

**ANÁLISE DA PROPOSTA DE PLANO DE MOBILIDADE URBANA PARA A  
CIDADE DE AMAMBAI/MS**

**ANALYSIS OF THE PROPOSED URBAN MOBILITY PLAN FOR THE  
CITY OF AMAMBAI/MS**

Adauto de Oliveira Souza<sup>1</sup>  
Edirlei Oliveira Santos<sup>2</sup>

**RESUMO:** Este trabalho resulta de uma investigação acerca de uma proposta governamental de elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana e os seus desdobramentos no município de Amambai/MS, identificando suas diretrizes fundantes, objetivos e seus instrumentos. Como procedimentos de pesquisa realizamos levantamento bibliográfico sobre as noções conceituais do tema proposto. Levantamentos também a legislação vigente, em escala nacional e municipal e notadamente sua correlação com a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecida pelo governo Dilma Rousseff, através da Lei 12.587/2012. Os governos municipais tinham prazo até abril de 2015 para estabelecerem suas respectivas políticas de mobilidade urbana. Em Amambai, constatamos que um documento foi elaborado – esse inclusive foi a nossa referência de análise – e houve um “chamamento” à sociedade no endereço eletrônico da Prefeitura para participação no processo de construção do seu Plano de Mobilidade Urbana, todavia, com o golpe que derrubou a Presidenta Dilma Rousseff e o final da gestão do governo municipal (2016), a questão do Plano foi “esquecida” e inclusive retirada do *site* da Prefeitura. No início de 2017, constatamos o Governo Federal concedeu aos governos municipais novo prazo aos municípios para elaborarem seus Planos de Mobilidade Urbana – agora, até abril de 2018. Enfim, podemos afirmar que a proposta de Plano de Mobilidade em Amambai é correlata aos princípios e objetivos da Política Nacional e parece ter sido elaborada, ainda que preliminarmente, por órgão de consultoria. O documento que tivemos acesso não menciona autoria, mas fizemos incursões que nos permitem tal assertiva.

**Palavras-chave:** Mobilidade Urbana, Lei de Mobilidade Urbana, Plano de Mobilidade de Amambai.

**ABSTRACT:** This paper shows an investigation about the Brazilian govern proposal for an Urban Mobility Plan and its development at Amambai City, Mato Grosso do Sul State, Brazil. The aim of this analysis is to identify the fundamental bases, the goals and tools concerning this Plan. For that, we have developed theoretical studies on the current national and regional system law for urban mobility, specially about Brazilian Urban Mobility Policy, which was created by the Dilma Rousseff Government (Law 12.587/2012). We have noticed that all the Brazilian City Hall's have had a deadline for improving their respective urban mobility plans (April, 2015). Considering the Amambai City document, we could see that it had been created taking into account the local population help, once the Amambai City Hall asked for people's opinions on their Urban Mobility Plan through their website. However, due to Dilma Rousseff's coup as well as the final period of the local mayor government (2016), the idea of

<sup>1</sup> Professor no Curso de Geografia da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD).

<sup>2</sup> Licenciado em Geografia.

developing this Plan has been ignored and excluded from the Amambai City Hall website. At the beginning of 2017, Brazilian Government has set a new City Hall's deadline for developing a new Urban Mobility Plan (April, 2018). Regarding the Amambai's Urban Mobility Plan, we can notice that it is connected to the Brazilian Urban Mobility Policy directions and goals. Moreover, it seems to have been developed by some external consulting company. In fact, the documentation which we could access does not show any mention of authorship; nevertheless, we have made some researches which could help us to conclude about this type of information, among others.

**Key words:** Urban Mobility, Urban Mobility Law, Amambai Mobility Plan.

### Notas introdutórias

Uma das problemáticas urbanas que sempre estão em discussão em nosso cotidiano principalmente de deslocamento, mobilidade, infraestrutura e planejamento não são exclusividade apenas das metrópoles, que possuem suas grandes frotas de automóveis, mas também são demandas das pequenas cidades as quais enfrentam problemas semelhantes – respeitando as relativas escalas - particularmente a falta e/ou insuficiência de infraestrutura e investimentos em equipamentos sociais, notadamente transporte público coletivo e não motorizado.

Mesmo sob a ótica econômica: “O quadro crônico resultante de distorções do desenvolvimento urbano no país pode ser constatado tanto nas regiões economicamente mais dinâmicas quanto nas regiões mais pobres.” PRONI e FAUSTINO (2017, p.211)

Nesse contexto, dentre os principais problemas da sociedade contemporânea destaca-se a questão da mobilidade urbana. Segundo Balbim (2016, p.23) “[...] há, no movimento histórico, a emergência e a predominância do movimentar-se como um dos principais elementos de definição dos indivíduos e das sociedades”.

A inexistência de uma política de mobilidade urbana sustentável (Carvalho, 2016, (a)) produz uma situação de extrema complexidade social e de externalidades negativas uma vez que nos tornamos reféns, principalmente os sujeitos da classe trabalhadora, de cidades que não promovem a mobilidade, a acessibilidade e a inclusão social, como a maioria das cidades de Mato Grosso do Sul e de Amambai, em específico.

Ao contrário crescem as externalidades negativas materializadas em números expressivos de acidentes de trânsito – com mortes e danos materiais –; o aumento do tempo de deslocamento no interior das cidades; a poluição ambiental, dentre outras.<sup>3</sup>

Nesse contexto, encontramos a ampliação de análises acerca desta realidade sócio-espacial urbana, sendo que uma parte significativa de estudos converge para a análise de planos de mobilidade urbana, os quais se constituem em instrumentos de efetivação das políticas de mobilidade buscando, promover o desenvolvimento urbano e inclusivo.

