

UNIVERSIDADE PRESBITERIANA MACKENZIE
FACULDADE DE DIREITO

JOSÉ WANDERSON DOS SANTOS SILVA

**ANÁLISE PRINCÍPIOLÓGICA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DA
CIDADE DE SÃO PAULO SOB A ÉGIDE DA POLÍTICA NACIONAL DE
MOBILIDADE URBANA**

SÃO PAULO

2020

JOSÉ WANDERSON DOS SANTOS SILVA

**ANÁLISE PRINCÍPIOLÓGICA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DA
CIDADE DE SÃO PAULO SOB A ÉGIDE DA POLÍTICA NACIONAL DE
MOBILIDADE URBANA**

Trabalho de Graduação Interdisciplinar apresentado como requisito para obtenção do título de Bacharel no Curso de Direito da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Orientadora: Prof.^a Dra. Lilian Regina Gabriel Moreira Pires

SÃO PAULO

2020

JOSÉ WANDERSON DOS SANTOS SILVA

**ANÁLISE PRINCÍPIOLÓGICA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DA
CIDADE DE SÃO PAULO SOB A ÉGIDE DA POLÍTICA NACIONAL DE
MOBILIDADE URBANA**

Trabalho de Graduação Interdisciplinar apresentado como
requisito para obtenção do título de Bacharel no Curso de
Direito da Universidade Presbiteriana Mackenzie.

Aprovado em:

BANCA EXAMINADORA

Examinador(a):

Examinador(a):

Examinador(a):

AGRADECIMENTOS

Agradeço à minha família, meu pai José Silvanio e minha mãe Edvania que fizeram do impossível o possível para garantir a conclusão meus estudos desde educação básica até a graduação, por estarem ao meu lado dando ajuda e apoio nos momentos difíceis, além de inesgotáveis doses de amor e carinho.

À minha avó Maria que desde sempre me educou, protegeu e torceu por mim nessa jornada da vida, além de ter passado lições que nunca esquecerei.

Ao meu namorado Douglas Vidal, pelo companheirismo, paciência e palavras de conforto nos momentos de dificuldade.

À minha orientadora, Prof.^a Dra. Lilian Regina Gabriel Moreira Pires, por ter aceitado me orientar na elaboração desse trabalho e pela excelência em sua orientação.

Aos meus grandes amigos da Faculdade de Direito da Universidade Presbiteriana Mackenzie, que estiveram ao meu lado nessa jornada e os quais sempre pude contar.

A todos os profissionais da área da saúde e ciência que estão arriscando suas vidas diariamente na linha de frente ao enfrentamento e combate do COVID-19.

A todos que de forma direta ou indireta participaram da minha formação acadêmica.

“A cidade avançada não é aquela em que os pobres andam de carro, mas aquela em que os ricos usam transporte público”

(Enrique Peñalosa)

ANÁLISE PRINCÍPIOLÓGICA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DE SÃO PAULO SOB A ÉGIDE DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

José Wanderson dos Santos Silva

RESUMO

Este trabalho tem por finalidade examinar os princípios, diretrizes e objetivos propostos pelo Plano de Mobilidade Urbana da Cidade de São Paulo – PlanMob, instituído pelo decreto nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016 e sua consonância com as bases jurisdicionais impostas pela Lei da Mobilidade, sancionada em 03 de janeiro de 2012 que introduziu a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). Neste sentido, será fornecida uma análise do contexto histórico da implantação dos novos instrumentos jurídicos que passaram a priorizar e viabilizar medidas pensadas no transporte coletivo, sustentabilidade e direito às cidades de forma democrática, a partir da promulgação da Constituição Federal de 1988 até a instauração do PlanMob/SP em 2015, com seus efeitos e medidas de execução.

Palavras-chave: Mobilidade Urbana. Política Urbana. Constituição Federal. Direito Administrativo.

ABSTRACT

This paper aims to examine the principles, guidelines and objectives proposed by the Urban Mobility Plan of the City of São Paulo - PlanMob, instituted by Decree No. 56.834, of February 24th, 2016 and its consonance with the jurisdictional bases imposed by the Mobility Law, sanctioned on January 3rd, 2012, which introduced the National Urban Mobility Policy (PNMU). For this purpose, an analysis of the historical context of the implementation of the new legal instruments will be provided, which began to prioritize and enable measures designed for collective transport, sustainability and the right to cities in a democratic way, from the promulgation of the Federal Constitution of 1988 until the establishment of PlanMob/SP in 2015, with its effects and execution measures.

Keywords: Urban Mobility. Urban Policy. Federal Constitution. Administrative law.

SUMÁRIO: 1. Considerações iniciais - 2. Política urbana - 2.1. Constituição Federal - 2.2. Estatuto da Cidade - 2.3. Política nacional da mobilidade urbana - 2.3.1. Histórico - 2.3.2. A lei nº 12.587 e os planos de mobilidade urbana - 2.4. Estatuto da metrópole - 3. Plano de mobilidade da cidade de São Paulo - 3.1. Princípios, diretrizes e objetivos - 3.1.1. Princípios - 3.1.2. Diretrizes - 3.1.3. Objetivos - 4. Aplicabilidade e execução Planmob/SP - 5. Considerações finais - Referências.

1 CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A mobilidade urbana é um tema fundamental quando se discute o desenvolvimento urbano e a qualidade de vida da população. A maneira em que são feitos os deslocamentos das pessoas e mercadorias nos centros urbanos refletem e causam impactos em toda a sociedade. Logo, uma das principais e mais importantes pautas do planejamento e desenvolvimento das cidades modernas deve ser preferencialmente a mobilidade urbana.

De acordo com dados de 2018 do Instituto Brasileiro de Planejamento e Tributação (IBPT), a frota circulante no Brasil é de 65,8 milhões dentre os mais diversos tipos. Desse total, 41,2 milhões são automóveis (62,65%), 7,0 milhões são comerciais leves (10,67%), 2 milhões são caminhões (3,09%), 376,5 mil são ônibus (0,57%) e 15,1 milhões são motocicletas (23,01%)¹. A gestão pública precisa enfrentar o desafio de apresentar soluções para o tráfego atual de veículos, levando em conta a linha de crescimento constante da frota de veículos do país sem deixar de pensar em medidas que priorizem o transporte coletivo.

