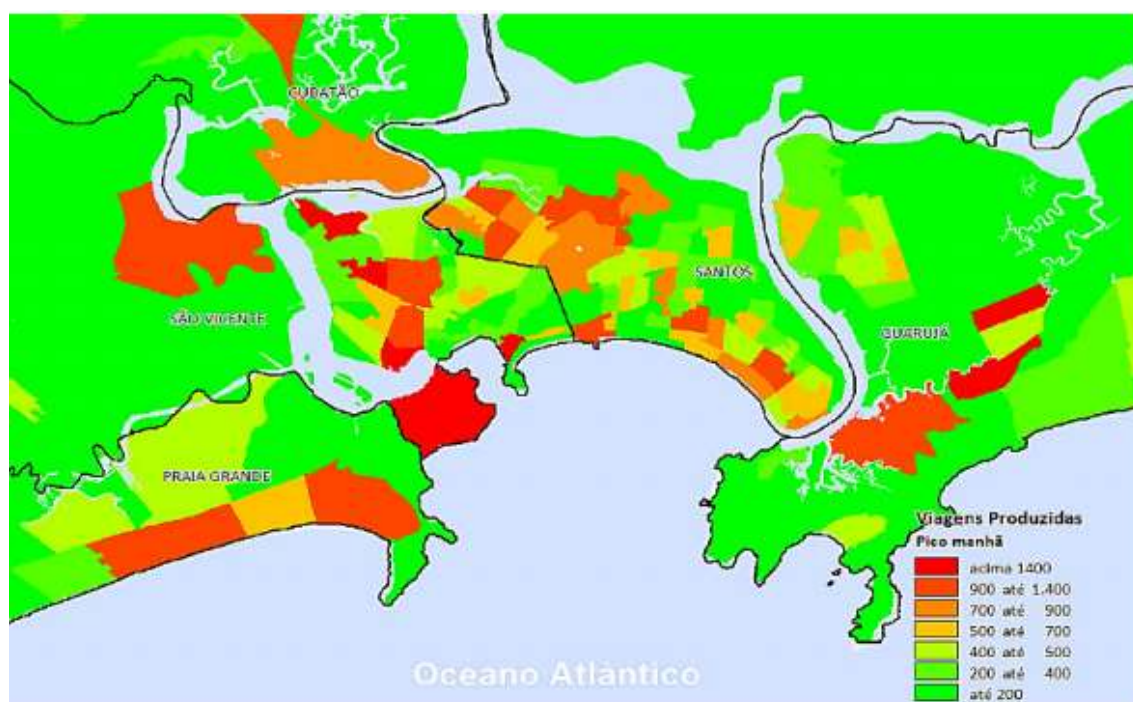
Mas a eleição dos documentos trazidos se faz pela leitura do artigo 6º, inciso I da citada Lei, quando nos informa que a PNMU deverá buscar “integração com a política

de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos”.

Esta integração se deve ao fato de todas as políticas citadas serem sobrepostas entre si, e que por tal razão encontram zonas de interferência de umas sobre as outras, obrigando ao executor da política de mobilidade levar em consideração os impactos advindos destas outras políticas públicas.

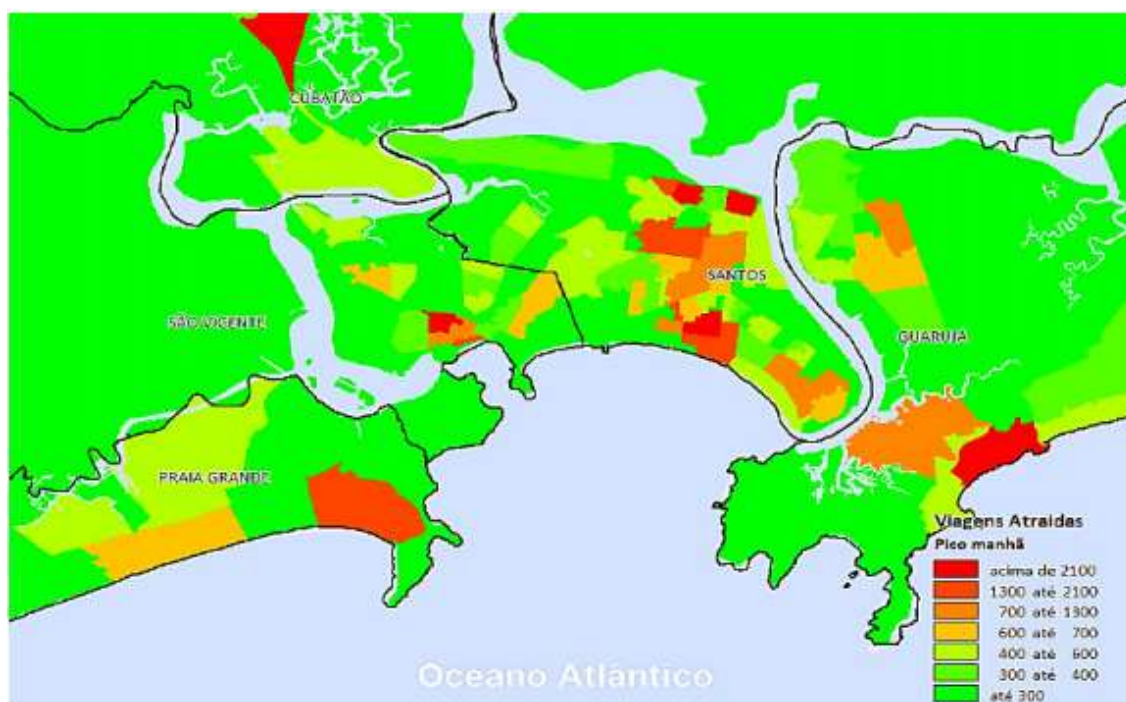
Trazendo esta lógica para a análise da política de mobilidade no Município de Santos, três documentos se destacam na elucidação da estratégia traçada para enfrentamento da questão, sendo estes o Diagnóstico Consolidado do Plano Diretor, o Plano Diretor do Município e o Plano de Mobilidade Urbana, documento este que possui os direcionamentos e as metas a serem alcançadas, mas que se encontra em fase de elaboração para futura discussão pública.

Iniciando a análise, o Diagnóstico Consolidado para Revisão do Plano Diretor Municipal, somos confrontados primeiramente pelo levantamento do Número de viagens realizadas do Município para outras localidades e de outras localidades para o Município. Abaixo trazemos as imagens produzidas no Documento técnico, sendo a primeira sobre as viagens produzidas:



(FONTE: SANTOS, 2013, P.42)

E a segunda sobre as viagens atraídas:



(SANTOS, 2013, P.43)

As imagens baseadas em levantamentos realizados pelo Município nos contam como se desencadeiam as viagens dentro da região e demonstram que existe um grande fluxo de pessoas se utilizando da infraestrutura de locomoção. Fato é que dentro destes picos vislumbra-se uma demanda grande e constante destes equipamentos públicos, o que necessariamente geram zonas de estresse como congestionamentos ou a demora em viagens realizadas dentro de coletivos públicos.

Parte do Problema é justificado em razão do crescimento da frota de veículos individuais motorizados, como motos e carros, decrescendo na oferta de transporte público coletivo.

O diagnóstico nos alimenta com os seguintes dados: aumento entre 2008 e 2012 de 17.270 automóveis; aumento de 2857 caminhões, o aumento de 13.176 motocicletas e o aumento de 8708 caminhonetes, culminando na diminuição de número de habitantes por automóvel de 3 para 2, na diminuição da frota de ônibus de 684 para 652 e no alarmante número de 1,6 veículos por habitante. Segundo levantamento noticiado, o crescimento da frota de veículos é o dobro do que na cidade de São Paulo (G1, 2012)

Em números absolutos, conforme o diagnóstico, 217.028 santistas se deslocam para fora do Município todos os dias, enquanto a cidade recebe de fora aproximadamente 194.512 pessoas todos os dias. Estes dados demonstram um fluxo massivo de pessoas que

se soma segundo o documento ao fato de tanto o porto, como o Polo Industrial de Cubatão serem responsáveis pelo aumento considerável da demanda rodoviária, já que a infraestrutura utilizada é destinada tanto para o transporte de cargas como para o transporte de pessoas (Op. Cit, P.43-44).

Outro dado que demonstra a sensibilidade do sistema é o fato de dentro do Município as viagens de transporte público terem aumentado seu tempo em seis minutos entre os anos de 2007 e 2012, ao passo que diminuiu em um minuto para aqueles que se utilizam de transporte individual.

Em que pese o diagnóstico específico de como se comporta a região para com o Município e este para com a Região, deve-se também buscar dentro deste diagnóstico aqueles dados que dizem respeito às políticas correlatas, tendo em vista a lógica proposta no início deste tópico.

