



Relatório do Software Anti-plágio CopySpider

Para mais detalhes sobre o CopySpider, acesse: <https://copyspider.com.br>

Instruções

Este relatório apresenta na próxima página uma tabela na qual cada linha associa o conteúdo do arquivo de entrada com um documento encontrado na internet (para "Busca em arquivos da internet") ou do arquivo de entrada com outro arquivo em seu computador (para "Pesquisa em arquivos locais"). A quantidade de termos comuns representa um fator utilizado no cálculo de Similaridade dos arquivos sendo comparados. Quanto maior a quantidade de termos comuns, maior a similaridade entre os arquivos. É importante destacar que o limite de 3% representa uma estatística de semelhança e não um "índice de plágio". Por exemplo, documentos que citam de forma direta (transcrição) outros documentos, podem ter uma similaridade maior do que 3% e ainda assim não podem ser caracterizados como plágio. Há sempre a necessidade do avaliador fazer uma análise para decidir se as semelhanças encontradas caracterizam ou não o problema de plágio ou mesmo de erro de formatação ou adequação às normas de referências bibliográficas. Para cada par de arquivos, apresenta-se uma comparação dos termos semelhantes, os quais aparecem em vermelho.

Veja também:

[Analisando o resultado do CopySpider](#)

[Qual o percentual aceitável para ser considerado plágio?](#)



Versão do CopySpider: 2.1.1

Relatório gerado por: tamarafloresadv@gmail.com

Modo: web / normal

Arquivos	Termos comuns	Similaridade
Mobilidade_Urbana_REUMAM (1).docx X https://repositorio.animaeducacao.com.br/bitstream/ANIMA/26863/4/Monografia_Graciel.pdf	163	1,02
Mobilidade_Urbana_REUMAM (1).docx X https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility_en	3	0,06
Mobilidade_Urbana_REUMAM (1).docx X https://transportgeography.org/contents/chapter8/urban-mobility	4	0,04
Mobilidade_Urbana_REUMAM (1).docx X https://www.intel.com/content/www/us/en/transportation/urban-mobility.html	3	0,04
Mobilidade_Urbana_REUMAM (1).docx X https://academic.oup.com/icon/article/11/4/1021/698729	4	0,02
Mobilidade_Urbana_REUMAM (1).docx X https://www.cio.com/article/228387/information-governance-in-the-federal-government.html	1	0,01
Mobilidade_Urbana_REUMAM (1).docx X https://www.morningstar.com/funds/xnas/ficmx/quote	0	0,00
Mobilidade_Urbana_REUMAM (1).docx X http://www.google.com.br/url?esrc=s	0	0,00
Arquivos com problema de download		
https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2014/lei/113005.htm	Não foi possível baixar o arquivo. É recomendável baixar o arquivo manualmente e realizar a análise em conluio (Um contra todos). - sun.security.validator.ValidatorException: PKIX path building failed: sun.security.provider.certpath.SunCertPathBuilderException: unable to find valid certification path to requested target	
https://dralucianecraveiro.jusbrasil.com.br/artigos/1162573846/desenvolvimento-urbano-sustentavel	Não foi possível baixar o arquivo. É recomendável baixar o arquivo manualmente e realizar a análise em conluio (Um contra todos). - Erro: Parece que o documento não existe ou não pode ser acessado. HTTP response code: 403 - Server returned HTTP response code: 403 for URL: https://dralucianecraveiro.jusbrasil.com.br/artigos/1162573846/desenvolvimento-urbano-sustentavel	
https://www.researchgate.net/publication/275146773_International_constitutionalism_and_the_state	Não foi possível baixar o arquivo. É recomendável baixar o arquivo manualmente e realizar a análise em conluio (Um contra todos). - Erro: Parece que o documento não existe ou não pode ser acessado. HTTP response code: 403 - Server returned HTTP response code: 403 for URL: https://www.researchgate.net/publication/275146773_International_constitutionalism_and_the_state	



<https://wc2021.ipisa.org/wc/paper/institutional-trajectory-interfederative-governance-brazil-and-multi-level-governance>

Não foi possível baixar o arquivo. É recomendável baixar o arquivo manualmente e realizar a análise em conluio (Um contra todos). - Connection timed out: connect

<https://smartmaritimenetwork.com/2021/09/06/a-federative-approach-to-multi-modal-transport-integration>

Não foi possível baixar o arquivo. É recomendável baixar o arquivo manualmente e realizar a análise em conluio (Um contra todos). - Unexpected end of file from server



=====

Arquivo 1: [Mobilidade_Urbana_REUMAM \(1\).docx \(3929 termos\)](#)

Arquivo 2: https://repositorio.animaeducacao.com.br/bitstream/ANIMA/26863/4/Monografia_Graciel.pdf
(12160 termos)

Termos comuns: 163

Similaridade: 1,02%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [Mobilidade_Urbana_REUMAM \(1\).docx \(3929 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

https://repositorio.animaeducacao.com.br/bitstream/ANIMA/26863/4/Monografia_Graciel.pdf (12160 termos)

=====

Página 1 / 37

Página 1 / 37

Página 1 / 37

MOBILIDADE URBANA E GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA: A SUSTENTABILIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO METROPOLITANO

RESUMO: O estudo faz uma revisão dos fundamentos normativos da política pública de mobilidade urbana e da governança interfederativa sustentável do transporte coletivo metropolitano. Busca-se responder como implementar a sustentabilidade no transporte coletivo metropolitano através da governança interfederativa? Assim, através do método de análise qualitativa, interdisciplinar e crítica, aplicação da técnica de análise documental e bibliográfica, com a revisão da legislação e amparada em documentos oficiais norteadores da política pública mobilidade urbana, transporte público e governança interfederativa, objetiva-se a definição dos elementos caracterizadores na compreensão da complexidade do tema. Parte-se dos documentos internacionais, constitucionais e infraconstitucionais como fundamentos que estruturam, a governança interfederativa sustentável do transporte coletivo metropolitano, considerando-se a pluralidade de setores econômicos, sociais e políticos, na busca de ambiente urbano metropolitano sustentável. Em derradeiro traça-se um caminho normativo para a construção de possíveis alternativas para implementar no solo urbano metropolitano uma política sustentável de mobilidade urbana **a partir da** governança interfederativa do transporte coletivo.

PALAVRAS-CHAVE: Planejamento urbano, legislação urbanística brasileira, desenvolvimento sustentável

.

URBAN MOBILITY AND INTERFEDERATIVE GOVERNANCE: THE SUSTAINABILITY OF METROPOLITAN PUBLIC TRANSPORTATION

ABSTRACT: The study reviews the normative foundations of urban mobility public policy and sustainable inter-federative governance of metropolitan public transportation. It seeks to answer how to implement sustainability in metropolitan public transportation through inter-federative governance? Thus, through the method of qualitative analysis, interdisciplinary and critical, **application of the** technique of documentary and



bibliographic analysis, with a review of the legislation and supported by official documents that guide the public policy of urban mobility, public transport and inter-federative governance, it is aimed to define the elements that characterize **the understanding of the** complexity of the theme. The international, constitutional and infra-constitutional documents are used as foundations that structure the sustainable inter-federative governance of metropolitan public transportation, considering the plurality of economic, social and political sectors, in the search for a sustainable metropolitan urban environment. Lastly, a normative path is outlined for the construction of possible alternatives to implement in the metropolitan urban soil a sustainable urban mobility policy based on the inter-federative governance of collective transportation.

KEYWORDS: Urban planning, Brazilian urban legislation, sustainable development.

MOVILIDAD URBANA Y GOBERNANZA INTER FEDERATIVA: SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

RESUMEN: El estudio revisa los fundamentos normativos de las políticas públicas de movilidad urbana y la gobernanza inter federativa sostenible del transporte público metropolitano. Trata de responder a la pregunta de ¿cómo implantar la sostenibilidad en el transporte público metropolitano mediante una gobernanza inter federativa? Así, a través del método de análisis cualitativo, interdisciplinario y crítico, aplicación de la técnica de análisis documental y bibliográfico, con revisión de la legislación y apoyado en documentos oficiales que orientan la política pública de movilidad urbana, transporte público y gobernanza inter federativa, se pretende definir los elementos que caracterizan la comprensión de la complejidad del tema. Parte de los documentos internacionales, constitucionales e infra constitucionales como fundamentos que estructuran la gobernanza sostenible inter federativa del transporte colectivo metropolitano, considerando la pluralidad de sectores económicos, sociales y políticos, en la búsqueda de un entorno urbano metropolitano sostenible. Por último, se esboza una vía normativa para la construcción de posibles alternativas para implantar en el suelo urbano metropolitano una política de movilidad urbana sostenible basada en la gobernanza inter federativa del transporte colectivo.

PALABRAS CLAVES: Planificación urbana, legislación urbana brasileña, desarrollo sostenible.

INTRODUÇÃO

A pesquisa visa a revisão dos fundamentos da governança interfederativa do transporte metropolitano na busca de balizamento legal na construção de um ambiente urbano metropolitano mais sustentável, considerando-se o transporte como direito fundamental devendo ser planejado, organizado e executado **a partir da** prestação de um serviço com fins de atender sua função pública e não pautado somente em interesses econômicos e políticos.

A relevância científica reside no emaranhado de interesses e competências que se entrelaçam num território metropolitano e **a partir de** um estudo da revisão normativa da política pública, da política nacional de mobilidade urbana e o transporte público como uma estratégia de desenvolvimento sustentável do

território metropolitano.

Em decorrência da política pública estar delimitado ao território geográfico-político região metropolitana, **a partir do** cenário jurídico normativo vigente, objetiva-se revisar os fundamentos legais que instrumentalizam a governança interfederativa metropolitana.

O território metropolitano é peculiar pela ação de diversos entes federativos e o transporte um dos vetores **de desenvolvimento e** modelação do território, assim busca-se responder o seguinte problema: como implementar a sustentabilidade no transporte coletivo metropolitano através da governança interfederativa ?