A Lei 12.587 sancionada em 3 de janeiro de 2012 instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana. Nela entende-se como mobilidade a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e mercadorias nos centros urbanos, determinando aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) passou a exigir que os municípios com população acima de 20 mil habitantes elaborem e apresentem plano de mobilidade urbana, com o intuito de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada. A Lei determina que estes planos priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo. Ademais, a legislação determina à União prestar assistência técnica e financeira aos entes federados, além de contribuir para a capacitação de pessoas para atender a esta política pública.

¹ Disponível em: <http://www.automotivebusiness.com.br/abinteligencia/pdf/estudo_frota_completo.pdf>. Acesso em: 25 mai. 2020.

A cidade de São Paulo instituiu através do Decreto 56.834 de 2015, seguindo as diretrizes da Lei 12.587/12, o Plano de Mobilidade de São Paulo – PlanMob/SP, que visa a implementação e gestão do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana para os próximos 15 anos.

Diante da relevância do tema, o presente trabalho se debruçará à análise dos instrumentos jurídicos e princípios lógicos para a efetivação do Plano de Mobilidade da Cidade de São Paulo, além da exposição de suas diretrizes e objetivos, bem como imprescindível de constatação, os seus efeitos aplicados e execução. Além disso, será dado enfoque à Política Nacional de Mobilidade Urbana e seu ordenamento jurídico que vincula o Poder Público a promover a política urbana e a priorização do transporte coletivo, sustentável e humanitário.

A análise do presente trabalho será feita a partir de pesquisa histórica, bibliográfica, análise de legislação e considerações doutrinárias.

2 POLÍTICA URBANA

2.1 CONSTITUIÇÃO FEDERAL

Com a chegada da industrialização e mecanização nas zonas rurais, a mão de obra humana foi sendo substituída gradualmente pelas máquinas. Associado a esse fator, a população dessas áreas começou a migrar para as cidades em busca de trabalho, serviços essenciais, como saúde e educação, além de melhor qualidade de vida. O resultado disso foi a rápida transição da população rural para urbana predominantemente no Brasil em um curto período. Sobre esse processo, Toshio Mukai assevera em sua obra sobre direito urbanístico que

O mencionado fenômeno da industrialização, auxiliado pelo desenvolvimento dos meios de transportes, provoca violentas modificações nas antigas e equilibradas relações entre o meio rural e o meio urbano. A intensa urbanização, fenômeno consequente do primeiro e que significa a criação de novas áreas urbanas e intensificação do gênero urbano de vida de todas as áreas já existentes, é acontecimento típico da era que se seguia à Revolução Industrial. Da necessidade de impedir o aparecimento inevitável de inúmeros males ligados a esse crescimento desordenado, começou a surgir uma especialização nova que visa não só ordenar a cidade, mas, agora com uma preocupação de maior alcance, qual seja a de disciplinar e conseguir estabelecer técnicas de intervenção no processo de ocupação do espaço.²

² MUKAI, Toshio apud BASTOS, Celso Ribeiro. **Comentários à Constituição do Brasil**. São Paulo: Saraiva, 1990 p. 200. V. 7.

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE, 2010), entre as décadas de 1940 e 2010 houve um aumento de cerca de 148 milhões de habitantes nos grandes centros urbanos, com 80% da população brasileira vivendo em cidades.³

Devido ao alto fluxo de pessoas migrando rapidamente para os grandes centros durante a década de 1930, não houve tempo hábil para planejamento urbano, o que resultou em cidades crescendo desordenadamente e dessa realidade surgiram as desigualdades entre os grupos populacionais urbanos (PIRES, A. e PIRES, L., 2016).

A falta de desenvolvimento urbano e investimentos afeta o crescimento dos grandes centros de modo a não induzir a equidade e sustentabilidade, fazendo com que os locais de trabalho, lazer e educação, por exemplo, sejam localizados em regiões centrais, enquanto grande parte da população vive em áreas mais distantes. O resultado disso é o aumento do número de deslocamentos diários, tornando a população dependente de um sistema de transporte coletivo precário. A precariedade do sistema afasta a atratividade do transporte público e faz crescer a migração dos usuários para o transporte individual, tal como automóveis e motos.

A indignação populacional em decorrência de problemas como a distância entre residência e trabalho ou a falta de melhorias no sistema coletivo de transporte faz eclodir em escala nacional a busca por uma cidade justa, igualitária e acessível a todos. Surgindo, dessa maneira, a busca em defesa do direito à cidade. Acerca disso, Pires, A. e Pires, L. (2016) destacam:

A sociedade civil se organiza registrando sua crítica e denúncia do quadro de desigualdade social. Essa nova ética social politiza a discussão sobre a cidade e formula um discurso e uma plataforma política dos movimentos sociais urbanos, em que o acesso à cidade deve ser um direito a todos os seus moradores e não uma restrição a apenas alguns ou aos mais ricos. A bandeira da reforma urbana se consolida não somente na perspectiva da articulação e unificação dos movimentos sociais por meio de uma plataforma urbana que ultrapassa as questões locais e abrange as questões nacionais, mas também na crítica da desigualdade espacial, da cidade dual.⁴

A luta dos movimentos sociais pela reforma urbana apresentou resultados significativos no ordenamento jurídico brasileiro ao ter um capítulo dedicado à política urbana pela primeira vez com a promulgação da Constituição Federal de 1988, expresso em seus artigos 182 e 183, em que vincula o Poder Público a implementar um planejamento urbano de maneira que ganhe status de relevante matéria, conforme disposto:

³ IBGE, **Censo demográfico 1940-2010**. Até 1970 dados extraídos de: Estatísticas do século XX. Rio de Janeiro: IBGE, 2007 no Anuário Estatístico do Brasil, 1981, vol. 42, 1979.