O diagnóstico então passa a tratar do que chama de “pendularidade”, a concentração de atividades geradoras de fluxo, tendo como origem e destino atividades relacionadas com o desenvolvimento pessoal, como o estudo em universidades, deslocamento para o local de trabalho e a busca por polos de serviços e comércio.

Em razão de a cidade possuir um porto, a região denominada “Eixo Norte-Sul”, vulgo “Zona Leste” detém grande concentração destas viagens. Destaque para as regiões do porto, dos equipamentos burocráticos, como o “Centro da Cidade¹”; o Gonzaga e a Avenida Conselheiro Nébias. Do outro lado da Cidade, conhecido por Zona Noroeste, o qual se demonstra como uma região de grande apelo residencial, não detentora de grandes polos de desenvolvimento econômico além daqueles ligados à atividade portuária, sendo uma região responsável por grande parte das viagens realizadas no Município.

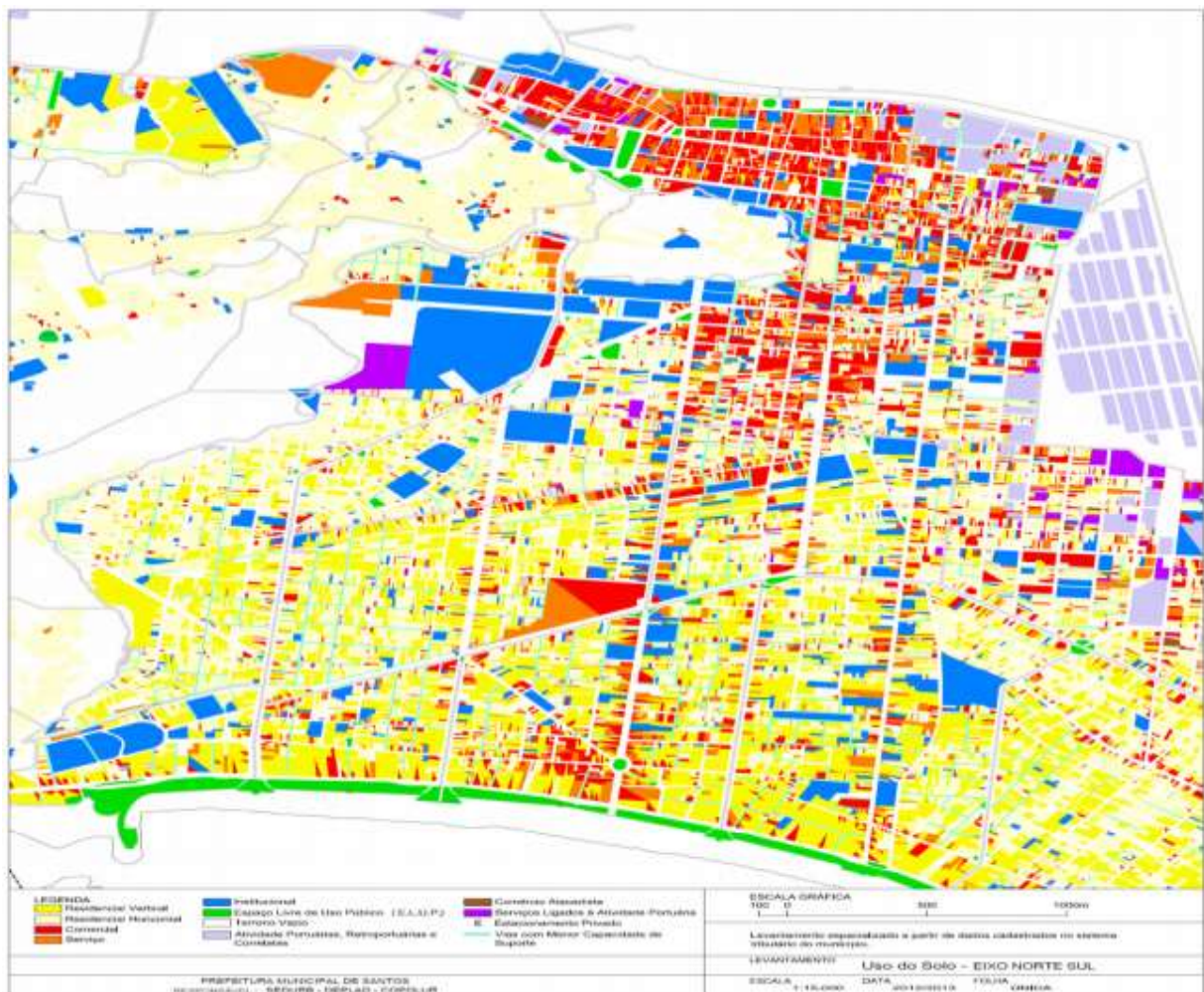
Esta relação entre a concentração de atividades econômicas e sua consequência é determinante para a aplicação de instrumentos para otimização da Mobilidade. A lógica por detrás desta abordagem reside no fato de as atividades econômicas produzirem um efeito atrativo para a população do próprio Município e de outros que por ventura busquem dentro destes polos de atividades desenvolver suas atividades cotidianas, como compras e busca por serviços das mais variadas espécies, ida a locais onde estudam, ou mesmo a locais de onde extraem sua renda.

¹ Centro velho, no qual existem atividades turísticas, bem como todos os grandes serviços públicos, como alfândega, delegacias e sedes dos três poderes.

Soma-se a este fato a existência do porto que acarreta no acumulo de tráfego em determinados períodos, já que boa parte do transporte de cargas no Município se utiliza da malha viária.

Além disto, temos também uma importante constatação que é a relação entre polos de atividades e áreas residenciais. Em que pese as imagens que serão trazidas a seguir demonstrarem uma grande área residencial na Zona Noroeste, a existência de um numero bastante expressivo de prédios² na Zona Leste demonstram uma grande zona de interferência entre a política habitacional e a infraestrutura que a suporta. Este dado será confirmado quando da análise da densidade demográfica.

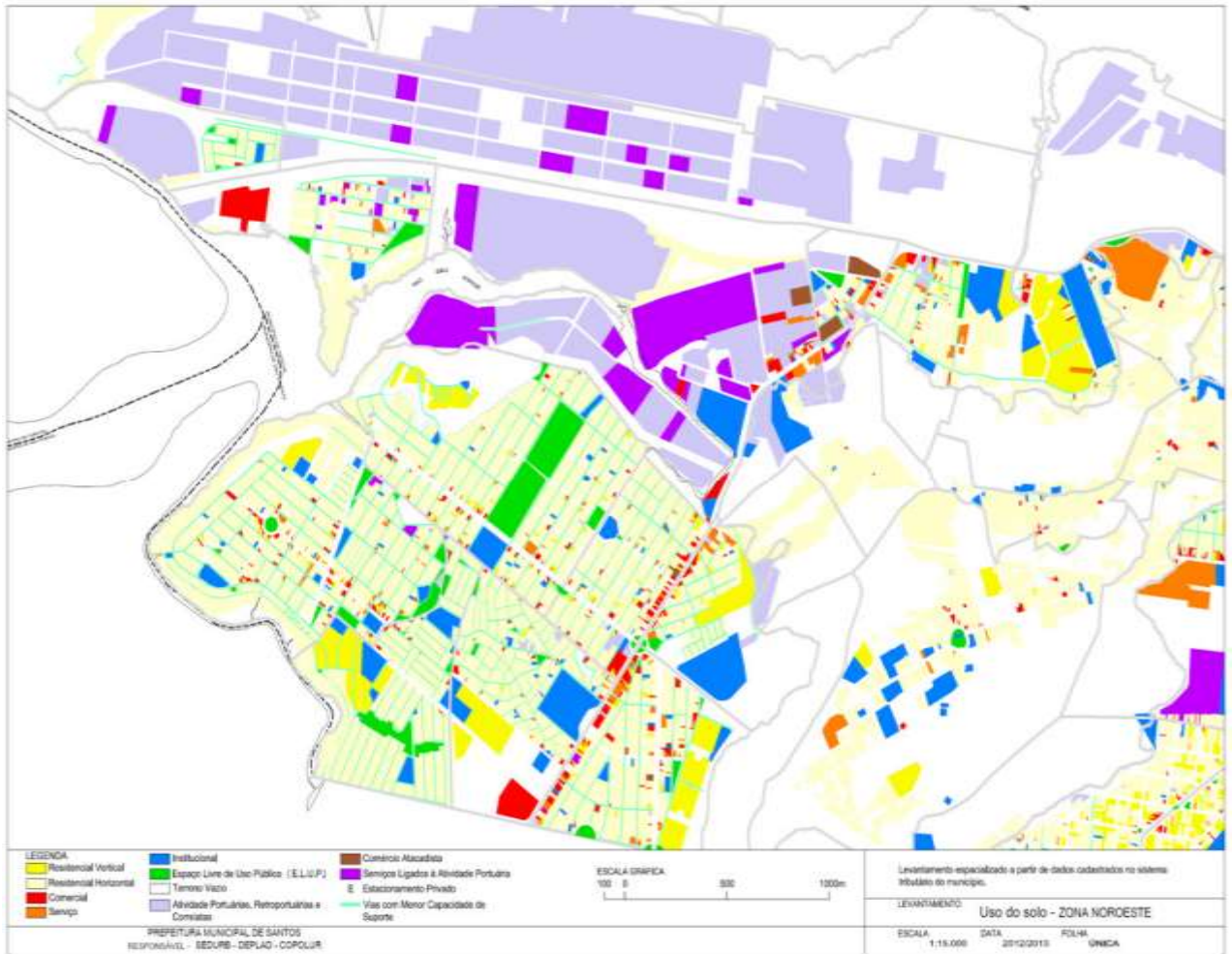
Como ilustração do panorama geral destes polos de atividades, apresenta-se as seguintes construções gráficas, sendo a primeira sobre a Zona-Leste:



(FONTE: SANTOS, 2013, P.37)

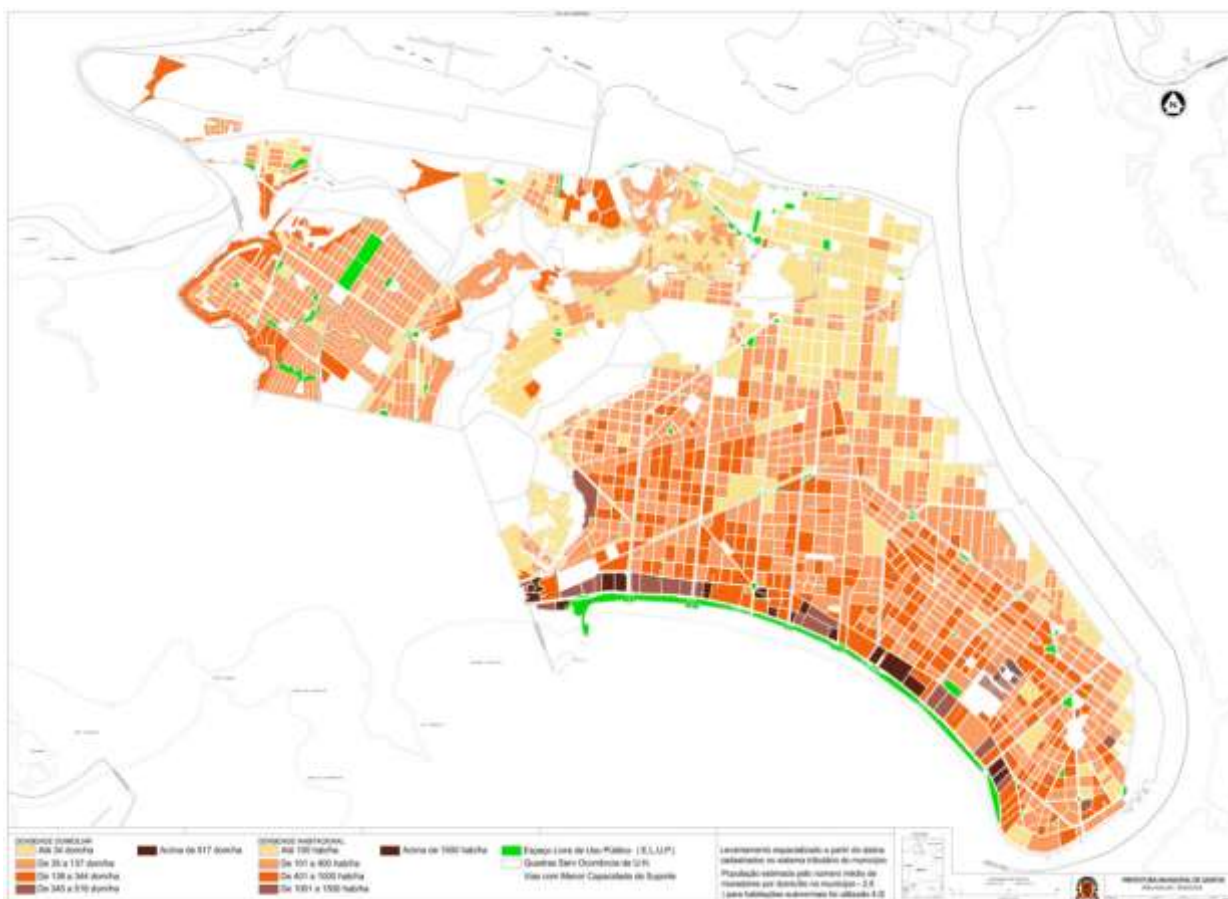
² Definido na imagem como Residencial Vertical.

E a segundo sobre a Zona-Noroeste:



(FONTE: SANTOS, 2013, P.36)

Em continuidade a análise das variáveis que impactam a molidade urbana no Município de Santos, temos o levantamento do adensamento populacional, o qual apresenta grande densidade nas áreas aonde se é possível verificar uma maior verticalização da urbe. A representação gráfica com os dados apresentados demonstram também que há menor acúmulo populacional nas áreas aonde se prestam serviços públicos e privados, ou que possuem comércio de menor porte.



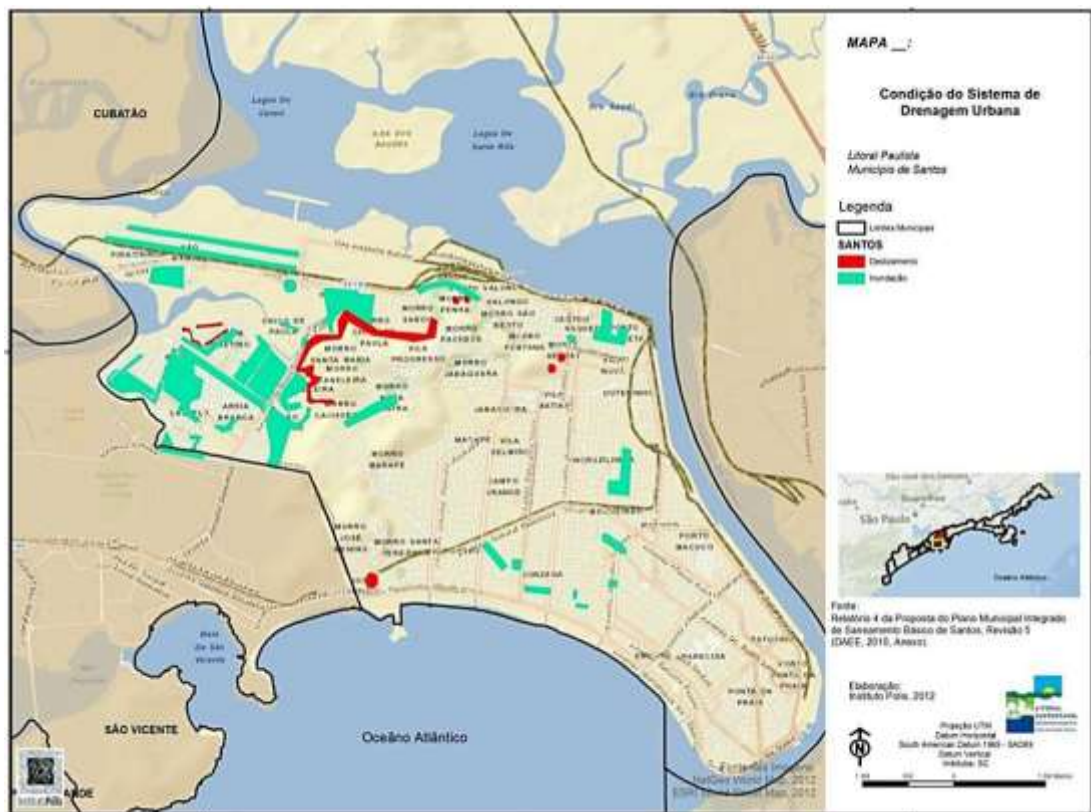
FONTE: (SANTOS, 2013, P. 39)

Nota-se um grande adensamento populacional em áreas residenciais como a Zona Noroeste e em áreas de grande verticalização como a orla da praia e próximo ao centro comercial como no Gonzaga. Reafirma-se assim a lógica trazida anteriormente de que há um deslocamento preferencialmente das áreas residenciais para as áreas nas quais há a exploração de atividades econômicas.