MATERIAL E MÉTODOS

O presente estudo utiliza a metodologia da análise qualitativa interdisciplinar e crítica do arcabouço normativo que regula o objeto de pesquisa fazendo uso da técnica de análise documental e bibliográfica, com a revisão da legislação e amparada em documentos oficiais norteadores da política pública mobilidade urbana, transporte público e governança interfederativa, na busca de elementos caracterizadores na compreensão da complexidade do tema.

MOBILIDADE URBANA, TRANSPORTE E CIDADES SUSTENTÁVEIS

As cidades e aglomerações urbanas no Brasil, concentram mais de 80% da população, tornando o país eminentemente urbano, inclusive com a perspectiva de em 2030, **o número de** pessoas vivendo em cidades, chegue a mais de 90%, indicadores que tornam prioritária a reflexão sobre o território urbano, seus impactos socioambientais e **o caminho para a** sustentabilidade (BRASIL, 2013).

Plas(2016) ao refletir sobre a cidade como ator no desenvolvimento sustentável, considera o protagonismo do homem na transformação do equilíbrio natural do planeta na era geológica do Antropoceno, e a principal marca é a preponderante concentração do homem nas áreas urbanas gerador de impacto ambiental decorrente do consumo **dos recursos naturais**, e da poluição. O desenvolvimento urbano sustentável como política pública e suas ações devem considerar o Antropoceno, por considerar as interações centradas no homem enquanto transformador da natureza por motivações além de econômicas , mas também cultural e política.

O relatório Brundtland em 1987 apresentou um novo olhar sobre a relação homem e meio ambiente e a necessidade de medidas que assegurem os recursos naturais para as próximas gerações. Em 1988 a Constituição Federal do Brasil estabelece a proteção **do meio ambiente**, como competência comum **de todos os** entes federativos, conforme o art. 23, inciso VI, e a competência legislativa concorrente no art. 24, incisos VI, VII, e VIII, e no âmbito do planejamento urbano a previsão da competência aos estados mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, com objetivo de integrar a organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum - FPIC, tais como mobilidade urbana. Na lógica da sustentabilidade e preocupados com o avanço da urbanização e reflexos sobre os recursos naturais, a Agenda 21, produto da conferência Rio-92, no âmbito de seus 06 eixos temáticos aborda a necessidade de inverter a lógica em vigor e adotar medidas de sustentabilidade principalmente em aglomerações urbanas como regiões metropolitanas.

Na conferência de Joanesburgo em 2002, priorizou as medidas que colocavam em prática os compromissos firmados na conferência do **Rio de Janeiro** em 1992, e no caso do Brasil, já estava em vigor **a Lei 10.257, de 10 de julho de 2001**, Estatuto das Cidades, regulamentando **os artigos 182 e 183 da constituição federal** consolidou o planejamento urbano como instrumento da sustentabilidade, preconizando que a política urbana tem como objetivos **ordenar o pleno desenvolvimento das funções**

sociais da cidade e da propriedade urbana com diversas diretrizes gerais, centrada na garantia do direito a cidades sustentáveis.

A luz do Estatuto das Cidades, o transporte é uma **função social da cidade**, e posteriormente reconhecido como direito social com a Emenda Constitucional nº 90 **do ano de 2015, uma vez que** através dele garante-se o acesso e fruição dos demais direitos fundamentais sociais como saúde, educação, lazer, trabalho e outros (COSTA; ALVES, 2017).

O transporte é um instrumento de uso do recurso natural solo, o planejamento pode gerar uma urbanização inclusiva e sustentável, refletindo nas necessidades de deslocamento no espaço urbano relacionado a suas complexidades espaciais e destinação, tais como habitação, comercial, industrial, equipamentos e serviços públicos (BRASIL, 2013).

Com o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade, e efetivação dos princípios, objetivos e **diretrizes da política de desenvolvimento** urbano, que em 03 **de janeiro de 2012**, foi sancionada **a lei nº 12.587/2012**, (Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU), constituindo-se num instrumento de **política de desenvolvimento urbano de que trata o inciso XX do artigo 21 e do artigo 182 da Constituição Federal de 1988**.

A PNMU compreende que o contexto de mobilidade não é resumido somente ao atendimento de demandas de deslocamento, mas como um setor que impacta no meio ambiente direta e indiretamente, seja pelo uso do solo, pelo (des)estímulo ao uso do transporte individual e mais poluente, ou a ocupação desordenada do território urbano gerando poluição decorrente da ausência de saneamento (BRASIL, 2015). A sustentabilidade é transversal na PNMU, quando se analisa seus princípios como normas fundamentais que compõe a compreensão do texto normativo, as diretrizes como nortes a serem seguidos com fins a atender os objetivos **da lei e os objetivos sendo as metas a serem alcançadas com a lei (BRASIL, 2013)**.

O incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes, como norte da sustentabilidade foca na priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano, integrando cidades gêmeas, limítrofes e/ou em regiões metropolitanas **de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço**.

O cenário que aprovou a PNMU se coaduna com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável ? ODS, da Organização das Nações Unidas, especificamente com o objetivo 11 que visa tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, tendo como meta que até 2030, possa oportunizar a sociedade um acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária **por meio da** expansão dos transportes públicos, com especial atenção às pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

A mobilidade urbana se caracteriza como um dos eixos estruturadores da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano - PNDU, junto com as políticas de habitação e saneamento ambiental, na efetivação de cidades sustentáveis, que se funda em cinco eixos estratégicos: Planejamento territorial integrado; Participação e controle social; Integração de políticas entre os entes federados e entre as políticas setoriais; Estrutura institucional articulada nas 3 esferas de governo; Financiamento.

Ao se verificar os eixos estratégicos como ações a serem desenvolvidas e estimuladas com a finalidade do PNDU, articuladas com as demais políticas setoriais como habitação, mobilidade urbana, saneamento ambiental e ter êxito na implementação de cidades sustentáveis, constitui-se num desafio político, cultural e legal, este último aspecto a ser enfrentado na sessão seguinte.



FUNDAMENTOS DA GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA METROPOLITANA

O tema governança se originou na iniciativa privada com a implementação de controles de ações da administração, estabelecimento de metas, responsabilidades com interesse de melhor gerenciamento de seus processos e maior retorno para as organizações (RHOADES, 1996). Nas últimas décadas, a governança ensejou mudanças, refletindo em processos de planejamento e decisão mais dirigidas, controladas e com maior transparência e responsabilidade, resultando em maior confiança no mercado, consumidores e investidores (IFAC, 2001).

A partir da década de 1980, o Banco Mundial passa a sugerir ajustes econômicos e políticos das democracias, trazendo à tona questões de governança, sendo um elemento relevante para fins de empréstimos, investimentos e garantia na aplicação efetiva dos recursos (THE WORLD BANK, 1992). A governança torna-se pauta no âmbito do setor público, implementada a partir da iniciativa de organismos transnacionais capitaneados pelos interesses do capital, os quais difundem a eficiência e a efetividade como um ideal a ser atingido (FREY, 2004). Nessa perspectiva, o Banco Mundial relaciona a boa gestão do desenvolvimento diretamente com a boa Governança, pois, segundo pesquisa da própria instituição, constatou-se que os programas e projetos de financiamento podem ser tecnicamente sólidos, mas deixam de ser eficientes por motivos relacionados à qualidade da ação governamental (THE WORLD BANK, 1992).

A governança com a sua aplicação no setor público passa a significar genericamente e bom governo; porém, com a diversidade de realidades, culturas e sistemas legais, políticos e sociais, adquiriu, no meio científico, outros e abrangentes significados, em especial a ressignificação do papel da sociedade civil na condição de agente político, combinado com a redefinição das relações Estado e sociedade, que se estabelece a partir de uma relação de cooperativa e colaborativa entre os entes de governo e sociedade civil. (MATIAS-PEREIRA, 2010).

As bases normativas da Governança interfederativa metropolitana se apresentam logo quando é atribuída ao Estado a competência em instituir Regiões Metropolitanas, a fim de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, como traz o art. 25, § 3º da Carta Magna, surge a governação interfederativa metropolitana para fins da efetividade das funções que atingem a todos os membros.

A Emenda Constitucional nº 19/98 constitucionalizou um instrumento facilitador da governança interfederativa ao dispor nova redação do art. 241, segundo o qual a União, Estados, Distrito Federal e Municípios poderão disciplinar por lei consórcios e convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, normatizando mais uma alternativa com fins a fomentar a organização, planejamento e a execução dos serviços públicos numa escala interfederativa. Na seara infraconstitucional, no âmbito do planejamento urbano, a edição da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, traz diretrizes gerais para que o município possa atingir seus objetivos de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, estimulando a cooperação entre governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, como mecanismo de atender ao interesse social, apontando o compartilhamento do poder nas decisões como pilar da governança.

À União compete legislar sobre normas para a cooperação entre os entes federativos em relação à política urbana, vislumbrada, a necessidade de tratar coletivamente o planejamento urbano para atender efetivamente os interesses dos habitantes.

Na década de 2000, a discussão relacionada à governança metropolitana se mostrou ativa com a vigência

do Estatuto das Cidades em 2001, a criação do Ministério das Cidades em 2003, e, **a partir de 06 de abril de 2005**, a vigência da Lei Federal nº 11.107, dispendo sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos (THE WORLD BANK, 2015). A Lei, também simplesmente denominada 'Lei dos consórcios públicos', teve como objetivo forjar de maior segurança jurídica a cooperação entre os entes federativos, eliminando dificuldades limitadoras à celebração de consórcios públicos.

A lei dos consórcios públicos traz elementos basilares para a governança, como a participação dos entes federados com compartilhamento do poder decisório na prestação de serviços públicos comuns; **a possibilidade de** criação de uma pessoa jurídica interfederativa e a execução da função pública definida coletivamente pelos entes federativos, bem como **a possibilidade de** compartilhamento das responsabilidades orçamentárias e financeiras.