⁴ PIRES, A. e PIRES, L. **Mobilidade Urbana: Desafios e Sustentabilidade**, p. 8. São Paulo: Ponto e Linha, 2016.

Art. 182. A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes. (Regulamento) (Vide Lei nº 13.311, de 11 de julho de 2016)

§ 1º O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana.

§ 2º A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.

§ 3º As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.

§ 4º É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de:

I - parcelamento ou edificação compulsórios;

II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo;

III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais.

Art. 183. Aquele que possuir como sua área urbana de até duzentos e cinquenta metros quadrados, por cinco anos, ininterruptamente e sem oposição, utilizando-a para sua moradia ou de sua família, adquirir-lhe-á o domínio, desde que não seja proprietário de outro imóvel urbano ou rural. (Regulamento)

§ 1º O título de domínio e a concessão de uso serão conferidos ao homem ou à mulher, ou a ambos, independentemente do estado civil.

§ 2º Esse direito não será reconhecido ao mesmo possuidor mais de uma vez.

§ 3º Os imóveis públicos não serão adquiridos por usucapião. (BRASIL, 1988).

Conforme expresso no texto da Carta Magna de 1988, o objetivo da política de desenvolvimento urbano é vincular a responsabilidade dos municípios a realizar o desenvolvimento das funções sociais da cidade, bem como garantir o bem estar dos seus habitantes. A introdução do tema de forma clara na Constituição Federal foi o primeiro passo para a criação de mecanismos jurídicos almejando a busca pela priorização de um espaço adequado e uma vida digna.

2.2 ESTATUTO DA CIDADE

Sancionado em 10 de julho de 2001, após onze anos em tramitação⁵, o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001) é responsável por regular a matéria de “Política Urbana” que está dentro da Constituição Federal, nos artigos 182 e 183, como dito anteriormente, e tem por objetivo garantir o direito à cidade como um dos direitos fundamentais das pessoas (tanto interesses coletivos, quanto individuais).

⁵ Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniaofz0907200110.htm>>. Acesso em: 27 mai. 2020.

Sobre esta Lei, Fiorillo (2006, p. 270) esclarece: “[...] O Estatuto da Cidade, ao ter como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana, mediante algumas diretrizes gerais, criou a garantia do direito a cidades sustentáveis”.

Cabe ainda ao Estatuto da Cidade definir quais cidades serão obrigadas a formular o Plano Diretor – instrumento introduzido pelo próprio Estatuto nos artigos 39 e 40 que tem o papel central o planejamento das cidades brasileiras, sendo assim dispõe:

Art. 39. A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor, assegurando o atendimento das necessidades dos cidadãos quanto à qualidade de vida, à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, respeitadas as diretrizes previstas no art. 2º desta Lei.

Art. 40. O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana.

§ 1º O plano diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas.

§ 2º O plano diretor deverá englobar o território do Município como um todo.

§ 3º A lei que instituir o plano diretor deverá ser revista, pelo menos, a cada dez anos.

§ 4º No processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, os Poderes Legislativo e Executivo municipais garantirão:

I – a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade;

II – a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos;

III – o acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos.

§ 5º (Vetado) (BRASIL, 2001).

O Estatuto tem caráter inovador ao dispor expressamente que a política urbana deve ser objeto de planejamento, de modo que possa satisfazer os interesses coletivos e individuais da população, sendo estes efetivados a partir da implementação de projetos do Poder Público em escala nacional, estadual e municipal.

2.3 POLÍTICA NACIONAL DA MOBILIDADE URBANA

2.3.1 HISTÓRICO

A concepção inicial de Política Nacional da Mobilidade Urbana foi instituída pelo art. 21, inciso XX, da Constituição Federal de 1988 que dispôs ser competência da União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano (...) e transportes urbanos (BRASIL, 1988). A Política Nacional de Mobilidade Urbana pode ser entendida como um conjunto de princípios, diretrizes e normas que possuem a função de nortear a ação do poder público na gestão das cidades.

Para cumprir com a obrigatoriedade constitucional, a partir do ano seguinte surgiram diferentes Projetos de Lei buscando a regularização de diretrizes, princípios e normas que inicialmente versavam apenas sobre o transporte coletivo como os Projetos de Lei (doravante

PL) nºs 4.203/89, 870/91, 1777/91 e 2594/92⁶. Em 1995, o deputado Alberto Goldman, propôs o PL nº 695/1995, mas que continuava versando exclusivamente sobre o transporte coletivo. Ainda na década de 90, foram apresentados os PLs nº 694/95 e nº 1974/96, que tratavam mais uma vez sobre o transporte rodoviário coletivo, e o PL nº 2234/99 que abordava o sistema integrado de transporte urbano. Por tratarem do mesmo tema foram anexados ao PL nº 694/95.

Após os Projetos de Lei seguirem tramitando regularmente pelas comissões da Câmara dos Deputados, foi instituído em 2003 uma comissão especial para apreciar e dar parecer ao PL nº 694/95, mas o que parecia um ato de celeridade processual, acabou se transformando em mais três anos de inércia, que só foi quebrada após iniciativa do Ministério da Cidade (criado em 2004)⁷ ao elaborar uma proposta mais ampla e enviar ao Congresso Nacional pelo Executivo em 2007 – o PL nº 1687/07 que também foi apensado ao PL nº 694/95 por tratarem de temas similares (PIRES, A. e PIRES, L., 2016).

O projeto de lei então seguiu para o Senado sob denominação de Projeto de Lei da Câmara (PLC) nº 166/10, tendo sua matéria apreciada em 2010 e sendo sancionado pela presidente em janeiro de 2012, após 17 anos de tramitação.

