

IV CONGRESSO NACIONAL DA FEPODI

DIREITO AMBIENTAL, GLOBALIZAÇÃO E SUSTENTABILIDADE II

LIVIA GAIGHER BOSIO CAMPELLO

MARIANA RIBEIRO SANTIAGO

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 – FEPODI

Presidente - Yuri Nathan da Costa Lannes (UNINOVE)

1º vice-presidente: Eudes Vitor Bezerra (PUC-SP)

2º vice-presidente: Marcelo de Mello Vieira (PUC-MG)

Secretário Executivo: Leonardo Raphael de Matos (UNINOVE)

Tesoureiro: Sérgio Braga (PUCSP)

Diretora de Comunicação: Vivian Gregori (USP)

1ª Diretora de Políticas Institucionais: Cyntia Farias (PUC-SP)

Diretor de Relações Internacionais: Valter Moura do Carmo (UFSC)

Diretor de Instituições Particulares: Pedro Gomes Andrade (Dom Helder Câmara)

Diretor de Instituições Públicas: Nevitton Souza (UFES)

Diretor de Eventos Acadêmicos: Abimael Ortiz Barros (UNICURITIBA)

Diretora de Pós-Graduação Lato Sensu: Thais Estevão Saconato (UNIVEM)

Vice-Presidente Regional Sul: Glauce Cazassa de Arruda (UNICURITIBA)

Vice-Presidente Regional Sudeste: Jackson Passos (PUCSP)

Vice-Presidente Regional Norte: Almério Augusto Cabral dos Anjos de Castro e Costa (UEA)

Vice-Presidente Regional Nordeste: Osvaldo Resende Neto (UFS)

COLABORADORES:

Ana Claudia Rui Cardia

Ana Cristina Lemos Roque

Daniele de Andrade Rodrigues

Stephanie Detmer di Martin Vienna

Tiago Antunes Rezende

ET84

Ética, ciência e cultura jurídica: IV Congresso Nacional da FEPODI: [Recurso eletrônico on-line] organização FEPODI/ CONPEDI/ANPG/PUC-SP/UNINOVE;

coordenadores: Livia Gaigher Bosio Campello, Mariana Ribeiro Santiago – São Paulo: FEPODI, 2015.

Inclui bibliografia

ISBN: 978-85-5505-143-2

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

Tema: Ética, ciência e cultura jurídica

1. Direito – Estudo e ensino (Pós-graduação) – Brasil – Congressos. 2. Ética. 3. Ciência. 4. Cultura jurídica. I. Congresso Nacional da FEPODI. (4. : 2015 : São Paulo, SP).

CDU: 34



www.fepodi.org

IV CONGRESSO NACIONAL DA FEPODI

DIREITO AMBIENTAL, GLOBALIZAÇÃO E SUSTENTABILIDADE II

Apresentação

Apresentamos à toda a comunidade acadêmica, com grande satisfação, os anais do IV Congresso Nacional da Federação de Pós-Graduandos em Direito – FEPODI, sediado na Pontifícia Universidade Católica de São Paulo –PUC/SP, entre os dias 01 e 02 de outubro de 2015, com o tema “Ética, Ciência e Cultura Jurídica”.

Na quarta edição destes anais, como resultado de um trabalho desenvolvido por toda a equipe FEPODI em torno desta quarta edição do Congresso, se tem aproximadamente 300 trabalhos aprovados e apresentados no evento, divididos em 17 Grupos de Trabalhos, nas mais variadas áreas do direito, reunindo alunos das cinco regiões do Brasil e de diversas universidades.

A participação desses alunos mostra à comunidade acadêmica que é preciso criar mais espaços para o diálogo, para a reflexão e para a troca e propagação de experiências, reafirmando o papel de responsabilidade científica e acadêmica que a FEPODI tem com o direito e com o Brasil.