Como nos diz Fagnani (2017, p.1): “a crise atual da mobilidade urbana reflete décadas de descaso do poder público, associado à decisiva influência da indústria automobilística na definição dos rumos para o setor.”

Ainda acerca dessa temática, Carvalho (2016 (b), p.24) afirma que:

As condições de mobilidade da população também são bastantes críticas sob a ótica da equidade social. Os mais ricos já contam com um maior índice de mobilidade (viagens por habitantes), em função da sua maior renda, e conseqüentemente maior quantidade de deslocamentos a realizar no dia. Além das privações nos deslocamentos em função da renda, os mais pobres ficam prejudicados pelas piores condições de transporte às quais são submetidos, impactando ainda mais a sua mobilidade. Assim, observam-se grandes iniquidades nas condições de deslocamento da população, com maiores impactos sobre os gastos com transporte e o tempo de deslocamento dos mais pobres, o que causa redução no índice de mobilidade das pessoas com menor poder aquisitivo em relação às demais classes sociais.

Nessa conjuntura, destaca Carvalho (2016 (d), p.7) em trabalhos sobre os desafios da mobilidade urbana no País:

(...) os governantes vêm sendo bastante cobrados pela população no sentido de adotar políticas públicas efetivas que promovam a melhoria das condições de mobilidade das pessoas e a redução dos custos dos deslocamentos urbanos, principalmente os deslocamentos que utilizam transporte público coletivo.

Ratifica-se, assim a análise proposta que tem como referencial a Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecida através da Lei 12.587, no governo Dilma Rousseff e o modo como um município como Amambai (MS), por meio de seu governo implementa o processo de elaboração do seu Plano de Mobilidade Urbana. Buscamos compreender seu processo de implantação – ainda muito embrionário – mas também suas contradições.

---

<sup>3</sup> “Entre 2003 e 2013, o custo provocado por acidentes na modalidade “transporte individual” aumentou de R\$ 4,2 bilhões para R\$ 14,6 bilhões, enquanto o custo dos impactos da poluição passou de R\$ 3,4 bilhões para R\$ 4,3 bilhões. Por sua vez, os custos relacionados aos impactos do transporte coletivo atingiram valores menores: R\$ 2,2 bilhões com acidentes e R\$ 2,3 bilhões com poluição.” (ANTP, 2015).

Embrionário porque apesar da “cobrança social” e do “chamamento” para que as pessoas participassem do processo de construção do mencionado Plano, o que nos foi disponibilizado<sup>4</sup> é efetivamente uma “proposta” ainda muito incipiente. Daí inclusive a justificativa do título desse trabalho.

Constatamos que no segundo semestre de 2016 havia um “chamamento” à sociedade amambaiense no sentido de sua participação na elaboração do mencionado Plano. Todavia, com a crise política (em virtude do golpe institucional que destituiu a presidenta Dilma Rousseff) e a proximidade das eleições municipais (outubro de 2016) o *link* que estava disponível no endereço eletrônico da Prefeitura Municipal foi desativado e a temática foi praticamente esquecida.

O município de Amambai está localizado na porção austral de Mato Grosso do Sul e conforme dados do IBGE (2016), apresenta uma área de 4.202,324 km<sup>2</sup> e uma população estimada para 2017, em 38.465 mil habitantes, além de uma frota de 18.306 veículos.<sup>5</sup>

Assim, o índice de motorização atingiu o patamar de 2,07 praticamente o mesmo de Mato Grosso do Sul e do Brasil. Essa condição reafirma a necessidade de redefinição de seu processo de mobilidade urbana, além, obviamente, do cumprimento da legislação federal.

Analisando a histórica mudança no padrão de mobilidade urbana nacional, Carvalho (2016 (B), p.7) argumenta que:

Há pouco mais de sessenta anos, o deslocamento das pessoas nas maiores cidades brasileiras era realizado predominantemente por modalidades públicas coletivas, com destaque para os sistemas sobre trilhos, em especial os bondes elétricos, e também pelo transporte não motorizado, já que as cidades tinham dimensões menores e eram mais compactas. Nessa época, os deslocamentos por transporte motorizado individual eram insignificantes, uma vez que a indústria automobilística era bastante incipiente. (CARVALHO, 2016(B), p.7)

Portanto, como demonstra o autor há uma mudança histórica no padrão de mobilidade nas cidades brasileiras, o que evidencia o acerto da Política Nacional em estabelecer a obrigatoriedade para os municípios em elaborarem os seus planos de mobilidade urbana.

### **A Política Nacional de Mobilidade Urbana: algumas características**

<sup>4</sup> “Plano de Mobilidade urbana e plano viário Amambai/MS” 38p. snt.

<sup>5</sup> Departamento de Trânsito de Amambai (DETRAN-MS) – “Informação coletada no dia 19/01/2017”

Em janeiro de 2012 foi sancionada pela então Presidenta Dilma Rousseff, a Lei nº 12.587/12, conhecida como Lei de Mobilidade Urbana, a qual tramitou no Congresso Nacional durante 17 anos. Conforme previsto neste instrumento, a Mobilidade Urbana é a:

“(...) condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano” e no que diz respeito à acessibilidade refere-se também a “facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor.” (BRASIL, 2012).

Sob a ótica governamental, entre as principais conquistas obtidas com essa Lei estão: 1) a priorização dos modos não motorizados e do transporte público coletivo; 2) o estabelecimento de padrões de emissão de poluentes; 3) a gestão democrática e o controle social do planejamento e da avaliação da política de mobilidade; 4) uma nova gestão sobre as tarifas de transporte e a integração de políticas de desenvolvimento urbano (BRASIL, 2012).

Vejamos, textualmente os objetivos da citada Lei:

- I- acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana. (Art. 5º, Lei 12.587/2012).