É relevante ressaltar neste ponto como o entendimento sobre a mobilidade urbana evoluiu ao longo dos anos. Ao ser mencionado nos primeiros projetos de lei da década de 1990 era disposto apenas como transporte coletivo. Atualmente, temos uma abordagem mais geral e completa, caracterizando-se assim a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

2.3.2 A LEI Nº 12.587 E OS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA

Após 17 anos tramitando no Congresso Nacional, a Lei nº 12.587 foi sancionada em 3 de janeiro de 2012 e estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana de responsabilidade pela execução do poder público municipal.

⁶ O Projeto de Lei nº 4.203/89 visava instituir as diretrizes do transporte urbano; o PL nº 870/91 versava sobre as diretrizes nacionais do transporte coletivo urbano; o PL nº 1.777/91 dispunha dos princípios de regras básicas para os serviços de transporte coletivo rodoviário de passageiros; e o PL nº 2.594/92 sobre as diretrizes nacionais do transporte coletivo urbano. Em 1995 os quatro PLs foram arquivados. Disponível em: <https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106_comunicadoipea128.pdf>. Acesso em 27 mai. 2020.

⁷ “Órgão criado em 1º de janeiro de 2003, a partir da MP nº 103/2003, convertida na lei nº 10.683/2003. Órgão extinto com a edição da Lei Nº 13.844, de 18 de junho de 2019. As funções do antigo Ministério foram atribuídas ao Ministério do Desenvolvimento Regional.” Disponível em: <<http://www.dados.gov.br/organization/about/ministerio-das-cidades-mcidades#:~:text=Minist%C3%A9rio%20das%20Cidades%20%2D%20MCIDADES,18%20de%20Junho%20de%202019.&text=O%20Minist%C3%A9rio%20das%20Cidades%20foi,28%20de%20maio%20de%202003>>. Acesso em 28 mai. 2020.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana abarca em seus artigos 5º a 7º uma série de diretrizes, princípios e normas que visam orientar e implantar Planos de Mobilidade (PlanMobs) com base em estudos técnicos, propondo ações de curto, médio e longo prazo em âmbito municipal, estando assim em consonância com o que a Constituição Federal determina através da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- 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; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - 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;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.
- VIII - garantia de sustentabilidade econômica das redes de transporte público coletivo de passageiros, de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço. (Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018)

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana (BRASIL, 2012).

A redação original da Lei, em seu artigo 24 determinou que municípios com mais de 20 mil habitantes ou que pertençam a Regiões Metropolitanas (RMs) apresentem um plano integrado e compatível com os devidos planos diretores para terem direito aos recursos federais

para financiamento da mobilidade urbana, o que resultaria em 3.342 cidades brasileiras (BRASIL, 2016).⁸

Oito anos se passaram e a realidade é diferente do esperado. De acordo com dados de julho de 2019 da campanha Bicicleta nos Planos⁹, do total de capitais obrigadas a ter um plano de mobilidade, apenas 48,1% possuíam de fato um plano realizado, outras 33,3% estavam elaborando, 14,1% das capitais estavam revisando os planos e 3,1% não possuíam.

A data limite para apresentação do plano foi postergada por algumas vezes desde que a Lei nº 12.587 foi sancionada. A princípio, os municípios teriam que apresentar seus planos até a data limite abril de 2017, sendo postergada para abril de 2019. Em 2019, o Governo Federal fez uma nova alteração da data final para apresentação através da MPV 906/2019, definindo a data limite o dia 12 de abril de 2022 para cidades com mais de 250 mil moradores e a data limite de 12 de abril de 2023 para as cidades com população entre 20 mil e 250 mil habitantes, de modo que com as novas medidas as prefeituras passam a receber verbas federais para investir na mobilidade.

Sem sombras de dúvidas, a “Lei da Mobilidade” é uma conquista e um marco jurídico, além de ser o fim do pensamento defasado de um modelo de deslocamentos em que o transporte motorizado individual era prioridade. O baixo número de cidades que cumpriram o disposto em lei mostra como as questões ligadas a mobilidade ainda não estão em nível alto de prioridade dos governantes, principalmente em cidades menores. É necessário maior engajamento dos agentes públicos para que as medidas propostas possam de fato sair do papel e se transformar em realidade, melhorando, dessa forma, a vida de toda a população.

2.4 ESTATUTO DA METRÓPOLE

Com aproximadamente 100 milhões¹⁰ de pessoas vivendo em áreas urbanas de grandes cidades e regiões metropolitanas brasileiras, se fez necessário a criação de mecanismos políticos que possam garantir um futuro mais conectado entre os grandes centros. Sancionado em 12 de janeiro de 2015, o Estatuto da Metrópole tem como diretriz principal estimular e desenvolver ações integradas e governança compartilhada entre os entes federativos, a União, os estados, o

⁸ Disponível em: <<https://www.cidades.gov.br/component/content/article?id=4398>>. Acesso em: 28 mai. 2020.

⁹ Disponível em: <<http://bicicletanosplanos.org/raio-x-planmobs-capitais-atualiz-jun-19/>>. Acesso em: 28 mai. 2020.

¹⁰ Disponível em: <<https://www.caubr.gov.br/congresso-nacional-aprova-estatuto-da-metropole/>>. Acesso em: 30 mai. 2020.

Distrito Federal e os Municípios, buscando dessa maneira um melhor planejamento urbano em áreas de grande aglomerado urbano e que ultrapassem os limites de apenas um município.

De acordo com Ivan Castanheiro (2016, p. 718), “a governança interfederativa deverá ser o mecanismo encarregado de tomar decisões, determinar e acompanhar sua execução, bem como realizar a necessária prestação de contas de suas ações”¹¹, além de ser composto por representantes do Poder Executivo, dos entes integrantes e representantes da sociedade civil (artigo 8.º da Lei 13.089/2015).

Em seu art. 2º, o Estatuto da Metrópole define expressamente os termos aglomera o urbana e região metropolitana, nos seguintes modos:

Art. 2º Para os efeitos desta Lei, consideram-se:

I – aglomera o urbana: unidade territorial urbana constituída pelo agrupamento de 2 (dois) ou mais Municípios limítrofes, caracterizada por complementaridade funcional e integra o das dinâmicas geográficas, ambientais, políticas e socioeconômicas;

(...)