O **Supremo Tribunal Federal** (STF), no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n.º 1.842/RJ, torna-se um marco na jurisprudência com relação à governança interfederativa metropolitana e sua constitucionalidade, sobretudo com relação à compulsoriedade ou não dos entes federativos na participação do planejamento metropolitano, e **no caso concreto, em** órgão estadual metropolitano.

O pleno do STF reconheceu que a essência da autonomia municipal com relação a questões de interesse comum, e a compulsoriedade da integração metropolitana, não sendo incompatível com a autonomia municipal, pois o interesse comum, caracterizado pelas funções públicas e serviços que afetam **mais de um** município, é de interesse coletivo, que incluem ente federado estadual e os Municípios que compõem a região. Assim o Supremo delimita a autonomia dos entes federativos, ratificando **a necessidade de uma** gestão compartilhada e colegiada das funções públicas de interesse comum para **que não haja** superioridade de um ente sobre o outro, o que desequilibraria a harmonia federativa (CORDEIRO, 2016). Com a promulgação da Lei Federal nº 13.089/2015 (**Estatuto da** Metrópole - EM), a governança interfederativa metropolitana é institucionalizada com **o estabelecimento de** diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas, estipulando, assim, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado, instrumentos de governança interfederativa.

O EM normatiza conceitos elementares para a governança, definindo função pública de interesse comum como uma política pública ou ação nela inserida cuja realização por **parte de um** Município isoladamente seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes; atribui a gestão plena da região metropolitana, aquela que possui formalização e delimitação mediante lei estadual, com estrutura de governança interfederativa própria, e o plano de desenvolvimento urbano integrado aprovado mediante lei estadual. Neste plano normativo, firmam-se elementos mínimos para compor as leis complementares estaduais ao instituir as regiões metropolitanas, como a definição dos Municípios, delimitação territorial, a delimitação da Função Pública de Interesse Comum (FPIC) que justifica sua criação, a conformação da estrutura de governança interfederativa, incluindo a organização administrativa, o sistema de alocação de recursos e prestação de contas, bem como meios de controle social, organização, planejamento e execução de FPIC. Dessa forma, constituem-se em elementos essenciais para a governança metropolitana, reafirmando, de certa maneira, o papel do governo estadual de definir uma estrutura política, diretrizes e critérios (THE WORLD BANK, 2015).

O dispositivo traz **o reconhecimento da** interdependência entre os municípios da região metropolitana e a indissociável relação cooperativa do pacto federativo, na qual a governança metropolitana pode ser assegurada numa construção compartilhada e democrática conforme os princípios gerais de prevalência do interesse comum sobre o local, do compartilhamento de responsabilidades e de gestão para a promoção de desenvolvimento urbano integrado. O espaço urbano é produzido por diversos atores sejam

públicos e/ou privados motivados por diferentes lógicas que se refletem com diferenças, ações e interações recíprocas (PLAS, 2016)

A legislação redireciona o protagonismo da governança na região metropolitana, ensejando num lampejo de ruptura com a perspectiva moderno/colonial e subalterna do constitucionalismo centralizador, bem como a abertura para implementação democrática e participativa, **a partir de** atores e especificidades que historicamente eram relegados ao isolamento institucional e social. A lei também apresenta princípio de diretrizes epistemológicas, políticos e jurídicos que a situa em um patamar diferenciado de desenvolvimento, contribuindo para uma decolonialidade ao privilegiar algumas práticas locais de solução de problemas (SPAREMBERGER; DAMÁZIO, 2015).

Constata-se que o EM estabeleceu princípios, objetivos, critérios, estrutura mínima e instrumentos para a governança interfederativa metropolitana, mas segundo Cordeiro (2016), seguindo a compreensão exarada pela Suprema Corte na ADI 1842/RJ, não impôs qualquer modelo de como se constituiriam as estruturas jurídicas das unidades de governança, deixando a cargo do legislador estadual e dos entes federativos o formato mais adequado à realidade da região metropolitana e a FPIC escolhida.

A sistematização dos fundamentos legais da governança, seja **antes ou depois do** EM, serve para além de identificar a sua evolução, mas principalmente como parâmetro legal **do presente estudo**. Importa saber que a Mobilidade urbana enquanto FPIC é de titularidade comum a todos os entes conurbados, que integram a região metropolitana, **uma vez que**, segundo Bruno (2016), não se constitui em competência exclusiva do Estado membro, devendo, em todas as etapas da organização, debate, planejamento a execução, haver a participação dos Municípios no processo decisório, mesmo que compulsória.

A divergência da agenda do agente político com a agenda da necessidade da população impõe, segundo Bruno (2016), a implantação da governança da FPIC, por contar com a participação do maior número possível de atores sociais, abrangendo os entes federativos, o setor privado e sociedade civil. Faz-se, assim, o contraponto à ineficiência ou impedimento, fruto das escolhas dos agentes públicos responsáveis pelos Municípios e Estado, que por vezes pautados em rivalidades político-partidárias entre os líderes, condenam à inefetividade da FPIC transporte, essencial à dinâmica metropolitana e principalmente à população. Neste mesmo sentido, Tourinho e Silva (2016) também reputam relevância à implantação da governança interfederativa, e necessária articulação e interação em um território que notadamente o pacto federativo não contempla um ente federativo intermediário, mas sim uma instância administrativa coletiva de organização planejamento e execução de políticas públicas essenciais de interesses comuns entre diversos entes federativos.

A razão de ser da instituição da região metropolitana é a necessidade de organização, planejamento e execução das FPIC mobilidade urbana; assim, a governança interfederativa metropolitana tem relevância na efetividade do planejamento urbano cujo objetivo é promover o desenvolvimento sustentável com planejamento da mobilidade urbana realizada por todos os atores do território metropolitano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Traçado o caminho normativo da política pública mobilidade urbana e transporte coletivo como estratégia do plano de desenvolvimento urbano sustentável, situado num contexto mundial de metas de sustentabilidade nos centros urbanos a serem alcançados para os anos vindouros, **bem como as** bases normativas para a articulação dos entes políticos em território urbano metropolitano.

O desafio reside no percurso desse caminho, e o desenvolvimento de ações de Estado para concretização de uma governança interfederativa do transporte coletivo, **o qual a** mobilidade urbana, seja a vanguarda na intervenção e redefinição do território urbano metropolitano e construa um ambiente cada vez mais



sustentável, democrático e inclusivo.

O território metropolitano se constitui de diversos recursos naturais como solo urbano, a fauna, flora os recurso hídricos, o ar, e estudar sobre estratégias de uma região metropolitana mais resiliente e priorize na política de mobilidade urbana um modelo que priorize o transporte coletivo, o uso do transporte individual como automóvel e motocicletas, consiste em gestão sustentável desses recurso, pois menos se avança sobre a flora e fauna para construção de estrada e vias de escoamento para transporte individual, diminui-se a emissão de gases poluentes na atmosfera, racionaliza-se o uso do solo contendo o uso desorganizado do solo urbano, pois o transporte é um vetor de expansão e reordenamento do território urbano e metropolitano, assim tornando as cidades mais sustentáveis.

Os fundamentos legais se apresentam como pilares da construção de uma ação pública, política, quiçá legislativa como a proposição da minuta de uma Lei Estadual de Iniciativa popular que verse a obrigatoriedade da participação de todo os atores sociais, econômicos e políticos na organização, planejamento, execução e efetivação sustentável da mobilidade urbana e do transporte coletivo no território urbano metropolitano, contribuindo para o uso racional e responsável de recursos como solo, o ar e água **do meio ambiente** urbano e do mundo, que é diretamente impactado com a ocupação desordenada do território, a poluição do ar com a priorização do transporte por moto e automóvel em detrimento a transporte ativos como bicicleta e caminhadas, ou o transporte coletivo.

O estudo ora apresentado é um fio condutor para aprofundamento sob diversas perspectivas, na busca de contribuir para a gestão ambiental e desenvolvimento local, pois os fundamentos normativos internacionais, supralegais, constitucionais e infraconstitucionais, não são o fim, mas um ponto de partida para outras análises e contribuições para a efetivação de um território urbano metropolitano sustentável.

REFERÊNCIAS

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: **Presidência da República**, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. **Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da constituição federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências**. Brasília, DF: **Presidência da República**, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. **Lei nº 11.107, de 06 de abril de 2005. Dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e dá outras providências**. Brasília, DF: **Presidência da República**, 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/l11107.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. **Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nº 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências**. Brasília, DF: **Presidência da República**, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm.

BRASIL, Ministério das cidades, Planejamento em mobilidade urbana, novembro 2013. Brasília, DF, 2013

BRASIL. Ministério **do Meio Ambiente**. Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o **processo de** urbanização em países emergentes: textos para as discussões da Rio+20: volume 1 mobilidade urbana / Tarcisio Nunes..., [et al]. Organizadores: Brasília: MMA, 2015.

BRASIL. Ministério **do Meio ambiente**. Agenda 21 brasileira ? bases para discussão. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/8457/mod_resource/content/1/bases_discussao_agenda21.pdf>
;. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRUNO, R. M. Regiões Metropolitanas: posi o no cenário constitucional, competência e financiamento de suas atividades no estado brasileiro. Curitiba: Juar , 2016.

CORDEIRO, G. de L. Regiões metropolitanas: O papel dos parlamentos metropolitanas na governança interfederativa do estatuto das metrópoles (Lei n  13.089/15). **Rio de Janeiro**: Lumen Juris, 2016.

COSTA, R. C. P.; ALVES, C. L. Direito Fundamental ao Transporte: uma análise **a partir da** Constitucionaliza o simbólica e das consequências decorrentes da fundamentalidade do Direito. Prim@ Facie, João Pessoa, v. 16, n. 31, p. 1-42, 2017. **Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/primafacie/article/view/33978>**. Acesso em: 03 junho 2022

FREY, K. Governança interativa: uma concep o para compreender a gestão pública participativa. Política e Sociedade: Revista de Sociologia Política, n. 5., p. 119-138, out. 2004. <https://periodicos.ufsc.br/index.php/politica/article/view/1982>. Acesso em: 23 junho 2022

INTERNATIONAL FEDERATION OF ACCOUNTANTS. Governance in the public sector: a governing body perspective. International Public Sector Study 13. New York: IFAC, 2001. **Disponível em: https://portal.tcu.gov.br/en_us/biblioteca-digital/governance-in-the-public-sector-a-governing-body-perspective.htm**. **Acesso em: 23 maio 2022**

MATIAS-PEREIRA, J. Governança no setor público. São Paulo: Atlas, 2010.