O que é interessante salientar é que ao cruzarmos os dados apresentados entre as três últimas figuras, temos um acréscimo negativo que é o fato de as vias de acesso na Zona-Leste serem em sua maioria de pouca absorção de tráfego, além do fato de o acesso entre as Zona-Leste e Zona-Noroeste apresentar limitações, sendo necessário vencer barreiras geográficas como os morros, ou dividir espaço com a circulação de pessoas e cargas para dentro e fora do Município por meio da utilização das mesmas vias que dão acesso ao sistema Anchieta-Imigrantes

O último diagnóstico diz respeito à política de saneamento básico, mais especificamente em uma de suas modalidades a política de drenagem. No Município de

Santos, alguma de suas regiões são alagadas em períodos de chuva intensa, ou extraordinariamente quando há chuvas torrenciais não esperadas, dificultando ou impossibilitando assim a utilização das vias. Segundo levantamento realizado pelo Diagnóstico Consolidado, existem alguns poucos pontos de alagamento na Zona Leste e uma quantidade considerável de pontos de alagamento na Zona-Noroeste, com destaque para maior via de entrada e saída do Município, a Avenida Nossa Senhora de Fátima. Abaixo a ilustração dos pontos de alagamento:



(FONTE: SANTOS, 2013, P. 57)

Interessante correlacionar um importante dado social, já que a área em que há menos desenvolvimento é exatamente a área em que há um maior número de pontos de alagamento. Assim, em todas essas localidades mais um ponto de interferência negativa pode ser observado, pois soma-se a ausência de drenagem a precariedade das vias, da prestação de transporte público e a maior distância percorrida por estas pessoas, fatos estes que impactam no bem estar destas populações, bem como na eficiência da cidade como um todo integrado.

1.2 A Mobilidade no Plano Diretor do Município

Como instrumento máximo da política de desenvolvimento urbano, o Plano Diretor do Município apresenta alguns pontos interessantes e que em um panorama abstrato podem ser considerados como extremamente positivos para o enfrentamento dos desafios impostos na política em questão. Interessante também correlacionar o fato de que o diagnóstico apresentado no subtópico anterior tem como objetivo orientar a produção deste Plano Diretor, o qual tomou forma pela edição da Lei Complementar Municipal 827 de 27 de dezembro de 2013.

Em que pese todo o documento apresentar pontos de relevância para a estrutura do Município, inicia-se a análise de sua estrutura pelo fato de a mobilidade urbana ser uma das manifestações do desenvolvimento urbano sustentável, bem como um dos principais objetivos a serem alcançados.

Mais especificamente, o Plano Diretor trata do desenvolvimento da área portuária, fomentando o investimento a soluções mais amigáveis de transporte como o aquaviário e ferroviário, bem como mais benéficas do ponto de vista econômico, já que segundo o Sindicato das Agências de Navegação Marítima estima uma perda de R\$ 115.000.000,00 (cento e quinze milhões de reais) em razão de problemas estruturais, dentre os quais encontram-se os congestionamentos ocasionados pela saturação do modal rodoviário.

Além desta previsão, temos também a integração de equipamentos turísticos à participação nas estratégias de afirmação da presente política, por meio da atuação da Secretaria de Turismo, a qual poderá auxiliar na construção das políticas de mobilidade. A lógica que se extrai da presente característica do Plano Diretor se origina do fato de alguns dos meios pelos quais ocorre a exploração ser exatamente por meio de passeios que utilizam da mesma malha viária cotidianamente usada pelos munícipes ou visitantes que aqui chegam para se dirigir aos polos de atividades econômicas.

Outra importante característica do Plano Mestre do Município é previsão de fomento à pesquisa em novas soluções de mobilidade urbana com o intuito de adotar medidas que viabilizem a consolidação do Município e região como referência tecnológica nacional e internacional na área portuária, marítima, logística, de mobilidade urbana e de energias limpas.

Além destas características uma das que mais chamam a atenção é a preocupação com a acessibilidade dentro do Município, a qual se fará por meio da adequação dos

equipamentos públicos, sejam eles de transporte ou de apoio ao transporte, permitindo, por exemplo, que pessoas com deficiência sejam plenamente atendidas em suas necessidades de locomoção.

Somando-se a essas características, temos o incentivo a utilização de transporte público coletivo e o fomento a criação de infraestrutura cicloviária, possibilitando assim o desenvolvimento do transporte coletivo e individual não motorizado. Encontrando-se correlação entre este subtópico e o anterior, é possível verificar que o Plano Diretor vem enfrentar o problema apresentado quando lá no diagnóstico verificou-se o crescimento da frota individual de transporte motorizado e a diminuição do número de unidades que realizam o transporte coletivo.

Ponto nevrálgico é a resistência por parte de alguns setores da sociedade que não querem o desenvolvimento de políticas de fomento a transportes alternativos, limpos e mais benéficos à saúde. Em notícias jornalísticas locais, observa-se opiniões contrárias a utilização de bicicletas (UCHÔA, 2011) e reclamações pela criação de faixas específicas para ônibus, ou a proibição de estacionamento em determinados pontos de grande fluxo, em horários definidos.

Nesta toada, o documento ainda nos informa em seu artigo 99 que “o Município regulamentará o estacionamento de veículos privados e de transporte fretado nas vias, o serviço de táxis e lotações, a implantação de vias destinadas ao trânsito de bicicletas, bem como a circulação de veículos transporte de cargas. Várias destas políticas já estão em vigor, como por exemplo a utilização da “Zona Azul”, a criação de áreas específicas para tráfego de caminhões que queiram acessar o porto, o planejamento da criação de mais ciclovias, inclusive atendendo as regiões menos investidas, como a Zona-Noroeste.

Outra importante característica é encontrada no artigo 123 que prevê a integração dos diversos meios de transporte. Este é um ponto de grande relevância, já que esta integração permite a escolha por parte dos cidadãos de formas híbridas de locomoção, como a utilização de bicicletas em um determinado trecho e a utilização de coletivos em outro.

Por fim, temos uma ampla previsão nos artigos 124 e 125 da Lei Complementar Municipal 827/13 que reiteram o até aqui apontado, destacando-se contudo a reiterada preocupação com a inclusão das pessoas com deficiência, e com a previsão expressa de inclusão social por meio do fomento às políticas que desenvolvam a mobilidade dentro do Município, como por exemplo no âmbito do procedimento de regularização fundiária

e urbanística prever a realização de obras tendentes a proporcionar o acesso de veículos de transporte coletivo aos assentamentos urbanos.

1.3 O Plano de Mobilidade Urbana do Município de Santos

Atendendo aos preceitos da Política Nacional de Mobilidade Urbana em seu artigo 24 §1º que afirma que Em Municípios acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana, integrado e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido, temos um documento parcialmente publicado pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano no qual apresentam-se os princípios, objetivos diretrizes e metas a serem alcançadas para enfrentamento das questões propostas.

Este documento parcial (SANTOS, 2015) apresenta 4 indicadores e a separação das etapas, bem como o estabelecimento metas de curto, médio e longo prazo, sendo o primeiro destes indicadores 1.1.10 e 1.1.11 que tratam da porcentagem da frota de transporte aquaviário municipal e equipamento relacionado com acessibilidade para pessoas com deficiência e da porcentagem da frota de transporte público coletivo municipal com acessibilidade para pessoas com deficiência para qual foi estabelecido como meta de curto prazo (2,5 anos) 100% da frota adequada quanto à altura dos degraus, altura e anatomia dos balaústres, anatomia das roletas, dimensionamento dos bancos e largura de corredores, com padrões mais amigáveis para a terceira idade e 50% dos equipamentos urbanos de transporte público acessíveis e a manutenção de 100% da frota acessível; como meta de médio prazo (5 anos) 100% da frota adequada aos cadeirantes e a manutenção das conquistas alcançadas no curto prazo; e como meta de longo prazo a estabilização das conquistas de curto e médio prazo.

Para realizar estas metas o município fara dois levantamentos: da frota de transporte aquaviário municipal e equipamento relacionado (pontos de parada, estações), quantidade total e quantidade adaptada para pessoas com deficiência (identificar e mapear linhas) e planilha de dados; bem como Quantidade total de veículos de transporte coletivo e quantidade de veículos adaptados.

Continuando com os indicadores temos os itens 2.1.2 - Porcentagem de vias pavimentadas e oficiais do município e 2.1.3 - Porcentagem das áreas suscetíveis à deslizamento e alagamento, que pretende no curto prazo 100% das vias oficiais com

algum tipo de pavimentação e redução de 50% das áreas alagáveis e suscetíveis à deslizamento nos aglomerados subnormais; como meta de médio prazo 50% das vias oficializáveis, oficializadas e com algum tipo de pavimentação e redução de 100% das áreas alagáveis e suscetíveis à deslizamento nos aglomerados subnormais; e como meta de longo prazo 100% das vias oficializáveis, oficializadas e com algum tipo de pavimentação e a redução de 100% das áreas alagáveis e suscetíveis à deslizamento nos eixos de transporte coletivo.