V – metrópole: espaço urbano com continuidade territorial que, em razão de sua popula o e relevância política e socioecon mica, tem influência nacional ou sobre uma região que configure, no mínimo, a área de influência de uma capital regional, conforme os critérios adotados pela Funda o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE;

VII – região metropolitana: aglomera o urbana que configure uma metrópole (BRASIL, 2015).

De acordo com a Lei 13.089/2015, deverá haver entre os Estados e municípios inclusos em região metropolitana o interesse comum em promover a governança interfederativa, devendo ser criada através de Lei Complementar Estadual instituidora da região metropolitana, com fulcro no art. 25,  3 da Constitui o Federal que determina:

Art. 25. Os Estados organizam-se e regem-se pelas Constitui es e leis que adotarem, observados os princípios desta Constitui o.

(...)

  3º Os Estados poderão, mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, aglomera es urbanas e microrregiões, constituídas por agrupamentos de municípios limítrofes, para integrar a organiza o, o planejamento e a execu o de fun es públicas de interesse comum (BRASIL, 1988).

Para a efetiva o dos objetivos, o legislador traz expressamente nos incisos do art. 9º um rol de instrumentos de desenvolvimento integrado, conforme dispõe:

Art. 9º Sem prejuízo da lista apresentada no art. 4º da Lei nº 10.257, de 10 de julho 2001, no desenvolvimento urbano integrado de regiões metropolitanas e de aglomera es urbanas serão utilizados, entre outros, os seguintes instrumentos:

I – plano de desenvolvimento urbano integrado;

II – planos setoriais interfederativos;

III – fundos públicos;

IV – opera es urbanas consorciadas interfederativas;

¹¹ CASTANHEIRO, I. C. *Direito urbanístico e direito   moradia*, “in” VITORELLI, Edilson (Org.). Manual de Direitos Difusos, p. 718, 2016.

V – zonas para aplicação compartilhada dos instrumentos urbanísticos previstos na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 ;
 VI – consórcios públicos, observada a Lei nº 11.107, de 6 de abril de 2005 ;
 VII – convênios de cooperação;
 VIII – contratos de gestão;
 IX – compensação por serviços ambientais ou outros serviços prestados pelo Município à unidade territorial urbana, conforme o inciso VII do **caput** do art. 7º desta Lei;
 X – parcerias público-privadas interfederativas.
 Art. 10. As regiões metropolitanas e as aglomerações urbanas deverão contar com plano de desenvolvimento urbano integrado, aprovado mediante lei estadual (BRASIL, 2015).

O Plano de desenvolvimento integrado¹² é o instrumento responsável por viabilizar o crescimento dos municípios pertencentes à mesma região metropolitana e aglomerado urbano.

A maior contribuição do Estatuto da Metrópole é, sem sombra de dúvidas, sua capacidade de compartilhar e uniformizar os interesses entre os Estados e municípios, de modo que em regiões metropolitanas ou de aglomeração urbana e dotadas de características semelhantes sejam tomadas políticas públicas coerentes entre si, evitando, desse modo, medidas contraditórias, melhor uso do dinheiro dos cofres públicos e a determinação de um ideal único a ser atingido em prol da população dessas áreas.

3 PLANO DE MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DE SÃO PAULO

Conforme dito no tópico 2.3 dedicado a Política Nacional de Mobilidade Urbana, o artigo 24 da Lei nº 12.587 expressa a obrigação de que municípios com mais de 20 mil habitantes e demais sejam obrigados a elaborar seus Planos de Mobilidade Urbana, como condição para receber recursos do Governo Federal para investimento no setor.

A cidade de São Paulo à época da promulgação da lei de mobilidade já possuía um plano de planejamento urbanístico, regido sob a Lei nº 13.430, sancionada em 13 de setembro de 2002, nas diretrizes do Estatuto da Cidade. Com o advento da legislação federal (Lei nº 12.587/12), o novo Plano Diretor Estratégico¹³ da cidade foi responsável por determinar a

¹² Plano de desenvolvimento urbano integrado: instrumento que estabelece, com base em processo permanente de planejamento, as diretrizes para o desenvolvimento urbano da região metropolitana ou da aglomeração urbana (art. 2º, VI, do EM). Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/113089.htm >. Acesso em: 01 jun. 2020.

¹³ Lei nº 16.050, de 31 de julho de 2014. O Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo, de 31 de julho de 2014, é uma lei municipal que orienta o desenvolvimento e o crescimento da cidade até 2030. Elaborado com a participação da sociedade, o PDE direciona as ações dos produtores do espaço urbano, públicos ou privados, para que o desenvolvimento da cidade seja feito de forma planejada e atenda às necessidades coletivas de toda a população, visando garantir uma cidade mais moderna, equilibrada, inclusiva, ambientalmente responsável,

preparação do Plano de Mobilidade do município que através de seu artigo 229 viabilizou os conceitos e planos dispostos no texto (SEO, H., 2016):

Art. 229. A Prefeitura elaborará o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, de acordo com os prazos e determinações estabelecidas pela legislação federal que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, bem como dos objetivos e diretrizes dos arts. 227 e 228 desta lei. [...] § 2º Para garantir os recursos necessários para investir na implantação da rede estrutural de transporte coletivo, prevista neste Plano Diretor, o Executivo deve realizar estudos visando obter fonte alternativa de receita (SÃO PAULO, 2014).

Instituído através do Decreto nº 56.834 em 24 de fevereiro de 2016, o Plano de Mobilidade da Cidade de São Paulo foi desenvolvido pela Prefeitura de São Paulo a partir das diretrizes, princípios e objetivos do PMNU com apoio técnico da Secretaria de Transportes, SPTrans e CET e participação da sociedade. É o dispositivo de controle de planejamento do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana válido para os próximos 15 anos.