Dessa forma, os aspectos primordiais presente nesta Lei têm como referência a promoção do acesso universal por parte dos cidadãos, bem como “garantir” o desenvolvimento urbano<sup>6</sup> e social, por meio dos princípios da equidade, da eficiência, da eficácia e da efetividade na prestação dos serviços de transporte público e na circulação urbana, além da gestão democrática e controle social. Urge mencionar que o desenvolvimento urbano, inclusive, fora estabelecido como diretriz pelo Estatuto da Cidade

---

<sup>6</sup> De acordo com a PNDU – Política Nacional de Desenvolvimento Urbano: *Podemos definir o desenvolvimento urbano como a melhoria das condições materiais e subjetivas de vida nas cidades, com diminuição da desigualdade social e garantia de sustentabilidade ambiental, social e econômica. Ao lado da dimensão quantitativa da infraestrutura, dos serviços e dos equipamentos urbanos, o desenvolvimento urbano envolve também uma ampliação da expressão social, cultural e política do indivíduo e da coletividade, em contraponto aos preconceitos, à segregação, à discriminação, ao clientelismo e à cooptação* (Brasil, 2004, p. 8).

(Lei 10.257/2001), portanto, já concebido como um instrumento fundamental para o crescimento sustentável das cidades brasileiras.

Barros (2016, p. 48) advoga que a promulgação desta lei, estabelece a responsabilidade e exequibilidade da Política de Mobilidade Urbana nos municípios brasileiros. Na concepção deste autor:

(...) de forma subjacente, portanto, a lei imprime um princípio de equidade na execução da Política de Mobilidade Urbana pelos municípios, reconhecendo a existência de determinadas desigualdades seja no uso do espaço público - vias e logradouros - como na externalização dos custos do uso dos diferentes modos de transportes - entre o transporte público e individual motorizado, por exemplo.

Essa Lei, além de determinar que os municípios com um contingente populacional igual ou superior a 20 mil habitantes devem ter um plano de mobilidade urbana, assegura também a capacidade de impedir qualquer repasse de recursos federais destinados à mobilidade urbana, para municípios que não apresentarem o seu plano de mobilidade. Evidentemente que este pressuposto é um avanço importante, contudo, há questões que envolvem a capacidade e a disposição - política e técnica - nos governos municipais para fazer cumprir.

### **Mobilidade Urbana e Direito social: princípios, diretrizes e objetivos**

A mobilidade urbana, além de ser uma necessidade para as cidades brasileiras enquanto legislação é também um direito social. No bojo desse princípio deve ser tratada, portanto, como uma das prioridades no processo de planejamento urbano.

A Lei 12.587/12 institui a **Política Nacional de Mobilidade Urbana**, em atendimento à determinação constitucional que a União institua as diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive transportes, além de tratar de questões da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade (BRASIL, 2013, p.5, grifos no original).

O transporte neste contexto é um mecanismo de expressiva relevância no processo de deslocamento e diz respeito ao “conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana”. Este fator é essencial, quando se trata de desenvolvimento e

planejamento urbano: garante não somente o direito e acesso a cidade, como também a qualidade de vida<sup>7</sup> e o desenvolvimento econômico.

Destarte, a promulgação desta Lei fornece, em certa medida, segurança política e jurídica na proposta de assegurar que os municípios produzam medidas com o escopo de:

(...) priorizar os modos não motorizados e coletivos de transporte em detrimento do transporte individual motorizado. Pela mesma lógica, os projetos e investimentos nos municípios podem ser contestados judicialmente se não se adequarem aos princípios, diretrizes e objetivos previstos em Lei. (BRASIL, 2013, p.07).

As diretrizes previstas nesta política são “os caminhos a serem trilhados”, para atingir os objetivos previstos. Assim: “As diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana destacam a necessidade de integração com as demais políticas urbanas e a priorização dos modos não motorizados e do transporte público coletivo” (BRASIL, 2013, p.08).

Institucionalmente, as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana são :

- ✓ 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;
- ✓ Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- ✓ Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- ✓ Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- ✓ Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- ✓ Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- ✓ Integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional. (BRASIL, 2013, p. 08).

Estas diretrizes definem objetivamente uma visão prognóstica da realidade urbana, bem como assegura a possibilidade de efetivação dos objetivos propostos. A saber:

- ✓ Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- ✓ Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- ✓ Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;

---

<sup>7</sup> Buscando uma definição para o conceito de qualidade de vida, Silva Vitte argumenta: “Uma definição abrangente é aquela na qual qualidade de vida é o grau de bem-estar individual e em grupo, determinado pelas necessidades básicas da população. Tal definição aponta a relação entre qualidade de vida e satisfação das necessidades, sendo o grau de satisfação das necessidades elemento definidor dos níveis de qualidade de vida.” (SILVA VITTE, 2009, p. 91).

- ✓ Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades;
- ✓ Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. (BRASIL, 2013, p.9)

Todos estes elementos possuem relações e comprometimento para o cumprimento da Política Nacional. De acordo com a Lei: “a partir do comprometimento dos governos e sociedade para a implementação desta política será possível reduzir as desigualdades sociais e melhorar as condições urbanas de mobilidade e acessibilidade” (BRASIL, 2013, p.09).

E mais:

A gestão democrática e o controle social são princípios definidos desde a primeira Conferência das Cidades, em 2003. A base de uma política urbana com participação popular está no reconhecimento de que a participação nas políticas públicas é um direito dos cidadãos. O caminho para o enfrentamento da crise urbana está vinculado à articulação e à integração de esforços e recursos nos três níveis de governo – federal, estadual e municipal - e à atuação dos diferentes segmentos da sociedade (BRASIL, 2013, p. 13).