Logicamente como está na fase de levantamento de dados, este levantamento recairá sobre o total de vias urbanas (oficiais e não oficiais) e daquelas com algum tipo de pavimentação e das áreas passíveis de alagamento e a deslizamento sobre o total de áreas urbanizadas do município com a identificação dos aglomerados subnormais.

O próximo indicador tratado é bem interessante, pois prevê a utilização do IPVA e do investimento público. Os itens 3.4.2 e 3.4.3 tratam da porcentagem do IPVA repassada aos municípios aplicada nos modais coletivos e não motorizados e da porcentagem de investimento público por modo de circulação. Respectivamente temos como meta de curto prazo 30% de destinação ao fundo de mobilidade urbana para aplicação nos modais coletivos e não motorizados e prioridade de desembolso da verba aplicável aos modais não motorizados e coletivos. Como meta de médio prazo temos 50% de destinação ao fundo de mobilidade urbana para aplicação nos modais coletivos e não motorizados e novamente a prioridade de desembolso da verba aplicável aos modais não motorizados e coletivos. Por fim, como meta de longo prazo temos 80% de destinação ao fundo de mobilidade urbana para aplicação nos modais coletivos e não motorizados e a manutenção da estratégia de desembolso da verba aplicável aos modais não motorizados e coletivos.

Os levantamentos necessários serão o da aplicação do repasse do imposto sobre a propriedade de veículos automotores (IPVA) no município e o levantamento da dotação orçamentária e cronograma de desembolso da verba pública por modal.

O Plano de Mobilidade termina com representações do levantamento das praças (em correspondência aos itens 1.1.10 e 1.1.11 com as localidades das praças, dos pontos turísticos, das praças em que há paradas para bicicletas, estabelecendo quais serão alvo no decorrer do tempo para atendimento das metas de curto, médio e longo prazo.

Em que pese o documento se mostrar incompleto, algumas das informações apresentadas são muito edificantes no sentido de trazerem importantes características da abordagem do Município para com o assunto. Demonstração desta abordagem prática pode ser observada quando o Município se propõe em transformar a abstratividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana, do Plano Diretor, de parte do diagnóstico consolidado em uma apresentação de soluções concretas por meio da análise específica de diversos indicadores, estabelecimento de metas, levantamento de dados e plano estratégico de implementação ao longo do tempo.

Outra demonstração de compromisso para com a mobilidade decorre do direcionamento de receita do Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores em frações que se elevam ao longo do tempo. Esta estratégia se colocada em prática trará uma importante inovação, já que permitirá o investimento contínuo e direcionado de uma verba pública que mesmo sem possuir direcionamento específico pela Teoria do Direito Tributário, demonstra lógica de aplicação, tanto do ponto de vista político quando enxergamos a PNMU como uma política redistributiva³, como do ponto de vista jurídico ao entender que a partir do advento da legislação urbanística geral⁴ e da legislação urbanística específica como no caso da política nacional, temos a necessidade de garantia de investimentos de forma a consolidar políticas de Estado como a abordada no presente trabalho.

Outro ponto marcante do plano é o compromisso com a transparência como visto da análise das metas correspondentes aos indicadores 4.1.1 e 4.1.2 que aliado ao investimento das receitas do IPVA fecharia um ciclo por meio da possibilidade dada à população de controlar o nível do investimento e verificar, por exemplo, se as metas lá estabelecidas nos itens 3.4.2 e 3.4.3 foram cumpridas. Além de verificar se tais metas foram cumpridas, poderá também se verificar especificamente o atendimento dos diversos indicadores trazidos e a evolução da aplicação do dinheiro público na persecução das metas específicas e estabelecidas para cada qual.

Assim o cidadão poderá, por exemplo, exigir que um determinado ponto específico que eventualmente esteja em atraso, receba atenção; ao mesmo tempo que permitirá aos administradores do Município corrigirem eventuais problemas de gestão,

³ Transferir-se há a arrecadação oriunda dos veículos particulares para estratégias públicas de transporte coletivo, por exemplo.

⁴ Exemplo marcante é o Estatuto das Cidades.

ou mesmo apurar irregularidades de conduta pela ação ou omissão de agentes públicos e políticos.

Critica-se, contudo, o fato de aparentemente dentro do documento termos já o estabelecimento de diversos indicadores sem que estes estejam disponibilizados para consulta como foram aqueles estudados neste subtópico. Retirando este fato, o plano apresenta-se de forma a transformar a abstratividade das previsões específicas encontradas no Plano Diretor em ações mais concretas para atingir ao objetivo maior que é a sustentabilidade dentro da Política de Mobilidade do Município.

Sendo assim, apresenta-se a seguir a estrutura constitucional e infraconstitucional em busca de alguns dos instrumentos que possam ser incorporados ou utilizados de forma a se atingir um maior grau de eficiência na execução desta política pública, com o foco de se atingir os seus objetivos de forma mais célere.

2. Estrutura Constitucional, Infraconstitucional e Instrumentos para otimização dos resultados.

2.1 Estrutura Constitucional e Infraconstitucional

Para buscarmos eventuais vulnerabilidades na Política do Município para apresentar instrumentos de otimização, devemos primeiro buscar a orientação constitucional que abrange a referida política pública, para permitir a limitação dos diplomas a serem consultados.

Dentro do texto constitucional, a mobilidade urbana seria uma das manifestações de um direito fundamental individual, o direito de ir e vir (RECH, 2015, P. 125), mas que, assim como o direito urbanístico-ambiental a qual está intrinsecamente conectada, apresenta-se como meio para consecução de direitos das mais variadas áreas, como a econômica, a social e a ambiental propriamente dita.

Desta forma, a sadia qualidade de vida como objetivo maior do Artigo 225 da Magna Carta, o direito de acesso às cidades por meio da construção de uma política de desenvolvimento urbano insculpida no artigo 182 da Carta de Direitos, a sustentabilidade necessária para a ordem econômica do 170 e a concretização de direitos sociais previstos no artigo 6º do mesmo diploma, orientam a persecução da afirmação desta política pública.

Além destes, pode-se também trazer neste meio abstrato, o fundamento maior da república que é a dignidade da pessoa humana, ou um dos objetivos de nosso Estado, a busca pelo desenvolvimento nacional como sustentação para a busca por formas de execução desta política pública.

Mais especificamente, a sadia qualidade de vida que se espera obter por meio da busca pela sustentabilidade dentro de nossas cidades ao afirmarmos a referida política, possui o condão de garantir ao trabalhador que viaja todo dia em busca de seu sustento um bem estar maior; aqueles que moram neste meio ambiente, formas menos poluentes e que menos impactem negativamente o seu cotidiano e de facilitação do acesso às suas moradias; aqueles que buscam o seu desenvolvimento pessoal, maneira menos gravosa de acessar a instituição na qual recebe sua educação.

Ou seja, investir em mobilidade é investir no combate às desigualdades sociais e na melhora do meio ambiente urbano por meio do acesso às possibilidades existentes, pois como defende Ermínia Maricato (2003, P. 152-153), as Cidades são responsáveis pela segregação das diversas camadas sociais sejam por questões ambientais ou por questões urbanas que se manifestam pela exclusão política daqueles que podem não ter condições de ter, ou serem impedidos de terem condições.

A construção do viés de aplicação da constituição, em que pese sua reconhecida normatividade (HESSE, 1991, P.24) e seu caráter validador das normas infraconstitucionais (KELSEN, 1999, P.148-149), possui uma limitação que decorre de sua natural abstratividade e generalidade. Assim, em que pese ser possível atingir parcialmente o objetivo aqui proposto de apresentar uma limitação da busca por instrumentos urbanísticos-ambientais capazes de otimizar a aplicação da política de Mobilidade Urbana no Município de Santos, o máximo que se pode extrair além disto é um viés interpretativo para orientar a aplicação destes instrumentos, seja em sua fase de elaboração, seja em sua fase de implementação e execução.

A construção e a busca deve-se partir do artigo 182 da constituição que nos informa que o papel da “política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei que tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes”.

O presente artigo não pode ser lido sem acrescentar outro já parcialmente comentado, o 225 que informa “todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente

equilibrado, bem de uso comum do povo e essencial à sadia qualidade de vida, impondo-se ao Poder Público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações”. Além disto, devemos também estabelecer que o desenvolvimento (econômico) a que se refere o artigo 182, é aquele sustentável e com fins sociais, conforme sua conjugação com o artigo 170, incisos III e VI da Constituição Federal.