PLAS, P. Cidade como ator do desenvolvimento sustentável no momento do antropoceno. Revista Universidade e Meio Ambiente ? REUMAM, v. 1, n. 1, p. 1-11, 2016.

RHOADES, R. A. W. The new governance: governing without government. Political Studies, v. 44, n. 4, p. 652?667, 1996. **Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1111/j.1467-9248.1996.tb01747.x>**
Acesso em: 23 maio 2022



SPAREMBERGER, R. F. L.; DAMÁZIO, E. P. Discurso constitucional colonial: um olhar para a decolonialidade e para o ?novo? constitucionalismo latino-americano. In: STRECK, L. L.; GOMES, A. C. de B.; TEIXEIRA, J. P. A. (Org.). Descolonialidade e constitucionalismo na América Latina. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2015, p. 34-51.

TOURINHO, H. L. Z.; SILVA, M. L. da. Desafios para o planejamento e a gestão metropolitana na Amazônia: uma abordagem teórica. PRACS: Revista eletrônica de humanidades do curso de Ciências Sociais da UNIFAP, Macapá, v. 9, n. 1, p. 55-75, jan./jun. 2016. Disponível em: <https://periodicos.unifap.br/index.php/pracs>. Acesso em: 23 maio 2022.

THE WORLD BANK. Governance and development. Washington, DC: The World Bank, 1992. Disponível em: <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/0-8213-2094-7>. Acesso em: 23 maio 2021.

THE WORLD BANK. Metropolitan governance in Brazil: inputs for an agenda and strategy. Washington, DC: The World Bank, 2015. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/22052?show=full&locale-attribute=fr>. Acesso em: 23 maio



=====

Arquivo 1: [Mobilidade_Urbana_REUMAM \(1\).docx \(3929 termos\)](#)

Arquivo 2: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility_en (794 termos)

Termos comuns: 3

Similaridade: 0,06%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [Mobilidade_Urbana_REUMAM \(1\).docx \(3929 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/urban-mobility_en (794 termos)

=====

Página 1 / 37

Página 1 / 37

Página 1 / 37

MOBILIDADE URBANA E GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA: A SUSTENTABILIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO METROPOLITANO

RESUMO: O estudo faz uma revisão dos fundamentos normativos da política pública de mobilidade urbana e da governança interfederativa sustentável do transporte coletivo metropolitano. Busca-se responder como implementar a sustentabilidade no transporte coletivo metropolitano através da governança interfederativa? Assim, através do método de análise qualitativa, interdisciplinar e crítica, aplicação da técnica de análise documental e bibliográfica, com a revisão da legislação e amparada em documentos oficiais norteadores da política pública mobilidade urbana, transporte público e governança interfederativa, objetiva-se a definição dos elementos caracterizadores na compreensão da complexidade do tema. Parte-se dos documentos internacionais, constitucionais e infraconstitucionais como fundamentos que estruturam, a governança interfederativa sustentável do transporte coletivo metropolitano, considerando-se a pluralidade de setores econômicos, sociais e políticos, na busca de ambiente urbano metropolitano sustentável. Em derradeiro traça-se um caminho normativo para a construção de possíveis alternativas para implementar no solo urbano metropolitano uma política sustentável de mobilidade urbana a partir da governança interfederativa do transporte coletivo.

PALAVRAS-CHAVE: Planejamento urbano, legislação urbanística brasileira, desenvolvimento sustentável

.

URBAN MOBILITY AND INTERFEDERATIVE GOVERNANCE: THE SUSTAINABILITY OF METROPOLITAN PUBLIC TRANSPORTATION

ABSTRACT: The study reviews the normative foundations of urban mobility public policy and sustainable inter-federative governance of metropolitan public transportation. It seeks to answer how to implement sustainability in metropolitan public transportation through inter-federative governance? Thus, through the method of qualitative analysis, interdisciplinary and critical, application of the technique of documentary and



bibliographic analysis, with a review of the legislation and supported by official documents that guide the public policy of urban mobility, public transport and inter-federative governance, it is aimed to define the elements that characterize the understanding of the complexity of the theme. The international, constitutional and infra-constitutional documents are used as foundations that structure the sustainable inter-federative governance of metropolitan public transportation, considering the plurality of economic, social and political sectors, in the search for a sustainable metropolitan urban environment. Lastly, a normative path is outlined for the construction of possible alternatives to implement in the metropolitan urban soil a sustainable urban mobility policy based on the inter-federative governance of collective transportation.

KEYWORDS: Urban planning, Brazilian urban legislation, sustainable development.

MOVILIDAD URBANA Y GOBERNANZA INTER FEDERATIVA: SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

RESUMEN: El estudio revisa los fundamentos normativos de las políticas públicas de movilidad urbana y la gobernanza inter federativa sostenible del transporte público metropolitano. Trata de responder a la pregunta de ¿cómo implantar la sostenibilidad en el transporte público metropolitano mediante una gobernanza inter federativa? Así, a través del método de análisis cualitativo, interdisciplinario y crítico, aplicación de la técnica de análisis documental y bibliográfico, con revisión de la legislación y apoyado en documentos oficiales que orientan la política pública de movilidad urbana, transporte público y gobernanza inter federativa, se pretende definir los elementos que caracterizan la comprensión de la complejidad del tema. Parte de los documentos internacionales, constitucionales e infra constitucionales como fundamentos que estructuran la gobernanza sostenible inter federativa del transporte colectivo metropolitano, considerando la pluralidad de sectores económicos, sociales y políticos, en la búsqueda de un entorno urbano metropolitano sostenible. Por último, se esboza una vía normativa para la construcción de posibles alternativas para implantar en el suelo urbano metropolitano una política de movilidad urbana sostenible basada en la gobernanza inter federativa del transporte colectivo.

PALABRAS CLAVES: Planificación urbana, legislación urbana brasileña, desarrollo sostenible.

INTRODUÇÃO

A pesquisa visa a revisão dos fundamentos da governança interfederativa do transporte metropolitano na busca de balizamento legal na construção de um ambiente urbano metropolitano mais sustentável, considerando-se o transporte como direito fundamental devendo ser planejado, organizado e executado a partir da prestação de um serviço com fins de atender sua função pública e não pautado somente em interesses econômicos e políticos.

A relevância científica reside no emaranhado de interesses e competências que se entrelaçam num território metropolitano e a partir de um estudo da revisão normativa da política pública, da política nacional de mobilidade urbana e o transporte público como uma estratégia de desenvolvimento sustentável do



território metropolitano.

Em decorrência da política pública estar delimitado ao território geográfico-político região metropolitana, a partir do cenário jurídico normativo vigente, objetiva-se revisar os fundamentos legais que instrumentalizam a governança interfederativa metropolitana.

O território metropolitano é peculiar pela ação de diversos entes federativos e o transporte um dos vetores de desenvolvimento e modelação do território, assim busca-se responder o seguinte problema: como implementar a sustentabilidade no transporte coletivo metropolitano através da governança interfederativa ?

MATERIAL E MÉTODOS

O presente estudo utiliza a metodologia da análise qualitativa interdisciplinar e crítica do arcabouço normativo que regula o objeto de pesquisa fazendo uso da técnica de análise documental e bibliográfica, com a revisão da legislação e amparada em documentos oficiais norteadores da política pública mobilidade urbana, transporte público e governança interfederativa, na busca de elementos caracterizadores na compreensão da complexidade do tema.

MOBILIDADE URBANA, TRANSPORTE E CIDADES SUSTENTÁVEIS

As cidades e aglomerações urbanas no Brasil, concentram mais de 80% da população, tornando o país eminentemente urbano, inclusive com a perspectiva de em 2030, o número de pessoas vivendo em cidades, chegue a mais de 90%, indicadores que tornam prioritária a reflexão sobre o território urbano, seus impactos socioambientais e o caminho para a sustentabilidade (BRASIL, 2013).

Plas(2016) ao refletir sobre a cidade como ator no desenvolvimento sustentável, considera o protagonismo do homem na transformação do equilíbrio natural do planeta na era geológica do Antropoceno, e a principal marca é a preponderante concentração do homem nas áreas urbanas gerador de impacto ambiental decorrente do consumo dos recursos naturais, e da poluição. O desenvolvimento urbano sustentável como política pública e suas ações devem considerar o Antropoceno, por considerar as interações centradas no homem enquanto transformador da natureza por motivações além de econômicas, mas também cultural e política.

O relatório Brundtland em 1987 apresentou um novo olhar sobre a relação homem e meio ambiente e a necessidade de medidas que assegurem os recursos naturais para as próximas gerações. Em 1988 a Constituição Federal do Brasil estabelece a proteção do meio ambiente, como competência comum de todos os entes federativos, conforme o art. 23, inciso VI, e a competência legislativa concorrente no art. 24, incisos VI, VII, e VIII, e no âmbito do planejamento urbano a previsão da competência aos estados mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, com objetivo de integrar a organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum - FPIC, tais como mobilidade urbana. Na lógica da sustentabilidade e preocupados com o avanço da urbanização e reflexos sobre os recursos naturais, a Agenda 21, produto da conferência Rio-92, no âmbito de seus 06 eixos temáticos aborda a necessidade de inverter a lógica em vigor e adotar medidas de sustentabilidade principalmente em aglomerações urbanas como regiões metropolitanas.

Na conferência de Joanesburgo em 2002, priorizou as medidas que colocavam em prática os compromissos firmados na conferência do Rio de Janeiro em 1992, e no caso do Brasil, já estava em vigor a Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto das Cidades, regulamentando os artigos 182 e 183 da constituição federal consolidou o planejamento urbano como instrumento da sustentabilidade, preconizando que a política urbana tem como objetivos ordenar o pleno desenvolvimento das funções



sociais da cidade e da propriedade urbana com diversas diretrizes gerais, centrada na garantia do direito a cidades sustentáveis.