Essa interação nos processos decisórios, ou seja, a participação dos diversos setores da sociedade garante uma fiscalização e assegura um planejamento efetivo, além de potencializar a avaliação das políticas implementadas pelos planos de mobilidade. Nesse sentido, se pressupõe que a participação social não esta relacionada apenas as fiscalizações e cobranças e sim a todas as etapas do planejamento das políticas públicas, tendo em vista as principais necessidades expostas pelos cidadãos.

O que compete aos Municípios diz respeito ao planejamento e execução dessa política.

Ademais:

A Lei vincula as atribuições previstas à disponibilidade financeira, na medida em que menciona que os entes devem atuar no limite das respectivas leis de diretrizes orçamentárias e leis orçamentárias anuais, além de observar a Lei de Responsabilidade Fiscal (BRASIL, 2013, p.16).

Assim, as responsabilidades atribuídas à essa esfera governamental, seja no processo decisório, planejamento, gestão, serviços de transporte coletivo, deve ser o principal eixo de atuação dos gestores públicos, para um plano de mobilidade urbana, que seja consistente no sentido de promover uma sociedade mais justa e acessível aos cidadãos.

### **Plano de mobilidade urbana de Amambai: características da proposta**



Constatamos em entrevista com o ex-secretário municipal da “Secretaria das Cidades” - responsável pela formulação do Plano de Mobilidade Urbana do município de Amambai - que foi iniciada uma consulta pública, que se encontrava no *site* da Prefeitura Municipal, com a finalidade de trazer a contribuição da sociedade para a formulação do Plano. Esta consulta se chamava PLAMOB.

Ao acessar o *link*, o cidadão acessaria um questionário, mas que segundo informação do ex-secretário Sr. José Karasek, a *homepage* foi bloqueada no início do ano de 2016 por ser tratar de um ano eleitoral.

**Figura 01** - Informativo de Consulta Pública



<http://www.amambai.ms.gov.br/noticias.php?todas=noticias&Titulo=mobilidade+urbana&Data=&BuscarMaterias> - <acessado no dia 15.04.2016>

Abordamos três aspectos principais que constituem a proposta de Plano de Mobilidade Urbana de Amambai: as calçadas, as ciclovias e o transporte coletivo urbano.

### **Proposta de legislação para as Calçadas do Município**

Conforme apresentado no Plano de Mobilidade Urbana, os municípios devem se adequar com a Lei Federal Nº 10.098/2000 e o Decreto Federal Nº 5.296/20041, o que significa a elaboração do plano municipal nos termos técnicos exigido na Norma Brasileira ABNT NBR 9.050/2004, e no caso de Amambai no seu Plano Diretor da cidade – Lei nº 005, de 2006.

Desta forma, a proposta de lei das calçadas de Amambai está sendo pensada de tal maneira, em minuta:

**Art. 1º** - (...).

**Art. 2º** - Fica vedada a expedição de alvará para edificação de novas construções se em seu projeto não constar a instalação de piso tátil à distância de 1,20m da linha interna do meio fio da calçada até a linha que divide o piso tátil ao meio e, no caso de imóveis localizados em esquinas,

também o rebaixamento das calçadas, devendo o projeto estar de acordo com as normas e padrões estipulados na legislação federal.

§ 1º - As calçadas deverão medir no mínimo 2m de largura a partir do meio fio.

§ 2º - As novas edificações com obras já iniciadas ou não, deverão adequar suas calçadas até a sua conclusão.

§ 3º - Sem prejuízo das penalidades previstas nesta lei, não será expedido "habite-se" para edificações construídas ou reformadas sem a devida adequação a esta lei, ficando assegurado que as edificações que já possuem o piso tátil, por ocasião da publicação desta lei, não precisarão se adequar.

**Art. 3º** - O Poder Executivo, mediante a atuação da Secretaria competente, fixará os quadriláteros e logradouros para a implantação gradativa do piso tátil.

**Art. 4º** - O piso tátil destina-se a possibilitar a orientação de pessoas Portadoras de Deficiência ou com Mobilidade Reduzida nos espaços públicos, (...).

**Art. 5º** - (...).

**Art. 6º** - Os rebaixamentos das calçadas para construção de rampas de acesso deverão estar de acordo com as normas da ABNT 9054 de 2004 ou outra normatização que vier a substituí-la e deverão ter superfície de forma regular e antiderrapante, sob qualquer condição climática.

**Parágrafo Único** - (...)

**Art. 7º** - Em caso de haver obstáculo ou dificuldades no trajeto de instalação do piso tátil ou rampas de acesso a cadeirantes, deverão ser consultados, por escrito, a Secretaria Municipal da Cidade que emitirá resposta com solução do problema, também por escrito.

**Art. 8º** - Nos locais onde ainda não existem calçadas estas deverão ser construídas já com a instalação do piso tátil e de rampas de acesso.

**Art. 9º** - O não cumprimento dos prazos e demais disposições desta lei sujeitará os responsáveis às seguintes penalidades:

(...).

**Art. 10º** - O Poder Executivo, através do órgão competente, deverá fiscalizar o cumprimento da presente Lei.

(...). Plano de Mobilidade Urbana de Amambai/MS, 2016)

Ao analisarmos a proposta de implementação da “Lei das Calçadas”, identificamos certa preocupação em relação a três fatores, em especial: segurança, qualidade e gestão.

No que tange a questão das calçadas, na cidade de Amambai, a maior parte dos problemas decorre fundamentalmente de sua inexistência em diversos pontos e também pelas rampas de acesso que apresentam buracos e até empecilhos de mobiliários impedindo a transição/circulação. Tal assertiva pode ser constatada nas figuras 2 e 3.

**Figura 02** – Aspecto do calçamento (ou sua ausência!)



Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Amambai/MS, 2016.