Na presente norma verificamos uma única macropolítica e alguns critérios para sua criação e execução, sendo que a política é a de desenvolvimento urbano e seus dois objetivos são: ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem estar de seus habitantes. A norma produto dos três artigos em questão traz dentro de seu corpo quatro preocupações do constituinte: Desenvolvimento econômico, atendimento pleno aos fins sociais, sustentabilidade e bem estar da população.

Além disto, deve-se também ter em mente que a PNMU apresenta em seu artigo 6º um viés de integração regional, desenvolvimento local e características de política redistributiva e regulatória, ao passo que para disponibilizar formas mais sustentáveis de transporte, passa necessariamente a reconhecer a limitação do espaço que há dentro de uma cidade, o financiamento coletivo por meio dos instrumentos tributários e tarifários próprios e o atendimento da coletividade e não de setores privados ou particulares que agem em contramão a qualquer ideal de mobilidade sustentável.

Sendo assim, como parte da conclusão do subtópico, o intérprete deverá saber que a vertente de interpretação extraída da Constituição para aplicação ou solução de conflitos deverá necessariamente entender que a Política de Mobilidade Urbana é uma política redistributiva, que todos são responsáveis pela sua concretização; que esta concretização necessariamente não serve somente a presente, mas também às futuras gerações; que esta interpretação deverá procurar garantir ordenação territorial, desenvolvimento econômico, acesso à cidade, bem estar físico e psicológico por meio do fomento às soluções coletivas e o desincentivo às soluções particulares observando-se as prescrições das ciências que envolvem a complexa teia ambiental, observando-se todas as peculiaridades regionais e locais na construção de uma solução efetiva, eficiente e eficaz.

Os instrumentos podem ser extraídos da leitura do próprio artigo 182, que nos informa sobre a existência de diretrizes gerais em lei específica, sendo esta a Lei 10.257/01.

2.2 Diretrizes Gerais e Instrumentos para otimização dos resultados.

O Estatuto das cidades, em consonância com a constituição se apresenta como uma lei geral que visualiza o ordenamento Urbano de forma a entregar desenvolvimento e qualidade de vida à população residente. Sua estratégia de baseia na criação de um documento único no qual se estabelece o planejamento da macropolítica de desenvolvimento urbano que “formam um plexo de normas que permitem o racional aproveitamento do solo urbano, planificando a vida em comunidade, dando à propriedade sua função social, com o objetivo de melhoria da qualidade do meio ambiente urbano, em todas suas dimensões” (SANTIN e MARAGON, 2008, P.91).

Independentemente das Diretrizes e instrumentos existentes dentro do Estatuto das Cidades, chamamos a atenção para a seguinte passagem de Nelson Saule Júnior (2001, P.14):

“Cabe aos Municípios aplicar as diretrizes gerais, de acordo com as suas especificidades e realidade local, devendo para tanto constituir uma ordem legal urbana própria e específica, tendo como instrumentos fundamentais a Lei Orgânica Municipal e o Plano Diretor”.

O Plano Diretor já foi analisado, cabendo somente encontrar dentro das diretrizes gerais, aquelas que mais interessam à otimização dos resultados buscados pela PNMU. No total são 23 diretrizes gerais que segundo, elencadas abaixo:

- Garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações.
- Gestão democrática por meio da participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação,

execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano.

- Cooperação entre os governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, em atendimento ao interesse social.
- Planejamento do desenvolvimento das cidades, da distribuição espacial da população e das atividades econômicas do Município e do território sob sua área de influência, de modo a evitar e corrigir as distorções do crescimento urbano e seus efeitos negativos sobre o meio ambiente.
- Oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais.
- Ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar a utilização inadequada dos imóveis urbanos; a proximidade de usos incompatíveis ou inconvenientes; a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como pólos geradores de tráfego, sem a previsão da infraestrutura correspondente; o parcelamento do solo, a edificação ou o uso excessivos ou inadequados em relação à infraestrutura urbana; a retenção especulativa de imóvel urbano, que resulte na sua subutilização ou não utilização; a deterioração das áreas urbanizadas; a poluição e a degradação ambiental; a exposição da população a riscos de desastres.
- Integração e complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, tendo em vista o desenvolvimento socioeconômico do Município e do território sob sua área de influência.
- Adoção de padrões de produção e consumo de bens e serviços e de expansão urbana compatíveis com os limites da sustentabilidade ambiental, social e econômica do Município e do território sob sua área de influência.
- Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização.
- Adequação dos instrumentos de política econômica, tributária e financeira e dos gastos públicos aos objetivos do desenvolvimento urbano, de modo a privilegiar os investimentos geradores de bem-estar geral e a fruição dos bens pelos diferentes segmentos sociais.

- Recuperação dos investimentos do Poder Público de que tenha resultado a valorização de imóveis urbanos.
- Audiência do Poder Público municipal e da população interessada nos processos de implantação de empreendimentos ou atividades com efeitos potencialmente negativos sobre o meio ambiente natural ou construído, o conforto ou a segurança da população.
- Proteção, preservação e recuperação do meio ambiente natural e construído, do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico.
- Regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas por população de baixa renda mediante o estabelecimento de normas especiais de urbanização, uso e ocupação do solo e edificação, consideradas a situação socioeconômica da população e as normas ambientais.
- Simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo e das normas edilícias, com vistas a permitir a redução dos custos e o aumento da oferta dos lotes e unidades habitacionais.
- Isonomia de condições para os agentes públicos e privados na promoção de empreendimentos e atividades relativos ao processo de urbanização, atendido o interesse social.
- Estímulo à utilização, nos parcelamentos do solo e nas edificações urbanas, de sistemas operacionais, padrões construtivos e aportes tecnológicos que objetivem a redução de impactos ambientais e a economia de recursos naturais.
- Tratamento prioritário às obras e edificações de infraestrutura de energia, telecomunicações, abastecimento de água e saneamento.

Em que pese a importância para o Município do atendimento de todas as diretrizes acima, far-se-á a correlação das mais importantes para a mobilidade urbana, deixando claro que as não comentadas possuem interferência direta ou indireta com a Política de mobilidade urbana, mas que estão abordadas ou no início deste capítulo pela construção da interpretação, ou como comentários à política de mobilidade urbana em suas características abstratas e concretas.

No item de n.º 5 da lista de diretrizes trazidas, temos que a ordenação do uso do solo para se evitar polos geradores de tráfego quando da instalação de empreendimentos

ou atividades sem que haja a correspondente infraestrutura de suporte. A observância desta diretriz é de suma importância para a concretização da PNMU, já que a prevenção à criação de empreendimentos que em sua natureza acumulem uma quantidade excessiva de tráfego importa na aplicação da lógica oriunda do direito urbanístico-ambiental de que os prejuízos advindos das atividades não podem socializados, devendo ser internalizados pela diminuição do empreendimento ou na garantia de contraprestação/compensação suficiente para sanar o problema gerado.

Esta diretriz tem direta ligação com a de n.º 9 que é necessário uma justa distribuição dos ônus e prejuízos oriundos da urbanização. Ao somarmos ambas as diretrizes temos uma verdade inconveniente no Município, já que não existe de forma transparente a efetiva comprovação de entrega de contraprestações em razão da construção de empreendimentos, ou se há, estas não são aproveitadas. Exemplos marcantes são os monumentais empreendimentos imobiliários em diversas localidades da cidade.

Confirmando o até aqui sustentado, segundo Isabel Cristina Eiras de Oliveira ao explicar as razões da diretriz apresentada (2001, P.9):

“Na busca da justa distribuição de benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização, o poder público passa a atuar em sintonia com outro importante princípio do Estatuto da Cidade que é a recuperação de parcela da valorização imobiliária gerada pelos investimentos públicos em infra-estrutura social e física realizados com a utilização dos impostos recolhidos – pagos por todos – que, até agora, vinham sendo apropriados, privadamente por parcela privilegiada da população

Aqui, mais uma vez, o Estatuto busca reverter o quadro encontrado com frequência em nossas cidades onde o comportamento, histórico e habitual, dos proprietários de imóveis urbanos ou de empresários imobiliários causa nocivos rebatimentos no tecido urbano e oneram a administração pública. Com a aquiescência do próprio poder público, estes proprietários retêm áreas, como reserva especulativa, aguardando a crescente valorização da propriedade e se beneficiam diretamente com a implantação de infra-estrutura.

O elo entre esta diretriz com a de n.º 10 e conseqüentemente com a política de mobilidade, está na viabilização da construção de políticas econômicas e tributárias para o apoio à iniciativas para entrega de bem estar social. Assim de um lado, aqueles que causam impactos negativos ao empreender, devem apresentar contrapartida, ao passo que o poder público enfrentara a questão de forma mais direta, não necessariamente tendo que se preocupar com eventuais gastos decorrentes da socialização dos prejuízos.