A luz do Estatuto das Cidades, o transporte é uma função social da cidade, e posteriormente reconhecido como direito social com a Emenda Constitucional nº 90 do ano de 2015, uma vez que através dele garante-se o acesso e fruição dos demais direitos fundamentais sociais como saúde, educação, lazer, trabalho e outros (COSTA; ALVES, 2017).

O transporte é um instrumento de uso do recurso natural solo, o planejamento pode gerar uma urbanização inclusiva e sustentável, refletindo nas necessidades de deslocamento no espaço urbano relacionado a suas complexidades espaciais e destinação, tais como habitação, comercial, industrial, equipamentos e serviços públicos (BRASIL, 2013).

Com o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade, e efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, que em 03 de janeiro de 2012, foi sancionada a lei nº 12.587/2012, (Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU), constituindo-se num instrumento de política de desenvolvimento urbano de que trata o inciso XX do artigo 21 e do artigo 182 da Constituição Federal de 1988.

A PNMU compreende que o contexto de mobilidade não é resumido somente ao atendimento de demandas de deslocamento, mas como um setor que impacta no meio ambiente direta e indiretamente, seja pelo uso do solo, pelo (des)estímulo ao uso do transporte individual e mais poluente, ou a ocupação desordenada do território urbano gerando poluição decorrente da ausência de saneamento (BRASIL, 2015). A sustentabilidade é transversal na PNMU, quando se analisa seus princípios como normas fundamentais que compõe a compreensão do texto normativo, as diretrizes como nortes a serem seguidos com fins a atender os objetivos da lei e os objetivos sendo as metas a serem alcançadas com a lei (BRASIL, 2013).

O incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes, como norte da sustentabilidade foca na priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano, integrando cidades gêmeas, limítrofes e/ou em regiões metropolitanas de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

O cenário que aprovou a PNMU se coaduna com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável ? ODS, da Organização das Nações Unidas, especificamente com o objetivo 11 que visa tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, tendo como meta que até 2030, possa oportunizar a sociedade um acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção às pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

A mobilidade urbana se caracteriza como um dos eixos estruturadores da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano - PNDU, junto com as políticas de habitação e saneamento ambiental, na efetivação de cidades sustentáveis, que se funda em cinco eixos estratégicos: Planejamento territorial integrado; Participação e controle social; Integração de políticas entre os entes federados e entre as políticas setoriais; Estrutura institucional articulada nas 3 esferas de governo; Financiamento.

Ao se verificar os eixos estratégicos como ações a serem desenvolvidas e estimuladas com a finalidade do PNDU, articuladas com as demais políticas setoriais como habitação, mobilidade urbana, saneamento ambiental e ter êxito na implementação de cidades sustentáveis, constitui-se num desafio político, cultural e legal, este último aspecto a ser enfrentado na sessão seguinte.

FUNDAMENTOS DA GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA METROPOLITANA

O tema governança se originou na iniciativa privada com a implementação de controles de ações da administração, estabelecimento de metas, responsabilidades com interesse de melhor gerenciamento de seus processos e maior retorno para as organizações (RHOADES, 1996). Nas últimas décadas, a governança ensejou mudanças, refletindo em processos de planejamento e decisão mais dirigidas, controladas e com maior transparência e responsabilidade, resultando em maior confiança no mercado, consumidores e investidores (IFAC, 2001).

A partir da década de 1980, o Banco Mundial passa a sugerir ajustes econômicos e políticos das democracias, trazendo à tona questões de governança, sendo um elemento relevante para fins de empréstimos, investimentos e garantia na aplicação efetiva dos recursos (THE WORLD BANK, 1992). A governança torna-se pauta no âmbito do setor público, implementada a partir da iniciativa de organismos transnacionais capitaneados pelos interesses do capital, os quais difundem a eficiência e a efetividade como um ideal a ser atingido (FREY, 2004). Nessa perspectiva, o Banco Mundial relaciona a boa gestão do desenvolvimento diretamente com a boa Governança, pois, segundo pesquisa da própria instituição, constatou-se que os programas e projetos de financiamento podem ser tecnicamente sólidos, mas deixam de ser eficientes por motivos relacionados à qualidade da ação governamental (THE WORLD BANK, 1992).

A governança com a sua aplicação no setor público passa a significar genericamente e bom governo; porém, com a diversidade de realidades, culturas e sistemas legais, políticos e sociais, adquiriu, no meio científico, outros e abrangentes significados, em especial a ressignificação do papel da sociedade civil na condição de agente político, combinado com a redefinição das relações Estado e sociedade, que se estabelece a partir de uma relação de cooperativa e colaborativa entre os entes de governo e sociedade civil. (MATIAS-PEREIRA, 2010).

As bases normativas da Governança interfederativa metropolitana se apresentam logo quando é atribuída ao Estado a competência em instituir Regiões Metropolitanas, a fim de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, como traz o art. 25, § 3º da Carta Magna, surge a governação interfederativa metropolitana para fins da efetividade das funções que atingem a todos os membros.

A Emenda Constitucional nº 19/98 constitucionalizou um instrumento facilitador da governança interfederativa ao dispor nova redação do art. 241, segundo o qual a União, Estados, Distrito Federal e Municípios poderão disciplinar por lei consórcios e convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, normatizando mais uma alternativa com fins a fomentar a organização, planejamento e a execução dos serviços públicos numa escala interfederativa. Na seara infraconstitucional, no âmbito do planejamento urbano, a edição da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, traz diretrizes gerais para que o município possa atingir seus objetivos de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, estimulando a cooperação entre governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, como mecanismo de atender ao interesse social, apontando o compartilhamento do poder nas decisões como pilar da governança.

À União compete legislar sobre normas para a cooperação entre os entes federativos em relação à política urbana, vislumbrada, a necessidade de tratar coletivamente o planejamento urbano para atender efetivamente os interesses dos habitantes.

Na década de 2000, a discussão relacionada à governança metropolitana se mostrou ativa com a vigência

do Estatuto das Cidades em 2001, a criação do Ministério das Cidades em 2003, e, a partir de 06 de abril de 2005, a vigência da Lei Federal nº 11.107, dispendo sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos (THE WORLD BANK, 2015). A Lei, também simplesmente denominada "Lei dos consórcios públicos", teve como objetivo forjar de maior segurança jurídica a cooperação entre os entes federativos, eliminando dificuldades limitadoras à celebração de consórcios públicos.

A lei dos consórcios públicos traz elementos basilares para a governança, como a participação dos entes federados com compartilhamento do poder decisório na prestação de serviços públicos comuns; a possibilidade de criação de uma pessoa jurídica interfederativa e a execução da função pública definida coletivamente pelos entes federativos, bem como a possibilidade de compartilhamento das responsabilidades orçamentárias e financeiras.

O Supremo Tribunal Federal (STF), no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n.º 1.842/RJ, torna-se um marco na jurisprudência com relação à governança interfederativa metropolitana e sua constitucionalidade, sobretudo com relação à compulsoriedade ou não dos entes federativos na participação do planejamento metropolitano, e no caso concreto, em órgão estadual metropolitano.

O pleno do STF reconheceu que a essência da autonomia municipal com relação a questões de interesse comum, e a compulsoriedade da integração metropolitana, não sendo incompatível com a autonomia municipal, pois o interesse comum, caracterizado pelas funções públicas e serviços que afetam mais de um município, é de interesse coletivo, que incluem ente federado estadual e os Municípios que compõem a região. Assim o Supremo delimita a autonomia dos entes federativos, ratificando a necessidade de uma gestão compartilhada e colegiada das funções públicas de interesse comum para que não haja superioridade de um ente sobre o outro, o que desequilibraria a harmonia federativa (CORDEIRO, 2016). Com a promulgação da Lei Federal nº 13.089/2015 (Estatuto da Metrópole - EM), a governança interfederativa metropolitana é institucionalizada com o estabelecimento de diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas, estipulando, assim, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado, instrumentos de governança interfederativa.

O EM normatiza conceitos elementares para a governança, definindo função pública de interesse comum como uma política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município isoladamente seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes; atribui a gestão plena da região metropolitana, aquela que possui formalização e delimitação mediante lei estadual, com estrutura de governança interfederativa própria, e o plano de desenvolvimento urbano integrado aprovado mediante lei estadual. Neste plano normativo, firmam-se elementos mínimos para compor as leis complementares estaduais ao instituir as regiões metropolitanas, como a definição dos Municípios, delimitação territorial, a delimitação da Função Pública de Interesse Comum (FPIC) que justifica sua criação, a conformação da estrutura de governança interfederativa, incluindo a organização administrativa, o sistema de alocação de recursos e prestação de contas, bem como meios de controle social, organização, planejamento e execução de FPIC. Dessa forma, constituem-se em elementos essenciais para a governança metropolitana, reafirmando, de certa maneira, o papel do governo estadual de definir uma estrutura política, diretrizes e critérios (THE WORLD BANK, 2015).

O dispositivo traz o reconhecimento da interdependência entre os municípios da região metropolitana e a indissociável relação cooperativa do pacto federativo, na qual a governança metropolitana pode ser assegurada numa construção compartilhada e democrática conforme os princípios gerais de prevalência do interesse comum sobre o local, do compartilhamento de responsabilidades e de gestão para a promoção de desenvolvimento urbano integrado. O espaço urbano é produzido por diversos atores sejam



públicos e/ou privados motivados por diferentes lógicas que se refletem com diferenças, ações e interações recíprocas (PLAS, 2016)

A legislação redireciona o protagonismo da governança na região metropolitana, ensejando num lampejo de ruptura com a perspectiva moderno/colonial e subalterna do constitucionalismo centralizador, bem como a abertura para implementação democrática e participativa, a partir de atores e especificidades que historicamente eram relegados ao isolamento institucional e social. A lei também apresenta princípios de diretrizes epistemológicas, políticos e jurídicos que a situa em um patamar diferenciado de desenvolvimento, contribuindo para uma decolonialidade ao privilegiar algumas práticas locais de solução de problemas (SPAREMBERGER; DAMÁZIO, 2015).