Se tratando de uma via central em que há um intenso tráfego de pedestres, contando inclusive com uma pista de caminhada, observa-se na (Figura 02) que não estão instaladas as faixas técnicas na área de passeio, de faixas livres de circulação dos pedestres e deficientes físicos, igualmente de faixas de serviço para locação do mobiliário urbano e faixa de acesso aos lotes, quando houver disponibilidade física.

**Figura 03** - Aspecto do calçamento/arruamento numa outra visão



Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Amambai/MS, 2016.

A figura 03 nos mostra a inadequação das faixas de serviço nas esquinas, assim como a ausência de sinalização de segurança em áreas de conflito com veículos, a falta de pares de rampas para deficientes físicos alinhadas nas esquinas e travessias, posicionamento inadequado de mobiliário urbano dificultando a continuidade do percurso nas calçadas.

Conforme consta na proposta do Plano de Mobilidade Urbana há necessidade de critérios de pavimentação e sinalização na cidade de Amambai:

Revisão e correção de toda a sinalização para pedestres e veículos;  
 Utilizar materiais antiderrapantes e resistentes ao uso em via pública;  
 Orientar e observar cuidados na execução dos passeios;  
 Aplicar pisos táteis de acordo com as orientações da NBR 9.050/2004;  
 Incentivar e resgatar a cultura local através de elementos tradicionalistas junto ao passeio público principalmente quando lindeiros a equipamentos urbanos. (Plano de Mobilidade Urbana de Amambai-MS, 2016, p. 08)

De igual modo, o poder público deve impor restrições para obstáculos nas calçadas, atuando no sentido de:

Fiscalizar contra a utilização da área de passeio público para exposição de materiais comerciais e equipamentos de obras de construção civil, conforme o que determina o Código de Posturas do Município;  
 Realizar poda periódica de galhos de árvores cuja altura seja inferior a 2,10 metros;  
 Escolha adequada da espécie vegetal para que não interfira na qualidade do passeio;  
 Controlar ocupação do passeio quanto ao uso de artigos de comércio ou mesas e cadeiras, para que a largura remanescente do passeio respeite a faixa livre de circulação. (Plano de Mobilidade Urbana de Amambai-MS, 2016, p. 08)

Ainda nesse sentido, a proposta de Plano propõem diretrizes específicas para equipamentos urbanos:

Área de abrangência das intervenções em 200 metros para:  
 Implantação das faixas técnicas nos passeios;  
 Implantação do conceito de desenho universal;  
 Implantação de dispositivos de acessibilidade (NBR 9.050/2004);  
 Padronização da pavimentação;  
 Adequada identificação e orientação das áreas de acessos;  
 Rampas em posição segura e sinalização adequada;  
 Presença obrigatória de abrigo de ônibus nas imediações;  
 Sinalização de trânsito para o pedestre (horizontal e vertical);  
 Delimitação de áreas de estacionamentos e de embarque e desembarque;  
 Implantação de contentores para o lixo úmido e seco em local demarcado sobre o leito da via;

Critérios para a arborização urbana (localização, tamanho e área de canteiro); recuperação da pavimentação junto aos edifícios institucionais; Instalação de bicicletários ou paraciclos junto aos equipamentos urbanos de forma a não obstruir a faixa livre de circulação; Disciplinamento do trânsito e aplicação de redutores de velocidade. (Plano de Mobilidade Urbana de Amambai-MS, 2016, p. 09)

Ao analisarmos as diretrizes propostas, destacamos a relevância das necessidades de calçadas. Ademais, a área central do perímetro urbano, em que a proposta de Plano sugere que “todos os lotes deverão possuir passeio executado e livre de obstáculos, com ou sem existência de edificação no lote; cabe à prefeitura a inserção do meio-fio de concreto e o fornecimento dos alinhamentos.” (Plano de Mobilidade Urbana de Amambai-MS, 2016, p.10).

**Figura 04** – Aspectos de área de cruzamento com uso de serviços



Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Amambai/MS, 2016.

A Figura 04, indica que nos pontos onde localiza-se postos de combustíveis ocorre a necessidade de delimitação das áreas de rebaixo de meio-fio aos acessos de veículos e implantação de áreas de passeio, devido ao fluxo constante de veículos.

Portanto, as figuras permitem destacarmos a inadequação do espaço urbano para um acesso universal – o direito à cidade - principalmente em relação aos deficientes físicos que são os maiores prejudicados devido a falta de rampas de acesso nas calçadas, assim como a inexistência de calçadas em determinados pontos centrais da cidade. O que dizer dos bairros periféricos? Neste aspecto, o ex-secretário destacou na entrevista a necessidade da implantação de calçadas em determinados pontos, principalmente onde o fluxo de trânsito é constante, possibilitando desta forma um espaço democrático para o pedestre utilizar.

### Proposta de Ciclofaixa

De acordo com a proposta do Plano de Mobilidade Urbana de Amambai (2016, p. 12), a inexistência de rotas cicláveis no perímetro urbano, tem ocasionado diversos problemas, principalmente a exclusão de ciclistas em vias com maior movimento. Nesse contexto, a proposta de Plano apresenta ciclofaixa nas vias centrais:

**Figura 05** – Projeção de ciclofaixa na área central



Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Amambai/MS, 2016.

Baseado na Figura 05, analisamos a projeção de uma ciclofaixa, em uma das principais vias da cidade, em que buscaria minimizar o conflito de uso entre os veículos automotores e os ciclistas. Desse modo, percebe-se também uma preocupação em incentivar o uso das bicicletas no meio urbano.

Coelho Filho e Saccaro Junior (2017, p.7) apontam que o uso das bicicletas contribui para a diminuição da desigualdade espacial e uma melhora na qualidade de vida:

Em escala nacional, a mobilidade por bicicletas ainda reflete a renda familiar mais baixa, bem como a deficiência dos sistemas de transporte público e a segregação espacial nas cidades brasileiras. O uso da bicicleta, no entanto, implica, por contradição, uma desigualdade favorável aos mais pobres, pois proporciona melhor condição de saúde.