O Formato para a apresentação dos trabalhos (resumos expandidos) auxilia sobremaneira este desenvolvimento acadêmico, ao passo que se apresenta ideias iniciais sobre uma determinada temática, permite com considerável flexibilidade a absorção de sugestões e nortes, tornando proveitoso aqueles momentos utilizados nos Grupos de Trabalho.

Esses anais trazem uma parcela do que representa este grande evento científico, como se fosse um retrato de um momento histórico, com a capacidade de transmitir uma parcela de conhecimento, com objetivo de propiciar a consulta e auxiliar no desenvolvimento de novos trabalhos.

Assim, é com esse grande propósito, que nos orgulhamos de trazer ao público estes anais que, há alguns anos, têm contribuindo para a pesquisa no direito, nas suas várias especialidades, trazendo ao público cada vez melhores e mais qualificados debates, corroborando o nosso apostolado com a defesa da pós-graduação no Brasil. Desejamos a você uma proveitosa leitura!

São Paulo, outubro de 2015.

Yuri Nathan da Costa Lannes

O DIREITO A MOBILIDADE URBANA E O PLANEJAMENTO INTEGRADO PARTICIPATIVO EM BELO HORIZONTE/MG

EL DERECHO A LA MOVILIDAD URBANA Y LA PLANIFICACIÓN PARTICIPATIVA INTEGRADA EN BELO HORIZONTE/MG

**Eriton Geraldo Moura Vieira
Priscila Gabrielle Rodrigues Carvalho**

Resumo

O presente estudo tem o escopo de analisar a inserção de um modelo sustentável de mobilidade urbana através de um planejamento integrado participativo capaz de interferir diretamente na qualidade de vida da população belo-horizontina. A necessidade de implementação de princípios e diretrizes de sustentabilidade, bem como a monitoração dos elementos que caracterizam o ambiente urbano é evidente, à medida que ampliam os problemas ambientais, econômicos e sociais responsáveis pelo declínio da qualidade de vida nas cidades. A mobilidade urbana configura-se atualmente como um problema complexo e extenso que atinge toda a região metropolitana e a solução para se alcançar um desenvolvimento sustentável e integrado perpassa pela implantação de um padrão urbano sustentável em que a participação organizada de várias partes interessadas no planejamento é um elemento imprescindível para o combate da insustentabilidade do atual sistema de mobilidade urbana em Belo Horizonte/MG.

Palavras-chave: Desenvolvimento sustentável, Mobilidade urbana, Planejamento

Abstract/Resumen/Résumé

El estudio tiene el alcance para considerar la inclusión de un modelo sostenible para la movilidad urbana mediante una planificación participativa integrada capaz de interferir directamente en la calidad de vida de la población belo-horizontina. La necesidad de poner en práctica los principios y directrices de sostenibilidad, así como la vigilancia de los elementos que caracterizan el entorno urbano es evidente, ya que amplían los problemas ambientales, económicos y sociales responsables de la disminución de la calidad de vida en las ciudades. La movilidad urbana se configura en la actualidad como un problema complejo y generalizado que afecta a toda área metropolitana y la solución para lograr un desarrollo sostenible e integrado impregna la aplicación del modelo urbano sostenible, donde la participación organizada de los diversos interesados en la planificación es un elemento esencial para combatir la insostenibilidad del sistema de movilidad urbana actual en Belo Horizonte/MG.

Keywords/Palabras-claves/Mots-clés: Desarrollo sostenible, Movilidad urbana, Planificación

1 INTRODUÇÃO

O século XXI aponta para um crescimento mundial da população vivendo nas cidades, fazendo com que a humanidade se torne eminentemente urbana a partir de então.

Nesse interim, as questões relacionadas à sustentabilidade do planeta e a qualidade de vida estão em pauta nas principais discussões globais, e o crescimento demográfico nas grandes cidades, aliado à ausência de um planejamento eficiente da mobilidade urbana, fizeram com que o automóvel, como uso individual de deslocamento, se transformasse em um problema urgente e atual, já que causador de impactos ao meio ambiente natural e de efeitos negativos na qualidade de vida e saúde das pessoas.