Constata-se que o EM estabeleceu princípios, objetivos, critérios, estrutura mínima e instrumentos para a governança interfederativa metropolitana, mas segundo Cordeiro (2016), seguindo a compreensão exarada pela Suprema Corte na ADI 1842/RJ, não impôs qualquer modelo de como se constituiriam as estruturas jurídicas das unidades de governança, deixando a cargo do legislador estadual e dos entes federativos o formato mais adequado à realidade da região metropolitana e a FPIC escolhida.

A sistematização dos fundamentos legais da governança, seja antes ou depois do EM, serve para além de identificar a sua evolução, mas principalmente como parâmetro legal do presente estudo. Importa saber que a Mobilidade urbana enquanto FPIC é de titularidade comum a todos os entes conurbados, que integram a região metropolitana, uma vez que, segundo Bruno (2016), não se constitui em competência exclusiva do Estado membro, devendo, em todas as etapas da organização, debate, planejamento a execução, haver a participação dos Municípios no processo decisório, mesmo que compulsória.

A divergência da agenda do agente político com a agenda da necessidade da população impõe, segundo Bruno (2016), a implantação da governança da FPIC, por contar com a participação do maior número possível de atores sociais, abrangendo os entes federativos, o setor privado e sociedade civil. Faz-se, assim, o contraponto à ineficiência ou impedimento, fruto das escolhas dos agentes públicos responsáveis pelos Municípios e Estado, que por vezes pautados em rivalidades político-partidárias entre os líderes, condenam à inefetividade da FPIC transporte, essencial à dinâmica metropolitana e principalmente à população. Neste mesmo sentido, Tourinho e Silva (2016) também reputam relevância à implantação da governança interfederativa, e necessária articulação e interação em um território que notadamente o pacto federativo não contempla um ente federativo intermediário, mas sim uma instância administrativa coletiva de organização planejamento e execução de políticas públicas essenciais de interesses comuns entre diversos entes federativos.

A razão de ser da instituição da região metropolitana é a necessidade de organização, planejamento e execução das FPIC mobilidade urbana; assim, a governança interfederativa metropolitana tem relevância na efetividade do planejamento urbano cujo objetivo é promover o desenvolvimento sustentável com planejamento da mobilidade urbana realizada por todos os atores do território metropolitano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Traçado o caminho normativo da política pública mobilidade urbana e transporte coletivo como estratégia do plano de desenvolvimento urbano sustentável, situado num contexto mundial de metas de sustentabilidade nos centros urbanos a serem alcançados para os anos vindouros, bem como as bases normativas para a articulação dos entes políticos em território urbano metropolitano.

O desafio reside no percurso desse caminho, e o desenvolvimento de ações de Estado para concretização de uma governança interfederativa do transporte coletivo, o qual a mobilidade urbana, seja a vanguarda na intervenção e redefinição do território urbano metropolitano e construa um ambiente cada vez mais



sustentável, democrático e inclusivo.

O território metropolitano se constitui de diversos recursos naturais como solo urbano, a fauna, flora os recurso hídricos, o ar, e estudar sobre estratégias de uma região metropolitana mais resiliente e priorize na política de mobilidade urbana um modelo que priorize o transporte coletivo, o uso do transporte individual como automóvel e motocicletas, consiste em gestão sustentável desses recurso, pois menos se avança sobre a flora e fauna para construção de estrada e vias de escoamento para transporte individual, diminui-se a emissão de gases poluentes na atmosfera, racionaliza-se o uso do solo contendo o uso desorganizado do solo urbano, pois o transporte é um vetor de expansão e reordenamento do território urbano e metropolitano, assim tornando as cidades mais sustentáveis.

Os fundamentos legais se apresentam como pilares da construção de uma ação pública, política, quiçá legislativa como a proposição da minuta de uma Lei Estadual de Iniciativa popular que verse a obrigatoriedade da participação de todo os atores sociais, econômicos e políticos na organização, planejamento, execução e efetivação sustentável da mobilidade urbana e do transporte coletivo no território urbano metropolitano, contribuindo para o uso racional e responsável de recursos como solo, o ar e água do meio ambiente urbano e do mundo, que é diretamente impactado com a ocupação desordenada do território, a poluição do ar com a priorização do transporte por moto e automóvel em detrimento a transporte ativos como bicicleta e caminhadas, ou o transporte coletivo.

O estudo ora apresentado é um fio condutor para aprofundamento sob diversas perspectivas, na busca de contribuir para a gestão ambiental e desenvolvimento local, pois os fundamentos normativos internacionais, supralegais, constitucionais e infraconstitucionais, não são o fim, mas um ponto de partida para outras análises e contribuições para a efetivação de um território urbano metropolitano sustentável.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da constituição federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 11.107, de 06 de abril de 2005. Dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/l11107.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n.º 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis n.º 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm.

BRASIL, Ministério das cidades, Planejamento em mobilidade urbana, novembro 2013. Brasília, DF, 2013

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes: textos para as discussões da Rio+20: volume 1 mobilidade urbana / Tarcisio Nunes..., [et al]. Organizadores: Brasília: MMA, 2015.

BRASIL. Ministério do Meio ambiente. Agenda 21 brasileira ? bases para discussão. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/8457/mod_resource/content/1/bases_discussao_agenda21.pdf>
;. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRUNO, R. M. Regiões Metropolitanas: posi o no cenário constitucional, competência e financiamento de suas atividades no estado brasileiro. Curitiba: Juar , 2016.

CORDEIRO, G. de L. Regiões metropolitanas: O papel dos parlamentos metropolitanas na governança interfederativa do estatuto das metrópoles (Lei n  13.089/15). Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2016.

COSTA, R. C. P.; ALVES, C. L. Direito Fundamental ao Transporte: uma análise a partir da Constitucionaliza o simbólica e das consequências decorrentes da fundamentalidade do Direito. Prim@ Facie, João Pessoa, v. 16, n. 31, p. 1-42, 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/primafacie/article/view/33978>. Acesso em: 03 junho 2022

FREY, K. Governança interativa: uma concep o para compreender a gestão pública participativa. Política e Sociedade: Revista de Sociologia Política, n. 5., p. 119-138, out. 2004. <https://periodicos.ufsc.br/index.php/politica/article/view/1982>. Acesso em: 23 junho 2022

INTERNATIONAL FEDERATION OF ACCOUNTANTS. Governance in the public sector: a governing body perspective. International Public Sector Study 13. New York: IFAC, 2001. Disponível em: https://portal.tcu.gov.br/en_us/biblioteca-digital/governance-in-the-public-sector-a-governing-body-perspective.htm. Acesso em: 23 maio 2022

MATIAS-PEREIRA, J. Governança no setor público. São Paulo: Atlas, 2010.

PLAS, P. Cidade como ator do desenvolvimento sustentável no momento do antropoceno. Revista Universidade e Meio Ambiente ? REUMAM, v. 1, n. 1, p. 1-11, 2016.

RHOADES, R. A. W. The new governance: governing without government. Political Studies, v. 44, n. 4, p. 652?667, 1996. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1111/j.1467-9248.1996.tb01747.x>
Acesso em: 23 maio 2022

SPAREMBERGER, R. F. L.; DAMÁZIO, E. P. Discurso constitucional colonial: um olhar para a decolonialidade e para o ?novo? constitucionalismo latino-americano. In: STRECK, L. L.; GOMES, A. C. de B.; TEIXEIRA, J. P. A. (Org.). Descolonialidade e constitucionalismo na América Latina. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2015, p. 34-51.

TOURINHO, H. L. Z.; SILVA, M. L. da. Desafios para o planejamento e a gestão metropolitana na Amazônia: uma abordagem teórica. PRACS: Revista eletrônica de humanidades do curso de Ciências Sociais da UNIFAP, Macapá, v. 9, n. 1, p. 55-75, jan./jun. 2016. Disponível em: <https://periodicos.unifap.br/index.php/pracs>. Acesso em: 23 maio 2022.

THE WORLD BANK. Governance and development. Washington, DC: The World Bank, 1992. Disponível em: <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/0-8213-2094-7>. Acesso em: 23 maio 2021.

THE WORLD BANK. Metropolitan governance in Brazil: inputs for an agenda and strategy. Washington, DC: The World Bank, 2015. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/22052?show=full&locale-attribute=fr>. Acesso em: 23 maio



=====

Arquivo 1: [Mobilidade_Urbana_REUMAM \(1\).docx \(3929 termos\)](#)

Arquivo 2: [https://transportgeography.org/contents/chapter8/urban-mobility \(4709 termos\)](https://transportgeography.org/contents/chapter8/urban-mobility)

Termos comuns: 4

Similaridade: 0,04%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [Mobilidade_Urbana_REUMAM \(1\).docx \(3929 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

[https://transportgeography.org/contents/chapter8/urban-mobility \(4709 termos\)](https://transportgeography.org/contents/chapter8/urban-mobility)

=====

Página 1 / 37

Página 1 / 37

Página 1 / 37

MOBILIDADE URBANA E GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA: A SUSTENTABILIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO METROPOLITANO

RESUMO: O estudo faz uma revisão dos fundamentos normativos da política pública de mobilidade urbana e da governança interfederativa sustentável do transporte coletivo metropolitano. Busca-se responder como implementar a sustentabilidade no transporte coletivo metropolitano através da governança interfederativa? Assim, através do método de análise qualitativa, interdisciplinar e crítica, aplicação da técnica de análise documental e bibliográfica, com a revisão da legislação e amparada em documentos oficiais norteadores da política pública mobilidade urbana, transporte público e governança interfederativa, objetiva-se a definição dos elementos caracterizadores na compreensão da complexidade do tema. Parte-se dos documentos internacionais, constitucionais e infraconstitucionais como fundamentos que estruturam, a governança interfederativa sustentável do transporte coletivo metropolitano, considerando-se a pluralidade de setores econômicos, sociais e políticos, na busca de ambiente urbano metropolitano sustentável. Em derradeiro traça-se um caminho normativo para a construção de possíveis alternativas para implementar no solo urbano metropolitano uma política sustentável de mobilidade urbana a partir da governança interfederativa do transporte coletivo.