Conforme apresentado na proposta de Plano de Mobilidade Urbana de Amambai há indicação de implantação de paraciclos ou bicicletários<sup>8</sup> em diversos pontos da cidade, para um maior incentivo aos ciclistas. Como Coelho Filho e Saccaro Junior (2017, p.9) destacam:

Para construir políticas públicas cicloviárias são necessárias informações sobre os usuários, quantos são, idade, gênero, tipo de uso, bem como o número de acidentes em que se envolvem e os prováveis locais onde acontecem. Nesse sentido, é necessário unificar as metodologias disponíveis de modo a desenvolver uma plataforma de geração de dados para as políticas cicloviárias.

Em entrevista com o ex-secretário a necessidade de ciclovias é plausível, principalmente na Avenida Pedro Manvailer principal via que corta a cidade e o município, sendo ela extensão da rodovia estadual MS 386, que devido ao fluxo de veículos de grande porte (carretas, transportando grãos e bovinos) acabam dificultando e tornando o trânsito de ciclistas perigoso e inacessível.

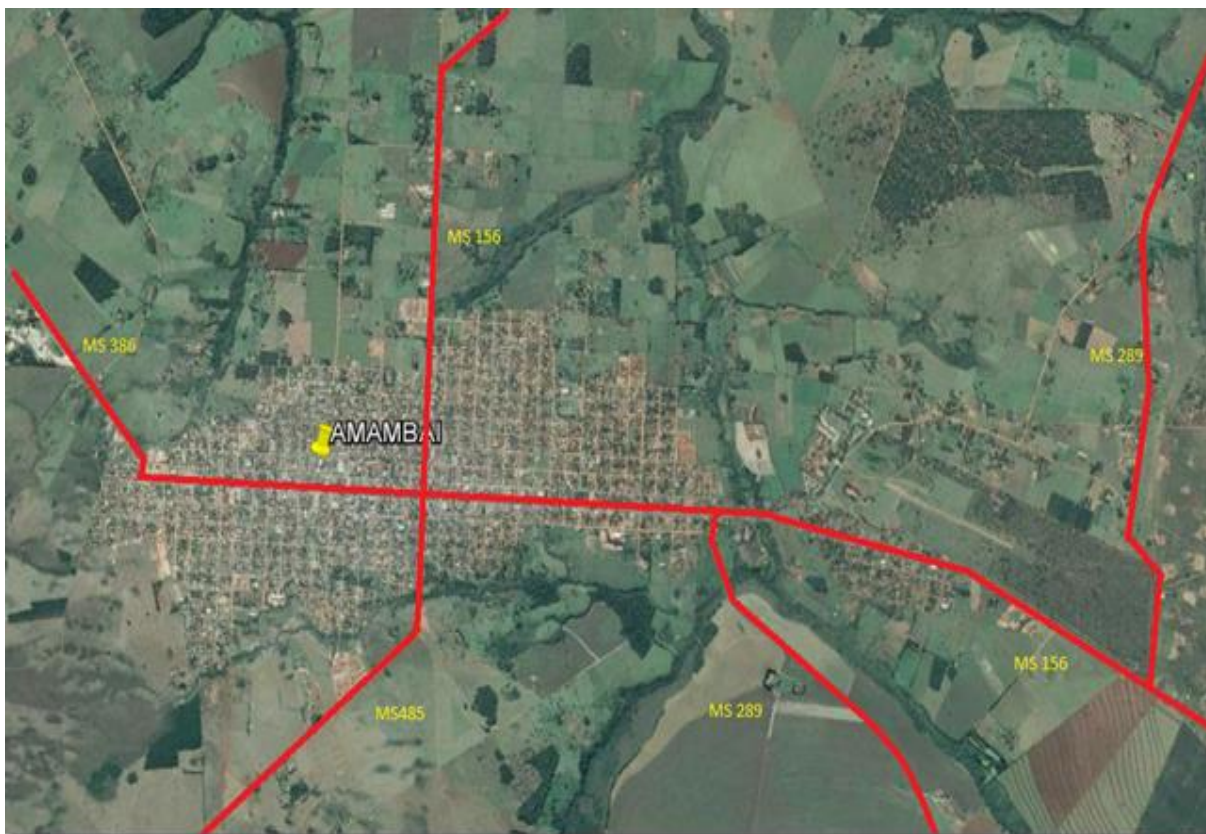
Neste contexto, a proposta de Plano apresenta uma sugestão de um Mini Anel Viário - ligando a MS 386 até a MS 156 - o qual desviaria o movimento de veículos de carga no centro da cidade. Essa sugestão foi “acatada” pela sociedade amambaiense, representada pelos proprietários de terras que se beneficiariam da implantação deste anel viário que percorreria por dentro de suas propriedades. Certamente, com implicações no valor imobiliário para futuros loteamentos.

Através da elaboração do Plano, foi diagnosticada a malha reticulada irregular do sistema viário do município, em que compõem três diretrizes viárias, classificadas como:

---

<sup>8</sup> Paraciclo: suporte para a fixação de bicicletas que pode ser instalado em área pública ou privada. Bicicletário: estacionamento de bicicletas em área pública ou privada dotado de zeladoria presencial ou eletrônica. <<http://www.cetsp.com.br/consultas/bicicleta/definicoes.aspx>> - acessado no dia 19/02/2017.

**Figura 06** – Eixos rodoviários



Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Amambai/MS, 2016.

Conforme apresentado na Figura 06 as rodovias estaduais MS 386, MS 156, MS 485 e MS 289 são importantes eixos rodoviários que cortam a malha urbana do município, atribuindo trechos urbanos aos eixos rodoviários, tendo em vista que recebem significativa influência dos sistemas viários internos da cidade. (Plano de Mobilidade Urbana de Amambai/MS, 2016, p.19)



**Figura 07** - Proposta de Mini Anel Viário



Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Amambai/MS, 2016.