Nesta esteira, a proposta do presente trabalho é defender que a mobilidade em Belo Horizonte/MG, deve ser pensada de forma integrada, por meio do estabelecimento de um planejamento participativo de cooperação nas políticas públicas.

O Planejamento Participativo permite coordenar ideias, ações, perspectivas e compartilhar preocupações e utopias, ao invés de priorizar a conformação de instâncias formais e estáticas já estabelecidas.

É certo que quando ocorre à participação de várias pessoas no planejamento, entre elas, os entes federativos, especialmente os das metrópoles, abre-se um leque bem maior de opções, devendo as partes se relacionarem cooperativamente, integrando o planejamento, os procedimentos e a gestão do transporte público, como a melhor forma estrutural para se gerenciar a mobilidade de uma sociedade em rede. Ademais, é imprescindível a participação dos cidadãos para resolução dos problemas advindos da mobilidade urbana como forma de se estruturar o Estado de Direito em termos democráticos. Com base nesses pontos, desenvolver-se-á, no presente trabalho, um estudo descritivo analítico através de pesquisa bibliográfica e pura, visto que terá como finalidade a ampliação de conhecimentos na área; descritiva, posto que buscar-se-á descrever, explicar e esclarecer o fenômeno observado; e exploratória, objetivando aprimorar as ideias através de outros estudos sobre o tema em foco.

2 A MOBILIDADE URBANA E O PLANEJAMENTO PARTICIPATIVO EM BELO HORIZONTE/MG

Pode-se dizer, que o processo de habitação dos grandes centros urbanos, tem-se dado de forma intensa e desordenada, causando graves impactos à qualidade de vida da população.

Belo Horizonte, “a primeira capital planejada do país, foi projetada para abrigar 200.000 habitantes e hoje, conforme dados do IBGE, possui 2.375.151 de habitantes” (BRITO, 2013, p. 13).

A Lei n. 12.587 de 2012 que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana tratou de conceituar o que seja mobilidade urbana, definindo-a como “a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” (BRASIL, 2012). Veja-se que a promulgação da Lei n. 12.587/2012, aparece como direcionador para superar os desafios atuais do sistema de mobilidade urbana, estabelecendo princípios, objetivos e diretrizes.

Nesse sentido, a Lei n. 12.587/2012 procura integrar os modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território dos municípios no território nacional, contribuindo para o acesso universal à cidade.

O art. 3º define o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana:

Art. 3º O Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é o conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município.

§ 1º

São modos de transporte urbano:

I - motorizados; e

II - não motorizados.

§ 2º Os serviços de transporte urbano são classificados:

I - quanto ao objeto:

a) de passageiros;

b) de cargas;

II - quanto à característica do serviço:

a) coletivo;

b) individual;

III - quanto à natureza do serviço:

a) público;

b) privado.

§ 3º

São infraestruturas de mobilidade urbana:

I - vias e demais logradouros públicos, inclusive metroferrovias, hidrovias e ciclovias;

II - estacionamentos;

III - terminais, estações e demais conexões;

IV - pontos para embarque e desembarque de passageiros e cargas;

V - sinalização viária e de trânsito;

VI - equipamentos e instalações; e

VII - instrumentos de controle, fiscalização, arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações. (BRASIL, 2012).

Os princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana são: acessibilidade universal, desenvolvimento sustentável, equidade no acesso dos cidadãos ao transporte

público coletivo, segurança nos deslocamentos, equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros e eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana (art. 5º da Lei 12.581/2012).

Nesse passo, a questão da mobilidade urbana surge como um novo desafio às políticas ambientais e urbanas, num cenário de desenvolvimento social e econômico do país, no qual as crescentes taxas de urbanização, as limitações das políticas públicas de transporte coletivo e a retomada do crescimento econômico têm implicado num aumento expressivo da motorização individual (automóveis e motocicletas), bem como da frota de veículos dedicados ao transporte de cargas.