PALAVRAS-CHAVE: Planejamento urbano, legislação urbanística brasileira, desenvolvimento sustentável

.

URBAN MOBILITY AND INTERFEDERATIVE GOVERNANCE: THE SUSTAINABILITY OF METROPOLITAN PUBLIC TRANSPORTATION

ABSTRACT: The study reviews the normative foundations of urban mobility public policy and sustainable inter-federative governance of metropolitan public transportation. It seeks to answer how to implement sustainability in metropolitan public transportation through inter-federative governance? Thus, through the method of qualitative analysis, interdisciplinary and critical, application of the technique of documentary and bibliographic analysis, with a review of the legislation and supported by official documents that guide the



public policy of urban mobility, public transport and inter-federative governance, it is aimed to define the elements that characterize the understanding of the complexity of the theme. The international, constitutional and infra-constitutional documents are used as foundations that structure the sustainable inter-federative governance of metropolitan public transportation, considering the plurality of economic, social and political sectors, in the search for a sustainable metropolitan urban environment. Lastly, a normative path is outlined for the construction of possible alternatives to implement in the metropolitan urban soil a sustainable urban mobility policy based on the inter-federative governance of collective transportation.

KEYWORDS: Urban planning, Brazilian urban legislation, sustainable development.

MOVILIDAD URBANA Y GOBERNANZA INTER FEDERATIVA: SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

RESUMEN: El estudio revisa los fundamentos normativos de las políticas públicas de movilidad urbana y la gobernanza inter federativa sostenible del transporte público metropolitano. Trata de responder a la pregunta de ¿cómo implantar la sostenibilidad en el transporte público metropolitano mediante una gobernanza inter federativa? Así, a través del método de análisis cualitativo, interdisciplinario y crítico, aplicación de la técnica de análisis documental y bibliográfico, con revisión de la legislación y apoyado en documentos oficiales que orientan la política pública de movilidad urbana, transporte público y gobernanza inter federativa, se pretende definir los elementos que caracterizan la comprensión de la complejidad del tema. Parte de los documentos internacionales, constitucionales e infra constitucionales como fundamentos que estructuran la gobernanza sostenible inter federativa del transporte colectivo metropolitano, considerando la pluralidad de sectores económicos, sociales y políticos, en la búsqueda de un entorno urbano metropolitano sostenible. Por último, se esboza una vía normativa para la construcción de posibles alternativas para implantar en el suelo urbano metropolitano una política de movilidad urbana sostenible basada en la gobernanza inter federativa del transporte colectivo.

PALABRAS CLAVES: Planificación urbana, legislación urbana brasileña, desarrollo sostenible.

INTRODUÇÃO

A pesquisa visa a revisão dos fundamentos da governança interfederativa do transporte metropolitano na busca de balizamento legal na construção de um ambiente urbano metropolitano mais sustentável, considerando-se o transporte como direito fundamental devendo ser planejado, organizado e executado a partir da prestação de um serviço com fins de atender sua função pública e não pautado somente em interesses econômicos e políticos.

A relevância científica reside no emaranhado de interesses e competências que se entrelaçam num território metropolitano e a partir de um estudo da revisão normativa da política pública, da política nacional de mobilidade urbana e o transporte público como uma estratégia de desenvolvimento sustentável do território metropolitano.

Em decorrência da política pública estar delimitado ao território geográfico-político região metropolitana, a partir do cenário jurídico normativo vigente, objetiva-se revisar os fundamentos legais que instrumentalizam a governança interfederativa metropolitana.

O território metropolitano é peculiar pela ação de diversos entes federativos e o transporte um dos vetores de desenvolvimento e modelação do território, assim busca-se responder o seguinte problema: como implementar a sustentabilidade no transporte coletivo metropolitano através da governança interfederativa ?

MATERIAL E MÉTODOS

O presente estudo utiliza a metodologia da análise qualitativa interdisciplinar e crítica do arcabouço normativo que regula o objeto de pesquisa fazendo uso da técnica de análise documental e bibliográfica, com a revisão da legislação e amparada em documentos oficiais norteadores da política pública mobilidade urbana, transporte público e governança interfederativa, na busca de elementos caracterizadores na compreensão da complexidade do tema.

MOBILIDADE URBANA, TRANSPORTE E CIDADES SUSTENTÁVEIS

As cidades e aglomerações urbanas no Brasil, concentram mais de 80% da população, tornando o país eminentemente urbano, inclusive com a perspectiva de em 2030, o número de pessoas vivendo em cidades, chegue a mais de 90%, indicadores que tornam prioritária a reflexão sobre o território urbano, seus impactos socioambientais e o caminho para a sustentabilidade (BRASIL, 2013).

Plas(2016) ao refletir sobre a cidade como ator no desenvolvimento sustentável, considera o protagonismo do homem na transformação do equilíbrio natural do planeta na era geológica do Antropoceno, e a principal marca é a preponderante concentração do homem nas áreas urbanas gerador de impacto ambiental decorrente do consumo dos recursos naturais, e da poluição. O desenvolvimento urbano sustentável como política pública e suas ações devem considerar o Antropoceno, por considerar as interações centradas no homem enquanto transformador da natureza por motivações além de econômicas, mas também cultural e política.

O relatório Brundtland em 1987 apresentou um novo olhar sobre a relação homem e meio ambiente e a necessidade de medidas que assegurem os recursos naturais para as próximas gerações. Em 1988 a Constituição Federal do Brasil estabelece a proteção do meio ambiente, como competência comum de todos os entes federativos, conforme o art. 23, inciso VI, e a competência legislativa concorrente no art. 24, incisos VI, VII, e VIII, e no âmbito do planejamento urbano a previsão da competência aos estados mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, com objetivo de integrar a organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum - FPIC, tais como mobilidade urbana. Na lógica da sustentabilidade e preocupados com o avanço da urbanização e reflexos sobre os recursos naturais, a Agenda 21, produto da conferência Rio-92, no âmbito de seus 06 eixos temáticos aborda a necessidade de inverter a lógica em vigor e adotar medidas de sustentabilidade principalmente em aglomerações urbanas como regiões metropolitanas.

Na conferência de Joanesburgo em 2002, priorizou as medidas que colocavam em prática os compromissos firmados na conferência do Rio de Janeiro em 1992, e no caso do Brasil, já estava em vigor a Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto das Cidades, regulamentando os artigos 182 e 183 da constituição federal consolidou o planejamento urbano como instrumento da sustentabilidade, preconizando que a política urbana tem como objetivos ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana com diversas diretrizes gerais, centrada na garantia do direito

a cidades sustentáveis.

A luz do Estatuto das Cidades, o transporte é uma função social da cidade, e posteriormente reconhecido como direito social com a Emenda Constitucional nº 90 do ano de 2015, uma vez que através dele garante-se o acesso e fruição dos demais direitos fundamentais sociais como saúde, educação, lazer, trabalho e outros (COSTA; ALVES, 2017).

O transporte é um instrumento de uso do recurso natural solo, o planejamento pode gerar uma urbanização inclusiva e sustentável, refletindo nas necessidades de deslocamento no espaço urbano relacionado a suas complexidades espaciais e destinação, tais como habitação, comercial, industrial, equipamentos e serviços públicos (BRASIL, 2013).

Com o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade, e efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, que em 03 de janeiro de 2012, foi sancionada a lei nº 12.587/2012, (Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU), constituindo-se num instrumento de política de desenvolvimento urbano de que trata o inciso XX do artigo 21 e do artigo 182 da Constituição Federal de 1988.

A PNMU compreende que o contexto de mobilidade não é resumido somente ao atendimento de demandas de deslocamento, mas como um setor que impacta no meio ambiente direta e indiretamente, seja pelo uso do solo, pelo (des)estímulo ao uso do transporte individual e mais poluente, ou a ocupação desordenada do território urbano gerando poluição decorrente da ausência de saneamento (BRASIL, 2015). A sustentabilidade é transversal na PNMU, quando se analisa seus princípios como normas fundamentais que compõe a compreensão do texto normativo, as diretrizes como nortes a serem seguidos com fins a atender os objetivos da lei e os objetivos sendo as metas a serem alcançadas com a lei (BRASIL, 2013).

O incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes, como norte da sustentabilidade foca na priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano, integrando cidades gêmeas, limítrofes e/ou em regiões metropolitanas de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

O cenário que aprovou a PNMU se coaduna com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável ? ODS, da Organização das Nações Unidas, especificamente com o objetivo 11 que visa tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, tendo como meta que até 2030, possa oportunizar a sociedade um acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção às pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

A mobilidade urbana se caracteriza como um dos eixos estruturadores da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano - PNDU, junto com as políticas de habitação e saneamento ambiental, na efetivação de cidades sustentáveis, que se funda em cinco eixos estratégicos: Planejamento territorial integrado; Participação e controle social; Integração de políticas entre os entes federados e entre as políticas setoriais; Estrutura institucional articulada nas 3 esferas de governo; Financiamento.

Ao se verificar os eixos estratégicos como ações a serem desenvolvidas e estimuladas com a finalidade do PNDU, articuladas com as demais políticas setoriais como habitação, mobilidade urbana, saneamento ambiental e ter êxito na implementação de cidades sustentáveis, constitui-se num desafio político, cultural e legal, este último aspecto a ser enfrentado na sessão seguinte.

FUNDAMENTOS DA GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA METROPOLITANA

O tema governança se originou na iniciativa privada com a implementação de controles de ações da administração, estabelecimento de metas, responsabilidades com interesse de melhor gerenciamento de seus processos e maior retorno para as organizações (RHOADES, 1996). Nas últimas décadas, a governança ensejou mudanças, refletindo em processos de planejamento e decisão mais dirigidas, controladas e com maior transparência e responsabilidade, resultando em maior confiança no mercado, consumidores e investidores (IFAC, 2001).