Conforme dispõe o artigo 2º, §1º, do Decreto nº 56.834, o PlanMob/SP tem três eixos fundamentais:

§ 1º No PlanMob/SP 2015 foram adotados 3 (três) eixos fundamentais para orientar a análise e a definição das ações, instrumentos e projetos que serão implementados pelo Município nos próximos 15 (quinze) anos:

- I - a mobilidade urbana como resultado de políticas públicas;
- II - a organização do Sistema de Mobilidade Urbana para a oferta, com acessibilidade, de serviços universais, a partir da rede de transporte público coletivo e dos modos não motorizados de transporte;
- III - o reconhecimento da mobilidade urbana como política fundamental para a melhoria da qualidade ambiental urbana (SÃO PAULO, 2016).

Ao analisarmos os dispositivos listados expressamente como fundamentais, podemos verificar que no inciso I o legislador busca incidir sobre os fatores de escolha de modal da população e a possibilidade de mudança do coletivo para o individual através de medidas públicas. No inciso II, o princípio elencado como fundamental é a criação de projetos que podem ser efetivamente de competência da Prefeitura, como o planejamento de uma malha conectada de transporte. Por último, no inciso III, a preocupação com o meio ambiente é colocada como fundamento e contribui para que a cidade esteja alinhada com o desenvolvimento sustentável ao propiciar a redução das emissões atmosféricas com a priorização do transporte coletivo ao individual.

Podemos observar que os eixos fundamentais dispostos no PlanMob/SP estão em consonância com determinações propostas pela Política Nacional de Mobilidade Urbana que dispõe em seu artigo 1º:

Art. 1º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano de que tratam o inciso XX do art. 21 e o art. 182 da Constituição Federal, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município (BRASIL, 2012).

3.1 PRINCÍPIOS, DIRETRIZES E OBJETIVOS

Como dito anteriormente, o plano da cidade de São Paulo deve ser baseado nos princípios, diretrizes e objetivos da Lei nº 12.587, assim como o de qualquer outra cidade brasileira com mais de 20 mil habitantes ou integrante de região metropolitana.

A lei federal permite que as legislações municipais façam adaptações no sentido de atender necessidades específicas ou que necessitem maior aprofundamento de cada região. Neste sentido, o PlanMob/SP elenca em seus artigos 4º, 5º e 6º seus princípios, fundamentos e diretrizes concomitantemente. Analisaremos a seguir o cerne de cada um deles.

3.1.1 PRINCÍPIOS

Em seus princípios, o decreto municipal resolveu por exprimir os pontos centrais da legislação federal e reduzi-los no que são considerados essenciais para a municipalidade, conforme o disposto no artigo 4º:

Art. 4º Sem prejuízo do estabelecido na Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, e na Lei nº 16.050, de 2014, o PlanMob/SP 2015 é norteado pelos seguintes princípios:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável;
- III - eficiência, eficácia e efetividade;
- IV- equidade no acesso e no uso do espaço;
- V- gestão democrática;
- VI - justiça social;
- VII - redução dos custos urbanos;
- VIII - segurança nos deslocamentos (SÃO PAULO, 2016).

3.1.2 DIRETRIZES

Com os princípios elencados, é necessário criar diretrizes para que o plano esteja centrado nestes fundamentos. Neste sentido, temos no artigo 5º uma lista com diretrizes que atendem a lei federal e pormenorizam as necessidades da cidade.

Art. 5º Para direcionar o PlanMob/SP 2015 no sentido de mantê-lo centrado nos princípios fundamentais elencados no artigo 4º deste decreto, foram observadas as seguintes diretrizes, as quais refletem demandas próprias da Cidade de São Paulo:

- I - democratização do espaço viário;
- II - garantia do abastecimento e circulação de bens e serviços;
- III - gestão integrada do trânsito, transporte de pessoas e do transporte de bens e serviços;
- IV- incentivo ao desenvolvimento técnico;
- V- integração com a política de desenvolvimento urbano;
- VI - prioridade aos pedestres e aos modos não motorizados de transporte;
- VII - prioridade para o transporte público coletivo;
- VIII - mitigação dos custos ambientais, sociais e de saúde;
- IX - promoção do acesso aos serviços básicos;
- X - promoção do desenvolvimento sustentável;
- XI - qualificação do sistema de transporte coletivo (SÃO PAULO, 2016).

3.1.3 OBJETIVOS

Neste item não temos um rol exaustivo de metas, mas sim uma coletânea de objetivos principais que apontam para a formulação de metas, indicadores e parâmetros que serão desenvolvidos e acordados com a participação popular por meio de audiências e consultas públicas, por exemplo. Vejamos:

- Art. 6º Com o propósito de atingir as diretrizes enumeradas no artigo 5º deste decreto, o PlanMob/SP 2015 é orientado pelos seguintes e principais objetivos:
- I - ampliação do uso do coletivo na matriz de transporte da cidade;
 - II - aperfeiçoamento da logística do transporte de cargas;
 - III - consolidação da gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana;
 - IV- contribuição para a política de redução das desigualdades sociais;
 - V- implementação de ambiente adequado ao deslocamento dos modos não motorizados de transporte;
 - VI - incentivo à utilização de modos de transporte não motorizados;
 - VII - otimização do uso do sistema viário;
 - VIII - promoção da acessibilidade aos componentes dos sistemas de mobilidade urbana municipais;
 - IX - promoção da acessibilidade universal no passeio público;
 - X - promoção de melhorias na saúde e no bem-estar da população;
 - XI - redução de emissões atmosféricas produzidas pelo sistema de mobilidade urbana;
 - XII - redução do número de acidentes e mortes no trânsito;
 - XIII - redução do tempo médio das viagens;
 - XIV- homogeneização da macroacessibilidade da cidade (SÃO PAULO, 2016).

4 APLICABILIDADE E EXECUÇÃO PLANMOB/SP

A Secretaria Metropolitana de Transportes (SMT) definiu no plano de mobilidade anos metas de curto, médio e longo prazo, as quais servem como ponto de referência para cenários base construídos e estão elencadas do artigo 7º ao 17º do decreto e distribuídas em sessões que versam sobre o Transporte Ativo de Pessoas (transporte por bicicleta e a pé), o Transporte Motorizado, o Transporte e a Logística de Cargas e Serviços, e a Circulação de Pessoas e Veículos.