Impera a necessidade de que a cultura cristalizada de que ônibus é para pobre, seja ultrapassada, entretanto, para que isso aconteça faz-se necessário que o serviço de transporte seja melhorado sobremaneira e seja incentivada a utilização dele por todos, sem preconceito. Essa é uma saída para a necessária diminuição de veículos em Belo Horizonte/MG, “que causam inúmeros transtornos e diminuem a qualidade de vida de todos, com o aumento de poluição, de estresses e irritação por parte daqueles que necessitam da utilização deste serviço ou dos que carecem da utilização de veículo como meio de transporte” (CARVALHO; KLEINRATH, 2013, p. 90).

O Planejamento Participativo é a busca de uma visão múltipla, integrada e sustentável de desenvolvimento, onde cada alternativa representa um caminho possível para se chegar à situação desejada. É a busca pelo ordenamento dos sistemas estabelecendo formas de intervenção, gestão e controle.

Ele permite coordenar ideias, ações, perspectivas e compartilhar preocupações e utopias, ao invés de priorizar a conformação de instâncias formais e estáticas já estabelecidas.

Quando ocorre a participação de várias pessoas no planejamento, abre-se um leque bem maior de opções, mais experiências a serem passadas, diferentes olhares sobre os temas tratados. Isso significa que o processo de planejamento deve ser organizado de maneira que as partes interessadas participem ativamente no processo de planejamento, nos momentos pertinentes. A respeito disso, Simone Amália Calili salienta que:

A preocupação com a mobilidade urbana deve ser exercitada com cooperação, sendo a mesma realizada mediante uma relação poder público-sociedade e principalmente entre os entes federados, por meio de seus gestores para implementação de políticas públicas integradas, eficientes e eficazes. (CALILI, 2014, p. 68).

Observa-se que a cidade de Belo Horizonte/MG vem há anos agregando típicos problemas referentes à mobilidade urbana e, sendo assim, a cooperação por meio de diversas partes, fornece um direcionamento estratégico para a viabilização de um plano participativo e integrado de desenvolvimento de um padrão urbano sustentável.

Não obstante, questionam-se quais ações poderiam ser discutidas e implantadas por meio de um Planejamento Integrado Participativo, para que um novo padrão urbano sustentável em Belo Horizonte/MG seja alcançado?

Poder-se-ia levantar algumas hipóteses, quais sejam:

- Poder-se-ia tornar o transporte coletivo mais atrativo frente ao transporte individual; Conforme exposto, nos últimos dez anos, a frota de veículos tem aumentado significativamente. Esse quadro tem exigido uma nova postura por parte da prefeitura e da sociedade para a busca de soluções. A solução mais cabível poderia ser o investimento em transportes coletivos integrados, de qualidade e não poluentes, como primeiro passo para uma mobilidade urbana sustentável em todos os sentidos.

- Poder-se-ia promover um salto de qualidade dos serviços, equipamentos e instalações relacionados à mobilidade; O transporte coletivo envolve a instalação de veículos sobre trilhos, como trens, metrô e bondes com nova tecnologia, além da melhoria dos ônibus, os tornando não poluentes. Assim, poder-se-ia tornar integrar o transporte de uma cidade com ciclovias, elevadores de alta capacidade, e sistemas de bicicletas públicas.

- Poder-se-ia promover a segurança no trânsito para melhoria da saúde e garantia da vida; É necessário incentivar a população a utilizar o transporte coletivo e deixar o carro em casa, e respeitar o espaço do pedestre, também necessitado de calçadas mais confortáveis e seguras, protegidas por sinalização, sem buracos ou qualquer tipo de obstáculo.

- Poder-se-ia assegurar que as intervenções no sistema de mobilidade urbana contribuam para a melhoria de qualidade ambiental e estímulo aos modos não motorizados;

- Poder-se-ia tornar a mobilidade urbana um fator positivo para o ambiente de negócios da cidade;

- Poder-se-ia tornar a mobilidade urbana um fator de inclusão social;

- Poder-se-ia promover a divulgação da Lei n. 12.587/2012. No Brasil, em janeiro de 2012, foi aprovada a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), um conjunto de medidas que prometem melhorias no trânsito das grandes cidades brasileiras. A

Lei n. 12.587/2012 passou 17 anos tramitando no Congresso Nacional, e visa ampliar os transportes públicos e não motorizados como meio de melhorar a mobilidade urbana.