A Figura 07 apresenta entre os traçados destacadas em vermelho a área onde possivelmente possa ser implantado um Mini Anel Viário.

**Figura 08** – Eixos urbanos



Fonte: Plano de Mobilidade Urbana de Amambai/MS, 2016.

No perímetro urbano estão configurados os eixos urbanos estratégicos que se integram e se interligam aos eixos rodoviários. Estes eixos são classificados em Corredores de Tráfego

e em Vias Coletoras. Estas vias geralmente absorvem grande demanda de trânsito e obedecem ao zoneamento territorial urbano.

### **Transporte público coletivo**

Em Amambai, o transporte público coletivo urbano de Amambai é regulamentado pelo Decreto n° 389, de 04 de setembro de 2013, alterado pelo decreto n° 121/2014, em que a empresa Transporte Coletivo Cidade Crepúsculo LTDA ganhou a licitação para a prestação desse serviço.

Conforme apresentado na proposta de Plano de Mobilidade Urbana de Amambai, o serviço de transporte coletivo urbano deverá atender alguns itinerários. No documento há uma descrição destes itinerários que é desnecessário citar nesse trabalho.

Entretanto, ao verificarmos a proposta de itinerário para o município diagnosticamos insuficiências: por exemplo, a falta de uma linha para percorrer a Vila Crepúsculo II e a Vila Pôr-do-Sol. Este último é um bairro constituído recentemente e acabou excluído do itinerário que está sendo proposto no plano.

O atual itinerário atende somente aos pontos que percorrem a Avenida Pedro Manvailer, deixando desta maneira a população a mercê da vontade da empresa prestadora do serviço.

Ademais, ao analisarmos os principais itinerários propostos para o transporte coletivo, identificamos a inexistência deste serviço de transporte coletivo na Reserva Indígena que segundo estimativa do IBGE (2016) possui uma população superior a 7 mil Indígenas, ocorrendo deste modo, uma grande demanda reprimida de passageiros e sobretudo o descumprimento da legislação federal, que garante o acesso à todos os cidadãos..

Também constatamos a inexistência de pontos de ônibus em diversos bairros, condição que obriga as pessoas a se locomover a pé até chegarem aos pontos localizados na Avenida Pedro Manvailer.

Igualmente, a maioria dos bairros da cidade não possui pontos/parada de ônibus sendo desde modo, excluídas das rotas de transporte urbano. Portanto, excluídas do serviço e do direito.

Estudando essa questão, Fagnani (2017, p.3), afirma:

A experiência internacional de países desenvolvidos aponta que o transporte público de uso coletivo é núcleo da política de mobilidade urbana e a primeira opção da população para se deslocar. Em geral, o metrô é a espinha

dorsal de um sistema complexo que articula diversos outros meios de uso coletivo: VLT, bondes suburbanos, trens de superfície, rede de ônibus, balsas, ciclovias e faixas exclusivas para pedestres e ônibus.

E segue:

(...) o Brasil nunca contou com política nacional de transporte público compatível com os problemas estruturais agravados, desde meados do século passado, em decorrência da acelerada urbanização. Governos militares ditatoriais e governos democráticos foram igualmente omissos ao longo dos últimos 60 anos. (FAGNANI, 2017, p.3)

Portanto a inserção deste itinerário para o transporte público coletivo não seria a salvação para todos os problemas de transporte urbano, mas diminuiria diversos problemas de deslocamento que a sociedade amambaiense sofre em seu dia-a-dia, notadamente, os moradores da Reserva Indígena e da periferia da cidade.

### **Considerações finais**

A Política Nacional de Mobilidade Urbana estabelece que todos os municípios brasileiros que possuem mais de 20 mil habitantes possuam um plano de mobilidade urbana. Assim, a iniciativa do governo de Amambai cumpria dispositivo legal. A maioria dos municípios não cumpriu com tal dispositivo legal,<sup>9</sup> o prazo foi prorrogado até abril de 2018.

Foi possível acessar ao material digital tido como proposta de Plano para Amambai. Uma rápida comparação com as experiências de planos de mobilidades de outras cidades do país nos permite afirmar que a proposta deste Plano foi feito por uma empresa de consultoria, apesar, do documento digital, não constar nenhuma autoria.

Constatamos que no caso da proposta de Plano de Mobilidade Urbana de Amambai não foram contemplados todos os seus conteúdos, princípios e diretrizes.

Concordamos com as reflexões de SILVEIRA (2011, p.3/4) o qual indica que “não há um modelo geral para resolver os problemas de acessibilidade e mobilidade em todas as cidades.” Esse autor, apropriadamente, argumenta que cada espaço geográfico tem sua particularidade que deve ser considerada com muito cuidado, como os parâmetros de sua história, a posição e a situação geográfica, isto é, uma serie de aspectos físicos, biológicos e humanos que combinados dão a determinada cidade uma “personalidade” própria.

---

<sup>9</sup> “Municípios ganham mais prazo para elaborar planos de Mobilidade Urbana” 20 dez. 2016. Disponível em <http://www.campograndenews.com.br/cidades/municipios-ganham-mais-prazo-para-elaborar-planos-de-mobilidade-urbana> Acesso em 20.12.2016.

De outra parte, fazemos coro, igualmente, com Carvalho (2016, b) no sentido de que é obrigação dos dirigentes públicos buscar um sistema de mobilidade mais igualitário do ponto de vista social, com sustentação financeira e ao mesmo tempo sem excluir os mais pobres, além de gerar o mínimo de externalidades negativas possíveis.