Neste ponto, o comentado no tópico 1 sobre os indicadores e metas de investimento do IPVA em curto, médio e longo prazo atende parcialmente a construção da política de mobilidade por uma atuação conjunta entre as Leis 10.257/01 e 12.587/12 contanto que se aplique sistematicamente as diretrizes e instrumentos que serão apresentados para maximização dos resultados.

Continuando, a diretriz de atendimento às políticas prioritárias de saneamento abastecimento e tratamento de água é de suma importância pelos motivos apresentados no capítulo segundo quando da análise do diagnóstico consolidado na construção do mapa das enchentes e a necessidade de investimento em políticas de drenagem, principalmente nas áreas menos abastadas. Em que pese existirem problemas, há ao menos planejamento para a remediação destes.

Por fim, a diretriz que institui a necessidade de regularização fundiária de áreas ocupadas por populações de baixa renda, observando as peculiaridades, normas e riscos ambientais também se apresenta como forte indutor de uma Política de Mobilidade Plena, que possa atender a todos os municípios. Em que pese estar em fase de planejamento para posterior execução, os documentos analisados no capítulo segundo dão conta de que há levantamentos e possíveis futuros investimentos, devendo estes serem postos em prática.

O estatuto das cidades nos disponibiliza para sua concretização algumas ferramentas urbanísticas separadas em categorias como: a) planejamento municipal, b) institutos tributários e financeiros, c) institutos jurídicos e políticos, d) planos nacionais, regionais e locais de ordenação e desenvolvimento econômico; e) planejamento de regiões metropolitanas, aglomerações e microrregiões e; f) Estudos de Impacto Ambientais e de Impacto de Vizinhança. Comentaremos apenas aqueles que se apresentam em maior consonância com a proposta aqui apresentada.

Desta forma, seria deveras interessante a adoção pelo Município de mecanismos de incentivos e benefícios fiscais e financeiros a empreendedores que disponibilizem práticas de mobilidade urbana sustentáveis, como a criação de estacionamentos de

bicicletas ou que utilizem estas como meio de transporte principal da prestação de seu serviço⁵, ou ainda aqueles que disponibilizem serviços de apoio aos que queiram utilizar de transporte não motorizado ou andar a pé, como banheiros com duchas, serviços de manutenção de bicicletas.

Alguns exemplos destes empreendimentos podem ser visualizados quando damos uma atenção para a Capital de nosso Estado, a cidade de São Paulo. Alguns empreendedores tem trabalhado em serviço de entregas com bicicletas e scooters elétricos⁶ e que tem por escopo “gerar desenvolvimento econômico enquanto melhora a qualidade de vida das pessoas ao seu redor” (CARBONOZERO, 2015), outros nesta mesma toada apresentam um conceito multifuncional “de loja, oficina, café e park’n shower” (ARO27, 2015), no qual criam uma típica “casa do café”, mas com serviços e praticidades para aqueles que utilizam bicicletas como a possibilidade de o usuário tomar um banho, cuidar da aparência ou mesmo tomar o seu café da manhã e aproveitar para consertar sua bicicleta(G1, 2014).

Outra espécie de benefício fiscal ou financeiro interessante seria aquele destinado às empresas que fomentem a utilização de transportes alternativos menos poluentes ao exemplo do que já vêm se espalhando em nossa Capital, o programa “Bike da Firma”. Este aplicativo oferece prêmios em um sistema simples de “quanto mais você pedala, mais você ganha⁷” (BIKEDAFIRMA, 2015) e que podem ser adotados por empresas que se tornam parceiras e oferecem os benefícios aos seus funcionários.

A lógica pela entrega destes benefícios é em razão da função social que a empresa vem prestando diretamente e indiretamente por meio de suas atividades. Desta forma, o incentivo surge em uma dupla função: fomentar quem empreende de forma sustentável e incentivar aqueles que não empreendem desta forma com a possibilidade de competirem novamente de igual para igual com aqueles que recebem os benefícios.

Outro ponto positivo da aplicação de um sistema de incentivos e benefícios fiscais e financeiros é o fato o particular estar exercendo o papel que o Próprio Estado se atribuiu, participando ativamente da concretização das políticas públicas por ele planejadas e executadas, mas dispondo não de recursos públicos e sim de meios próprios, além de estar arcando com o risco da inovação trazida ao mercado.

⁵ Ex: Serviço de entregas.

⁶ Fonte menos poluente e considerada como forma mais benéfica para a mobilidade, inclusive pela própria sistemática da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

⁷ Interessante os dados trazidos pelo aplicativo. A Média por ciclista é de 37km com uma perda de 1850 Kcal, gerando uma economia de 80 litros de gasolina e a não emissão de 200 m³ de CO².

Além do incentivo econômico, dentre os instrumentos que se destacam, temos no Artigo 4º, Inciso VI e seus parágrafos que nos apresentam o Estudo de Impacto de Vizinhaça. Com arcabouço constitucional no mesmo sentido do já trabalhado, esta Modalidade de Estudo Ambiental se apresenta como uma importante forma de controle do uso conforme a função social da propriedade.

Vale ressaltar que em acordo com o próprio Estatuto das Cidades, com a Lei de Mobilidade e o princípio democrático que rege o nosso Estado, o referido se apresenta de forma a contemplar a participação popular, já que o próprio parágrafo 3º do Artigo 4º da Lei 10.257/01 afirma que os instrumentos previstos no Estatuto que por ventura demandem dispêndio de recursos por parte do Poder Público municipal, obrigatoriamente devem ser objeto de controle social, garantida a participação de comunidades, movimentos e entidades da sociedade civil.

Os objetivos deste instrumento passam necessariamente pela gestão do uso do solo, mas que assumem uma feição preventiva de impactos quando lido em conformidade com os ensinamentos de Raquel Helena Valési (2014, P.167):

“Nesse diapasão, podemos afirmar que o EIV caracteriza-se como instrumento que permite a tomada de medidas preventivas pelo poder público a fim de evitar o desequilíbrio no desenvolvimento urbano e garantir condições adequadas de ocupação dos espaços habitáveis, objetivando a proteção dos interesses difusos dos cidadãos”.

E com o próprio Estatuto das cidades em seu artigo Art. 37 quando nos informa que:

“O EIV será executado de forma a contemplar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade quanto à qualidade de vida da população residente na área e suas proximidades, incluindo a análise, no mínimo, das seguintes questões:

- I – adensamento populacional;
- II – equipamentos urbanos e comunitários;
- III – uso e ocupação do solo;
- IV – valorização imobiliária;

- V – geração de tráfego e demanda por transporte público;
- VI – ventilação e iluminação;
- VII – paisagem urbana e patrimônio natural e cultural.

Além de ser um instrumento de gestão pública, jurídico, pois vinculante à função que lhe é dada pela Lei e técnico em seu conteúdo, o estudo é determinante para o cumprimento do Plano Diretor e por consequência da estratégia de mobilidade urbana adotada por um determinado município, já que age como instrumento específico destinada para este fim.

Esta afirmativa encontra respaldo quando acompanhado da leitura da autora Eliane Tomiasi Paulino (2011, P.6), a qual em uma abordagem envolvendo empírico em Londrina no Paraná, no qual em uma pequena passagem discorre sobre parte de sua dimensão técnica:

“Sendo assim, o EIV divide-se em três partes: caracterização do empreendimento, caracterização da vizinhança e avaliação do impacto do empreendimento na vizinhança, em correspondência com as variáveis mínimas anteriormente arroladas, na ausência de outras eventualmente existentes. Isso implica análise da relação existente entre o porte da obra, o local onde será implantada e a natureza da atividade, pois só assim sua área de influência será devidamente identificada”.

Isto posto, ao passo que a Lei prevê um instrumento desta magnitude e com objetivos tão vantajosos do ponto de vista urbanístico-ambiental, cumpre ao Estado deter em seu arcabouço legal, previsões no sentido de albergarem ao máximo o número de variáveis que impactam negativamente na mobilidade dentro de um determinado território. Além disto, também deverá deter um corpo técnico capaz de identificar toda vez que acionado e diante do porte da obra e a natureza da atividade que se deseja instalar, todas as zonas de influências.

Esta lógica se baseia no fato de as políticas públicas se desenvolverem de forma horizontal. Sendo assim, uma política que pretenda desenvolver o município pela disponibilidade de unidades habitacionais, também deve levar em consideração os impactos advindos da construção de cada unidade, já que a sociedade arcará com parte

dos custos pela necessidade do desenvolvimento das políticas de infraestrutura e transporte necessárias para suportarem.

Como visto anteriormente, uma característica do Município de Santos é a crescente verticalização, o que gera o aumento da densidade populacional e por consequência a necessidade de viagens diárias destas e para estas localidades. Em que pese, por exemplo, ter um grande plano diretor, o Município não demonstra aplicar de forma adequada o instrumento em questão.