O plano ainda prevê a obrigatoriedade de uma revisão a cada quatro anos a partir da data da publicação do decreto e a formulação de relatório com a relação de desempenho do Sistema

Municipal de Mobilidade Urbana, criando assim uma forma maior de verificação das políticas executadas até determinado período e a recepção dessas medidas pela população e cidade, podendo a partir disso criar novas metas ou dar continuidade a construção de cenários de curto, médio e longo prazo.

Essa condição de trabalho impõe um caráter mais estratégico que propositivo, deixando um conjunto de ordenamentos dependentes de análises dos resultados das pesquisas e da avaliação do desempenho de projetos que só poderão ocorrer a posteriori.

Desta forma, podemos concluir que ao elaborar o Plano de Mobilidade de São Paulo, o município buscou conceitualizar os termos em torno da mobilidade e das acessibilidades urbanas, com base nas diretrizes da Política Nacional da Mobilidade Urbana, e a partir destas traçar suas ações e infraestruturas tidas como necessárias. Há ainda a definição de uma nova política de transporte que passa a ser compreendida como um conceito mais amplo de mobilidade urbana. Como consequência desse novo pensamento, temos uma estratégia de política pública que prioriza o transporte coletivo e o transporte ativo (não motorizados).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo do presente trabalho foi apresentar uma análise dos instrumentos jurídicos e principiológicos criados pelo Estado para o desenvolvimento e viabilidade de uma política urbana mais humana, pensada no coletivo e sustentável, bem como a sua influência na elaboração do Plano de Mobilidade da Cidade de São Paulo. Podemos observar que os mecanismos necessários para a promoção de uma mobilidade urbana mais consistente foram criados, entretanto ainda é necessário que haja maior interesse das entidades políticas competentes e engajamento público para que as medidas dispostas pelo ordenamento jurídico brasileiro possam de fato ser efetivadas.

A Constituição de 1988 foi pioneira e inovadora no ordenamento jurídico brasileiro ao tratar sobre a política urbana. Após muita luta e movimentação da população, ansiou o desejo do povo ao dar instrumentos para que o Poder Público pudesse dar melhor usufruto da propriedade e diminuição de desigualdades sociais, principalmente nos grandes centros urbanos.

Com a promulgação da emenda constitucional nº 90 de 15 de setembro de 2015¹⁴, o direito ao transporte passou a ser um direito social. Sendo assim um direito fundamental essencial para uma vida digna em sociedade e relacionado ao princípio constitucional da dignidade da pessoa humana. Categorizado doutrinariamente como um direito de segunda geração¹⁵, é preciso ação do Estado por meio de políticas e serviços públicos para garantir o direito social constitucional.

Nos últimos anos houve significantes avanços institucionais e jurídicos buscando a integração entre o planejamento urbano e a questão da mobilidade. Temos hoje o Estatuto da Cidade que buscou trazer o crescimento das cidades de forma mais equilibrada; a promulgação da Lei da Mobilidade que trouxe importantes princípios sob uma visão que deu prioridade à população e não aos veículos; e o Estatuto da Metrópole que compreendeu a dificuldade do planejamento de grandes cidades e regiões metropolitanas que possuem relações estreitas e criou a possibilidade de se desenvolver políticas integralizadas entre grandes aglomerados urbanos.

O maior desafio dos Estados hoje é transformar todo este complexo de instrumentos jurídicos em estruturas que possibilitem de fato o benefício e usufruto da população e primordialmente a redução das condições negativas de mobilidade da população, utilizando para isso a primazia do transporte público coletivo ou não motorizado sobre o transporte individual e motorizado.

REFERÊNCIAS

2ª Edição do Raio-X dos PlanMobs das Capitais Brasileiras. **Bicicleta nos Planos**, 2019. Disponível em: <<http://bicicletanosplanos.org/raio-x-planmobs-capitais-atualiz-jun-19/>>. Acesso em: 03 jun. 2020.

¹⁴ Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição. (BRASIL, 1988). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/Emendas/Emc/emc90.htm>. Acesso em: 02 jun. 2020.

¹⁵ Os direitos de segunda dimensão referem-se aos direitos sociais, econômicos e culturais. Estão firmados na compreensão de igualdade, em que o Estado é exigido sua atuação, para que possa garantir uma igualdade existencial, dando oportunidade à todos de ter o direito à saúde, educação e moradia, por exemplo (DIÓGNES JÚNIOR, José Eliaci Nogueira. Gerações ou Dimensões dos direitos fundamentais?. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, a. 15, n. 100, 2012).

BASTOS, C. R. **Comentários à Constituição do Brasil. Vol. 7.** 1. Ed. São Paulo, SP: Saraiva, 1990.

BRASIL. **Constituição Federal de 1988.** Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm>. Acesso em: 01 jun. 2020.

BRASIL. Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 e da outras providencias. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 01 jun. 2020.

BRASIL. Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro e 2012. Institui as **Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 03 jun. 2020.

BRASIL. Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. **Institui o Estatuto da Metrópole.** Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2015/lei/113089.htm>. Acesso em: 03 jun. 2020.

BRASIL. **Medida Provisória nº 906,** de 19 de novembro de 2019. Altera a Lei nº 12.587. Disponível em: <<https://legislacao.presidencia.gov.br/atos/?tipo=MPV&numero=906&ano=2019&ato=056kXVq5keZpWT7c5>>. Acesso em: 04 jun. 2020.

BRASIL. Ministério das Cidades. **PlanMob – Caderno de Referência Para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana.** Brasília, 2015. Disponível em: <<https://www.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>>. Acesso em: 05 jun. 2020.

BRASIL. Ministério das Cidades. **PlanMob: Construindo a Cidade Sustentável –** Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília, 2007. Disponível em:

<<https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/planmob---construindo-a-cidade-sustentavel.pdf>>. Acesso em: 05 jun. 2020.