Em Belo Horizonte/MG, cidade cuja administração tem continuidade entre 2009 e 2016, faz-se necessária a análise de legislação pertinente à sustentabilidade urbana.

Previsto no Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257/2001 que vem regulamentar os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, o Plano Diretor vem a ser o primeiro instrumento pelo qual o município define as metas e os objetivos a serem alcançados, estabelecendo o zoneamento, exigências quanto as edificações e várias outras matérias.

O Plano Diretor de Belo Horizonte/MG foi concebido após uma conferência municipal e procura fornecer diretrizes e instrumentos básicos para a viabilização de estratégias básicas do crescimento urbano da capital: a busca de gestão urbana flexível e dinâmica, a descentralização dos processos econômicos e sociais do município, a promoção da ocupação justa e racional do solo urbano e a proteção de referências locais de modo a valorizar identidades de lugares visando o resgate e a consolidação da cidadania.

Já a Lei Orgânica do Município, também foi um dos resultados da redemocratização do país, tendo como marco a Constituição de 1988. Em seu capítulo IV, cujo tema é Meio Ambiente, prevê licenciamentos por parte do órgão municipal para atividades econômicas que podem impactar o ambiente.

A Lei Orgânica do Município de Belo Horizonte ainda prevê o planejamento, organização, direção, coordenação, execução, delegação e controle da prestação de serviços públicos relativos a transporte coletivo e individual de passageiros, tráfego, trânsito e sistema viário municipal, observando o planejamento urbano municipal.

Diante das complexidades que apresenta o município de Belo Horizonte/MG, surge a urgente necessidade de buscar meios de resolver o problema da mobilidade urbana como forma de melhorar a qualidade de vida dos habitantes, aumentando a segurança e o conforto nos transportes e diminuindo a degradação do meio ambiente.

A preocupação é urgente e atual, uma vez que o transporte e o meio ambiente são os elementos essenciais para as políticas públicas como forma de se buscar um desenvolvimento sustentável, fazendo-se necessária a integração por meio de um planejamento integrado participativo, para obstrução de obstáculos e dificuldades com a finalidade de evidenciar as vantagens e benefícios de um sistema eficiente. Beatriz S. Costa e Mariza Rios (2013, p. 66)

assinalam que “essa deve ser a interação necessária: participação popular local, para resolver problemas locais específicos, como a mobilidade urbana”.

Neste contexto, observa-se que uma possível solução para que Belo Horizonte/MG seja a centralidade que abrigue os anseios de sua população referente à mobilidade urbana, é a definição dos referidos instrumentos de governança entre eles o planejamento integrado participativo.

3 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da elaboração deste trabalho, foi possível observar que para além da melhoria das condições de mobilidade urbana, o principal desafio que se apresenta, na contemporaneidade, para as políticas públicas é a melhoria da qualidade de vida e a humanização da cidade de Belo Horizonte/MG, uma vez que o município representa o espaço de conflitos e a forma de deslocamento trata-se apenas a manifestação de parte deles.

A Lei n. 12.587/2012 representa um importante marco para a mobilidade urbana, ao propor a mudança do atual modelo com a valorização dos demais modelos de deslocamento como a bicicleta e o transporte coletivo em detrimento do veículo particular, todavia, tal aparato ainda está longe de ser alcançado, uma vez que o Poder Público que indica como solução em planos a valorização de modelos alternativos para a mobilidade, de fato, pouco tem investido num sistema eficiente e sustentável para a mobilidade urbana em Belo Horizonte/MG.