De qualquer forma, caso se demonstre necessário prevenir e empreender, o estudo também serve como meio para se aferir a compensação urbanística, mediante a análise dos impactos negativos diante dos critérios elencados.

Como é a Lei do Município que dita quais são as regras para a realização do Estudo, nos socorremos da LC 793/2013 que disciplina a exigência do estudo prévio de impacto de vizinhança e cria o atestado de conformidade de infraestrutura urbana e ambiental, no âmbito do Município de Santos.

Características interessantes e que precisam ser mudadas passam pela análise de dois de seus anexos, o I e o III. No primeiro verifica-se que as estruturas que são elegíveis para realização de qualquer estudo de impacto são de grande porte. Senão vejamos:

Anexo I

Atividades ou Empreendimentos em que há exigência do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança – EIV

Empreendimentos/Atividades	Limites
Loteamentos em geral, exceto as áreas de regularização fundiária	todos
Edifícios ou conjuntos plurihabitacionais, inclusive "flat-service" ou "apart-hotel"	N > 200
Edifícios destinados à prestação de serviços	ATC > 20.000 m ² ou ATT > 10.000 m ²
Edifícios de uso comercial	ATC > 30.000 m ²
Oficinas mecânicas, comércio e depósito de resíduos e sucatas metálicas e não metálicas (ferro-velhos), de materiais recicláveis (ecopontos) e atividades poluentes ou não relacionadas com a triagem, transbordo e reciclagem de materiais	ATT > 5.000 m ²
Atividades portuárias e retroportuárias permitidas nas zonas portuárias e retroportuárias	ATT > 20.000 m ²
Edifícios de uso industrial	ATC > 10.000 m ²
Presídios, Cemitérios, Necrotérios	todos
Atividades portuárias e retroportuárias desconformes	todas
Extração e/ou beneficiamento de minerais	todos

Em edifícios de uso misto, será computada a soma de cada item previsto para cada uso.

ATC = área total construída
ATT = área total do terreno
N= número de unidades

No segundo, uma série de empreendimentos e atividades que são dispensadas da realização de qualquer estudo, como estabelecimentos educacionais atividades recreativas, sociais esportivas, culturais, hospitais, templos religiosos. A soma destes dois anexos apresenta uma grande vulnerabilidade na Política do Município, pois no primeiro estabelece apenas grandes empreendimentos como elegíveis para compensações ou mitigações e no segundo estabelece exceções para empreendimentos tão ou mais impactantes, de certa forma se omitindo para com a possibilidade de utilização deste instrumento de política urbana na otimização da política de mobilidade no Município de Santos.

Conclusões

Levando em consideração o analisado neste trabalho, conclui-se que a Política de Mobilidade Urbana e suas políticas interferentes possuem atenção do Município, pelo levantamento detalhado posto a disponibilização da sociedade para consulta. Conclui-se que a edição do Plano Diretor teve como um de seus objetivos enfrentar as vulnerabilidades apresentadas quando do levantamento realizado pelo Diagnóstico. Conclui-se que o Plano de Mobilidade na parte consultável apresenta informações mais concretas de como seus indicadores e metas atenderão aos objetivos propostos pelo Plano diretor e pela Política Nacional. Conclui-se, contudo, que a existência de parte não consultável em tal documento, fere a transparência necessária, bem como possibilidades de análise mais profunda de seu conteúdo.

Independentemente deste fator negativo, a Política do Município de apresenta bem construída, necessitando apenas apresentar sua execução completa na realidade. Em que pese ser dotada de inúmeros pontos positivos e benéficos para os ideais de mobilidade urbana sustentável, encontram-se vulnerabilidades, pois se trouxermos outros documentos legais como formas de otimização da referida política, é possível ampliarmos os resultados esperados.

A análise constitucional e infraconstitucional na busca por instrumentos urbanísticos neste sentido, bem como de uma interpretação para guiar sua aplicação encontram-se como objetivos cumpridos do presente trabalho, pois como viés interpretativo, temos o seguinte resultado: “A Política de Mobilidade Urbana é uma política redistributiva, que todos são responsáveis pela sua concretização; que esta concretização necessariamente não serve somente a presente, mas também às futuras

gerações; que esta interpretação deverá procurar garantir ordenação territorial, desenvolvimento econômico, acesso à cidade, bem estar físico e psicológico por meio do fomento às soluções coletivas e o desincentivo às soluções particulares observando-se as prescrições das ciências que envolvem a complexa teia ambiental, observando-se todas as peculiaridades regionais e locais na construção de uma solução efetiva, eficiente e eficaz”. Como resultado da busca por instrumentos de otimização, a escolha é mais acertada quando nos socorremos do Estatuto das Cidades.

Dentro de seu arcabouço normativo, dois instrumentos se destacam quando pensamos em estratégias para otimização dos resultados da política de mobilidade urbana. O Primeiro passa por incentivos tributários e fiscais aqueles que empreendam no sentido de englobar a mobilidade como forma de negócio e aqueles que prestam serviços de apoio aos usuários de meios de transporte menos poluentes.

O segundo instrumento de otimização que pode ser apresentado, o é em razão de uma das maiores falhas do Município ser a grande verticalização de suas construções. Como forma de otimizar os resultado apresentamos o Estudo de Impacto de Vizinhança como instrumento de controle e compensação dos danos urbanístico, bem como forma de impedir a socialização dos prejuízos, já que pela análise dos anexos da Lei Complementar que o regulamenta, diversas são as possibilidades para escapar da realização do presente estudo, pois o anexo I prevê sua obrigatoriedade apenas para grandes empreendimentos, e o anexo terceiro exclui inclusive grandes empreendimentos, caso se enquadre em uma das hipóteses lá mencionadas, que gozam de uma amplitude muito elevada.

Por fim, quanto ao primeiro instrumento, recomenda-se sua implementação no município. Quanto ao segundo recomenda-se a edição de uma nova lei complementar para regulamentação do EIV utilizando-se critérios de exclusão menos abrangentes, bem como diminuindo o tamanho dos empreendimentos e atividades que o deverão realizar.

Bibliografia

ARO27. **Quem somos?** São Paulo: 2015, disponível em: <<http://www.aro27.com.br/>>, acessado em: 25 de julho de 2015.

BIKEDAFIRMA. **Como funciona?** São Paulo: 2015, disponível em: <<http://bikedafirma.com/>>, acessado em 25 de julho de 2015.

CARBONZERO. **A Empresa**. São Paulo: 2015, disponível em: <<https://carbonozeroCourier.com.br/site/empresa/>>, acessado em 25 de julho de 2015.

G1. **Jovens lucram vendendo 'banho e estacionamento' para ciclistas em SP**. São Paulo: 2014, disponível em: <<http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2014/05/jovens-lucram-vendendo-banho-e-estacionamento-para-ciclistas-em-sp.html>>, acessado em: 25 de julho de 2015.

Hesse, Konrad. **A Força Normativa da Constituição**. Porto Alegre: Sérgio Antônio Fabris Editor, 1991.

Kelsen, Hans. **Teoria Pura do Direito**. Tradução: João Baptista Machado. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

OLIVEIRA, Isabel Cristina Eiras de. **Estatuto da Cidade para compreender**. Rio de Janeiro: IBAM/DUMA, 2001.

PAULINO. Estudo de Impacto de Vizinhança: alguns apontamentos a partir do caso de Londrina-PR. Caderno Prudentino de Geografia, Presidente Prudente, n.33, v.2, p.146-169, ago./dez.2011.

SANTOS. **Plano Municipal de Mobilidade Urbana**. Santos: 2015. Disponível em: http://www.santos.sp.gov.br/static/files/conteudo/Pag_Internas/apresentacao_PMMU_CMDU.pdf, acessado em: 16 de julho de 2015.

SANTOS. **Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano: Diagnóstico Consolidado**. Santos: 2013. Disponível em: <http://www.santos.sp.gov.br/sites/default/files/conteudo/Diagn%C3%B3stico%20Consolidado%20Revis%C3%A3o%20Plano%20Diretor%20Santos.pdf>, acessado em: 9 de julho de 2015.

SAULE JÚNIOR, Nelson; ROLNIK, Raquel. **Estatuto da Cidade: novos horizontes para a reforma urbana**. São Paulo, Pólis, 2001.

VALÉSI, Raquel Helena. **A Contribuição Do Estudo Do Impacto De Vizinhança Como Processo De Transformação Do Direito De Propriedade**. Revista da Faculdade de Direito da Universidade São Judas, n.º 2, 2014. Disponível em: <<http://www.usjt.br/revistadireito/numero-2/11-raquel-helena.pdf>>, acessado em 28 de julho de 2015.