IBGE, **Censo demográfico 1940-2010**. Até 1970 dados extraídos de: Estatísticas do século XX. Rio de Janeiro: IBGE, 2007 no Anuário Estatístico do Brasil, 1981, vol. 42, 1979. Disponível em:
<<https://seriesestatisticas.ibge.gov.br/series.aspx?vcodigo=POP122>>. Acesso em: 28 mai. 2020.

IBPT – INSTITUTO BRASILEIRO DE PLANEJAMENTO E TRIBUTAÇÃO. **Frota Brasileira de Veículos em Circulação**. Curitiba, 2018. Disponível em:
<http://www.automotivebusiness.com.br/abinteligencia/pdf/estudo_frota_completo.pdf>. Acesso em: 28 mai. 2020.

CET – COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. **Plano de mobilidade de São Paulo PlanMob/SP 2015**. Disponível em: <<https://cetsaopaulo.blogspot.com/2016/03/plano-de-mobilidade-de-sao-paulo.html>>. Acesso em: 28 jun. 2020.

CNT – CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. **Pesquisa mobilidade da população urbana 2017**. Confederação Nacional do Transporte, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos. Brasília, 2017. Disponível em:
<<https://www.ntu.org.br/novo/upload/Publicacao/Pub636397002002520031.pdf>>. Acesso em: 27 jun. 2020.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **A nova lei de diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, 2012. (Comunicado do Ipea, n. 128). Disponível em:
<https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106_comunicadoipea128.pdf>. Acesso em: 02 jun. 2020.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Mobilidade urbana no Brasil**. Brasília, 2016. Disponível em:
<http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/6664/1/td_2198.pdf>. Acesso em: 03 jun. 2020.

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONOMICA APLICADA. **Planos de Mobilidade urbana: instrumento efetivo da política pública de mobilidade?** Brasília, 2015. Disponível em: <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/5274/1/td_2115.pdf>. Acesso em: 03 jun. 2020.

FIORILLO, C. A. P. **Curso de Direito Ambiental Brasileiro**. 7. Ed. São Paulo, SP: Saraiva, 2006.

DIÓGNES JÚNIOR, J. E. N. Gerações ou Dimensões dos direitos fundamentais?. In: **Âmbito Jurídico**, Rio Grande, a. 15, n. 100, mai. 2012.

PMSP – PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. **PLANMOB/SP 2015 – Plano de Mobilidade de São Paulo**. São Paulo, SP, 2015. Disponível em: <https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/chamadas/planmobs_p_v072_1455546429.pdf>. Acesso em: 05 jun. 2020

PIRES, A. C. M.; PIRES, L. R. G. M. Mobilidade urbana: desafios e sustentabilidade. In: PIRES, A. C. M.; PIRES, L. R. G. M (Orgs). **Estado e Mobilidade Urbana**. São Paulo, SP: Ponto e Linha, 2016. p. 6-14.

PIRES, A. C. M.; PIRES, L. R. G. M. Mobilidade urbana: desafios e sustentabilidade. In: SEO, H. N. K. **Novo Plano Diretor De São Paulo e o Sistema de Mobilidade**. São Paulo, SP: Ponto e Linha, 2016. p. 60-80

PIRES, A. C. M.; PIRES, L. R. G. M. Mobilidade Urbana: Aspectos do Transporte Coletivo no Município de São Paulo. In: SEO, H. N. K. **A Evolução da Mobilidade Urbana nos Marcos Legais de São Paulo**. 1. Ed. Jundiaí, SP: Paco, 2018. p. 89-102.

SÃO PAULO (CIDADE). NABIL, B. **O Estatuto da Cidade**. São Paulo, SP, 2001. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniao/fz0907200110.htm>>. Acesso em: 30 mai. 2020.

SÃO PAULO (CIDADE). Lei Municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014. Aprova a **Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico** do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002. São Paulo, SP, 2014. Disponível em: <https://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/arquivos/PDE-Suplemento-DOC/PDE_SUPLEMENTO-DOC.pdf>. Acesso em: 05 jun. 2020

SÃO PAULO (CIDADE). Decreto nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016. Institui o **Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo**. São Paulo, SP, 2016. Disponível em: <<https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/planmob/index.php?p=212623>>. Acesso em: 05 jun. 2020.

VITORELLI, E. (Org.). Manual de Direitos Difusos. In: CASTANHEIRO, I. C. **Direito Urbanístico e Direito à Moradia**. 2. Ed. Salvador, BA: JusPodivm, 2019. p. 895-1254.



COORDENADORIA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO (TCC)

TERMO DE AUTENTICIDADE DO TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Eu, José Wanderson dos Santos Silva

Aluno(a), regularmente matriculado(a), no Curso de Direito, na disciplina do TCC da 10ª etapa, matrícula nº 41583302, Período noturno, Turma 10S,

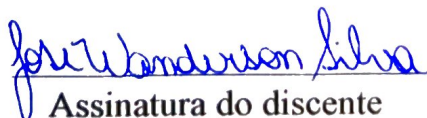
tendo realizado o TCC com o título: ANÁLISE PRINCÍPIOLÓGICA DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DE SÃO PAULO SOB A ÉGIDE DA POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

sob a orientação do(a) professor(a): Lilian Regina Gabriel Moreira Pires

declaro para os devidos fins que tenho pleno conhecimento das regras metodológicas para confecção do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC), informando que o realizei sem plágio de obras literárias ou a utilização de qualquer meio irregular.

Declaro ainda que, estou ciente que caso sejam detectadas irregularidades referentes às citações das fontes e/ou desrespeito às normas técnicas próprias relativas aos direitos autorais de obras utilizadas na confecção do trabalho, serão aplicáveis as sanções legais de natureza civil, penal e administrativa, além da reprovação automática, impedindo a conclusão do curso.

São Paulo, 17 de junho de 2020.


Assinatura do discente