O planejamento participativo representa a busca de uma visão múltipla, integrada e sustentável de desenvolvimento, onde cada alternativa representa um caminho possível para se chegar à situação desejada. Assim, quando ocorre a participação de várias pessoas no planejamento, abre-se um leque bem maior de opções, e uma probabilidade maior de sucesso no resultado almejado. Essa participação torna-se desafio indispensável para se estabelecer os objetivos democráticos do Estado de Direito.

O Estado Ambiental deve se fundamentar pela perspectiva democrática e ter como meta maior a preservação e proteção do meio ambiente. Para atingir essa meta, especialmente em relação à questão da mobilidade urbana, faz-se necessário o envolvimento da sociedade em atividades proativas.

Afinal, cabe ao Poder Público e à coletividade a proteção e a busca por um meio ambiente ecologicamente equilibrado.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição: República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

BRASIL. **Estatuto da cidade**. Lei 10.257/2001. São Paulo: Saraiva, 2009.

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 25 jul. 2015.

BRITO, Silvia Valadares Avelar. **O novo conceito de mobilidade urbana, diante dos limites do planeta e sua relação com as políticas de mudanças climáticas**. 2013. 122 p. Dissertação (Mestrado em Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável) Escola Superior Dom Helder Câmara. Belo Horizonte: 2013.

CALILI, Simone Amália. **A cooperação intergovernamental nas regiões metropolitanas como possível solução para a mobilidade urbana sustentável e democrática: os fatores jurídicos e sociológicos para sua efetivação**. 2014. 148 p. Dissertação (Mestrado em Direito Ambiental e Desenvolvimento Sustentável) Escola Superior Dom Helder Câmara. Belo Horizonte: 2014.

CARVALHO, Newton Teixeira; KLEINRATH, Stella de Moura. **Sustentabilidade Ambiental**. In: RIOS, Mariza; CARVALHO, Newton Teixeira; KLEINRATH, Stella de Moura (Coordenadores). *A cidade real e a cidade ideal: em uma reflexão transdisciplinar*. Belo Horizonte: Del Rey, p. 69-96, 2013.

COSTA, Marcela da Silva. **Mobilidade Urbana Sustentável: um estudo comparativo e as bases de um sistema de gestão para Brasil e Portugal**. 2003. 184 p. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) Universidade de São Paulo. São Carlos: 2003.

COSTA, Beatriz Souza; RIOS, Mariza. **A cidade: o contexto urbano e os impactos ambientais**. In: RIOS, Mariza; CARVALHO, Newton Teixeira; KLEINRATH, Stella de Moura (Coordenadores). *A cidade real e a cidade ideal: em uma reflexão transdisciplinar*. Belo Horizonte: Del Rey, p. 49-68, 2013.

CUSTÓDIO, Maraluce Maria. **Introdução ao direito de paisagem: Contribuições ao seu reconhecimento como ciência no Brasil**. Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2014. 385 p.

LEITE, Kátia Kauark; AMARAL, Marcelo Cintra do. **Gestão do transporte e trânsito em Belo Horizonte: construindo uma mobilidade urbana sustentável**. Belo Horizonte: p. 11-27, 2013. Disponível em: <<http://www.bhtrans.pbh.gov.br/portal/page/portal/portalpublicodl/Temas/Observatorio/obser>

vatorio-da-mobilidade-publicacoes-2013/Artigo%20Gest%C3%A3o%20da%20Mobilidade%20-%20vers%C3%A3o%20final%20igual%20ao%20livro.pdf>. Acesso em: 14 ago. 2015.
MARQUES, Carlos Alexandre Michaello; MARQUES, Clarice Gonçalves Pires. O direito urbanístico e o desafio da gestão ambiental sustentável no município. **Revista Veredas do Direito**. Belo Horizonte: v. 8, n.16, p.189-210, jul./dez. 2011.

TAMPIERI, Guilherme. **A Mobilidade Urbana em Belo Horizonte**. 2013. Disponível em: <http://www.nossabh.org.br/noticias.php?q=123/Artigo:_A_Mobilidade_Urbana_em_Belo_Horizonte>. Acesso em 23 jul. 2015.