Como Schmitt Caccia (2015, p.173) aponta “o consumo desigual e antidemocrático do espaço revela uma circulação urbana e uma cidade excludente”.

Ademais, um outro aspecto que merece ser referenciado nessas considerações é aquele enfatizado por Lima Neto e Galindo (2015, p.19), que apontam:

Faz-se necessária uma reflexão sobre o momento histórico e o discurso político proferido. O Brasil passa por um momento há muito não visto, com a presença forte da União na temática mobilidade (...) atuando sob a regulamentação da política, com a aprovação da PNMU.

Os autores fazem referência ao momento histórico vivido pelo país. De forte presença do governo federal, na questão da mobilidade urbana inclusive com a aprovação da política nacional. Foi o que ocorreu em Amambai, com a exigência da lei federal o município se viu na obrigação de cumpri-la, mas com o impeachment/golpe destituído contra o mandato democrático da presidenta Dilma Rousseff a temática foi adiada para 2018. Resta saber se será adiada novamente, ou mesmo se haverá mudanças no dispositivo legal que criou a Política Nacional de Mobilidade Urbana, definiu critérios e condições, mas que parece não tem força política para fazer valer os seus preceitos.

Aspectos da política que muitas vezes se pretende pública, mas forjada em governos, carrega seu selo, o que pode ser até empecilho para sua realização.

### **Referências Bibliográficas:**

AMAMBAI. **Município de Plano de Mobilidade Urbana e plano viário de Amambai.** 38p. snt.

ANTP – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Sistema de Informação da Mobilidade Urbana:** relatório comparativo 2003-2013. São Paulo: ANTP, 2015.

BALBIM, R. Mobilidade: uma abordagem sistêmica. In: BALBIM, R. KRAUSE, C. e LINKE, C.C. (Orgs). **Cidade e Movimento: mobilidade e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília: Ipea: ITDP, 2016.

BARROS, O. C. E. P. **Transporte público coletivo na cidade de Dourados-MS: Mudanças, permanências e relações com a Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Dourados: UFGD, 2016.

BOHUSCH, G; SCHEIBE, L.F. Mobilidade urbana sustentável: Um ensaio sobre o conceito. In: **Geosul**, Florianópolis, v. 29, n.57, p 157-176, jan./jun. 2014.

BRASIL. Ministério das Cidades. Política Nacional de Desenvolvimento Urbano. **Cadernos Cidades**, Brasília, v. 1, nov. 2004.

\_\_\_\_\_. **Lei nº 12.587/2012**. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. 2012.

\_\_\_\_\_. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. República Federativa do Brasil Ministérios das Cidades. 2013.

CARVALHO, C. H. R. **Mobilidade urbana: avanços, desafios e perspectivas**. Brasília (DF): IPEA, 2016(a).

\_\_\_\_\_ (b). **Mobilidade urbana sustentável: conceitos, tendências e reflexões**. Brasília: IPEA, maio 2016.

\_\_\_\_\_ (c). **Planos de mobilidade urbana: instrumento efetivo da política pública de mobilidade**. Rio de Janeiro: IPEA, agosto 2015.

\_\_\_\_\_ (d). **Desafios da mobilidade urbana no Brasil**. Brasília: IPEA, maio de 2016.

DRUCIAKI, V. P. A abordagem espacial da mobilidade e transporte nas escalas global, regional e urbana: contribuições teóricas a partir da geografia. In: **ANAIS - VII Congresso de Brasileiros de Geógrafos**. Vitória (ES), 2014.

COELHO FILHO, O; SACCARO JUNIOR, N. L. **Cidades Cicláveis: Avanços e desafios das políticas cicloviárias no Brasil**. Rio de Janeiro: IPEA, março de 2017.

FAGNANI, E. **Mobilidade urbana e subdesenvolvimento: soluções paliativas para problemas estruturais**. Campinas: Unicamp/IE, maio 2017.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia Estatística. Acessado em 24/03/2017. Disponível em: <http://cidades.ibge.gov.br/painel/painel.php?codmun=500060>

LIMA NETO, V.C; GALINDO, E.P. **Planos de mobilidade urbana: instrumento efetivo da política pública de mobilidade?** Rio de Janeiro: IPEA, agosto de 2015.

PEREIRA, E. M. Cidade, urbanismo e mobilidade urbana. In: **Geosul**, Florianópolis, v. 29, Especial, p 73-92, jul./dez. 2014.

PRONI, M.W; FAUSTINO, R. B. Avanços e limites da política de desenvolvimento urbano no Brasil (2001-2014). In: **Revista Planejamento e políticas públicas- PPP**. Brasília: IPEA, nº 42, jan./jun. 2016, p.182-215.

RUBIN, B; LEITÃO, S. O plano de mobilidade urbana e o futuro das cidades. In: **Revista Estudos Avançados**, 27 (79), 2013.

SILVEIRA, M. R. Mobilidade urbana, transporte individual e transporte público coletivo: bases para uma discussão incompleta. Acessado em acesso em 08/10/2017. Disponível em: <https://marciogedri.wixsite.com/geoeconomica>

SCHMITT CACCIA, L. **Mobilidade Urbana: políticas públicas e apropriação do espaço em cidades brasileiras**. Porto Alegre: UFRGS, Dissertação (Mestrado em Geografia), 2015.

SILVA VITTE, C.C. **Qualidade de vida, planejamento e gestão urbana**. Bertrand Brasil, 2009.

VASCONCELLOS, E. A.; CARVALHO, C.H.R. e PEREIRA, R.H.M. **Transporte e mobilidade urbana**. Brasília (DF): CEPAL. Escritório no Brasil / IPEA, 2011. (Textos para Discussão CEPAL-IPEA, 34). 74p.

*Recebido em 8 de outubro de 2017.  
Aceito em 7 de novembro de 2017.*