A partir da década de 1980, o Banco Mundial passa a sugerir ajustes econômicos e políticos das democracias, trazendo à tona questões de governança, sendo um elemento relevante para fins de empréstimos, investimentos e garantia na aplicação efetiva dos recursos (THE WORLD BANK, 1992). A governança torna-se pauta no âmbito do setor público, implementada a partir da iniciativa de organismos transnacionais capitaneados pelos interesses do capital, os quais difundem a eficiência e a efetividade como um ideal a ser atingido (FREY, 2004). Nessa perspectiva, o Banco Mundial relaciona a boa gestão do desenvolvimento diretamente com a boa Governança, pois, segundo pesquisa da própria instituição, constatou-se que os programas e projetos de financiamento podem ser tecnicamente sólidos, mas deixam de ser eficientes por motivos relacionados à qualidade da ação governamental (THE WORLD BANK, 1992).

A governança com a sua aplicação no setor público passa a significar genericamente e bom governo; porém, com a diversidade de realidades, culturas e sistemas legais, políticos e sociais, adquiriu, no meio científico, outros e abrangentes significados, em especial a resignificação do papel da sociedade civil na condição de agente político, combinado com a redefinição das relações Estado e sociedade, que se estabelece a partir de uma relação de cooperativa e colaborativa entre os entes de governo e sociedade civil. (MATIAS-PEREIRA, 2010).

As bases normativas da Governança interfederativa metropolitana se apresentam logo quando é atribuída ao Estado a competência em instituir Regiões Metropolitanas, a fim de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, como traz o art. 25, § 3º da Carta Magna, surge a governança interfederativa metropolitana para fins da efetividade das funções que atingem a todos os membros.

A Emenda Constitucional nº 19/98 constitucionalizou um instrumento facilitador da governança interfederativa ao dispor nova redação do art. 241, segundo o qual a União, Estados, Distrito Federal e Municípios poderão disciplinar por lei consórcios e convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, normatizando mais uma alternativa com fins a fomentar a organização, planejamento e a execução dos serviços públicos numa escala interfederativa. Na seara infraconstitucional, no âmbito do planejamento urbano, a edição da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, traz diretrizes gerais para que o município possa atingir seus objetivos de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, estimulando a cooperação entre governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, como mecanismo de atender ao interesse social, apontando o compartilhamento do poder nas decisões como pilar da governança.

À União compete legislar sobre normas para a cooperação entre os entes federativos em relação à política urbana, vislumbrada, a necessidade de tratar coletivamente o planejamento urbano para atender efetivamente os interesses dos habitantes.

Na década de 2000, a discussão relacionada à governança metropolitana se mostrou ativa com a vigência do Estatuto das Cidades em 2001, a criação do Ministério das Cidades em 2003, e, a partir de 06 de abril

de 2005, a vigência da Lei Federal nº 11.107, dispendo sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos (THE WORLD BANK, 2015). A Lei, também simplesmente denominada 'lei dos consórcios públicos', teve como objetivo forjar de maior segurança jurídica a cooperação entre os entes federativos, eliminando dificuldades limitadoras à celebração de consórcios públicos.

A lei dos consórcios públicos traz elementos basilares para a governança, como a participação dos entes federados com compartilhamento do poder decisório na prestação de serviços públicos comuns; a possibilidade de criação de uma pessoa jurídica interfederativa e a execução da função pública definida coletivamente pelos entes federativos, bem como a possibilidade de compartilhamento das responsabilidades orçamentárias e financeiras.

O Supremo Tribunal Federal (STF), no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n.º 1.842/RJ, torna-se um marco na jurisprudência com relação à governança interfederativa metropolitana e sua constitucionalidade, sobretudo com relação à compulsoriedade ou não dos entes federativos na participação do planejamento metropolitano, e no caso concreto, em órgão estadual metropolitano.

O pleno do STF reconheceu que a essência da autonomia municipal com relação a questões de interesse comum, e a compulsoriedade da integração metropolitana, não sendo incompatível com a autonomia municipal, pois o interesse comum, caracterizado pelas funções públicas e serviços que afetam mais de um município, é de interesse coletivo, que incluem ente federado estadual e os Municípios que compõem a região. Assim o Supremo delimita a autonomia dos entes federativos, ratificando a necessidade de uma gestão compartilhada e colegiada das funções públicas de interesse comum para que não haja superioridade de um ente sobre o outro, o que desequilibraria a harmonia federativa (CORDEIRO, 2016). Com a promulgação da Lei Federal nº 13.089/2015 (Estatuto da Metrópole - EM), a governança interfederativa metropolitana é institucionalizada com o estabelecimento de diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas, estipulando, assim, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado, instrumentos de governança interfederativa.

O EM normatiza conceitos elementares para a governança, definindo função pública de interesse comum como uma política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município isoladamente seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes; atribui a gestão plena da região metropolitana, aquela que possui formalização e delimitação mediante lei estadual, com estrutura de governança interfederativa própria, e o plano de desenvolvimento urbano integrado aprovado mediante lei estadual. Neste plano normativo, firmam-se elementos mínimos para compor as leis complementares estaduais ao instituir as regiões metropolitanas, como a definição dos Municípios, delimitação territorial, a delimitação da Função Pública de Interesse Comum (FPIC) que justifica sua criação, a conformação da estrutura de governança interfederativa, incluindo a organização administrativa, o sistema de alocação de recursos e prestação de contas, bem como meios de controle social, organização, planejamento e execução de FPIC. Dessa forma, constituem-se em elementos essenciais para a governança metropolitana, reafirmando, de certa maneira, o papel do governo estadual de definir uma estrutura política, diretrizes e critérios (THE WORLD BANK, 2015).

O dispositivo traz o reconhecimento da interdependência entre os municípios da região metropolitana e a indissociável relação cooperativa do pacto federativo, na qual a governança metropolitana pode ser assegurada numa construção compartilhada e democrática conforme os princípios gerais de prevalência do interesse comum sobre o local, do compartilhamento de responsabilidades e de gestão para a promoção de desenvolvimento urbano integrado. O espaço urbano é produzido por diversos atores sejam públicos e/ou privados motivados por diferentes lógicas que se refletem com diferenças, ações e

interações recíprocas (PLAS, 2016)

A legislação redireciona o protagonismo da governança na região metropolitana, ensejando num lampejo de ruptura com a perspectiva moderno/colonial e subalterna do constitucionalismo centralizador, bem como a abertura para implementação democrática e participativa, a partir de atores e especificidades que historicamente eram relegados ao isolamento institucional e social. A lei também apresenta princípios de diretrizes epistemológicas, políticos e jurídicos que a situa em um patamar diferenciado de desenvolvimento, contribuindo para uma decolonialidade ao privilegiar algumas práticas locais de solução de problemas (SPAREMBERGER; DAMÁZIO, 2015).

Constata-se que o EM estabeleceu princípios, objetivos, critérios, estrutura mínima e instrumentos para a governança interfederativa metropolitana, mas segundo Cordeiro (2016), seguindo a compreensão exarada pela Suprema Corte na ADI 1842/RJ, não impôs qualquer modelo de como se constituiriam as estruturas jurídicas das unidades de governança, deixando a cargo do legislador estadual e dos entes federativos o formato mais adequado à realidade da região metropolitana e a FPIC escolhida.

A sistematização dos fundamentos legais da governança, seja antes ou depois do EM, serve para além de identificar a sua evolução, mas principalmente como parâmetro legal do presente estudo. Importa saber que a Mobilidade urbana enquanto FPIC é de titularidade comum a todos os entes conurbados, que integram a região metropolitana, uma vez que, segundo Bruno (2016), não se constitui em competência exclusiva do Estado membro, devendo, em todas as etapas da organização, debate, planejamento a execução, haver a participação dos Municípios no processo decisório, mesmo que compulsória.

A divergência da agenda do agente político com a agenda da necessidade da população impõe, segundo Bruno (2016), a implantação da governança da FPIC, por contar com a participação do maior número possível de atores sociais, abrangendo os entes federativos, o setor privado e sociedade civil. Faz-se, assim, o contraponto à ineficiência ou impedimento, fruto das escolhas dos agentes públicos responsáveis pelos Municípios e Estado, que por vezes pautados em rivalidades político-partidárias entre os líderes, condenam à inefetividade da FPIC transporte, essencial à dinâmica metropolitana e principalmente à população. Neste mesmo sentido, Tourinho e Silva (2016) também reputam relevância à implantação da governança interfederativa, e necessária articulação e interação em um território que notadamente o pacto federativo não contempla um ente federativo intermediário, mas sim uma instância administrativa coletiva de organização planejamento e execução de políticas públicas essenciais de interesses comuns entre diversos entes federativos.

A razão de ser da instituição da região metropolitana é a necessidade de organização, planejamento e execução das FPIC mobilidade urbana; assim, a governança interfederativa metropolitana tem relevância na efetividade do planejamento urbano cujo objetivo é promover o desenvolvimento sustentável com planejamento da mobilidade urbana realizada por todos os atores do território metropolitano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Traçado o caminho normativo da política pública mobilidade urbana e transporte coletivo como estratégia do plano de desenvolvimento urbano sustentável, situado num contexto mundial de metas de sustentabilidade nos centros urbanos a serem alcançados para os anos vindouros, bem como as bases normativas para a articulação dos entes políticos em território urbano metropolitano.

O desafio reside no percurso desse caminho, e o desenvolvimento de ações de Estado para concretização de uma governança interfederativa do transporte coletivo, o qual a mobilidade urbana, seja a vanguarda na intervenção e redefinição do território urbano metropolitano e construa um ambiente cada vez mais sustentável, democrático e inclusivo.

O território metropolitano se constitui de diversos recursos naturais como solo urbano, a fauna, flora os recurso hídricos, o ar, e estudar sobre estratégias de uma região metropolitana mais resiliente e priorize na política de mobilidade urbana um modelo que priorize o transporte coletivo, o uso do transporte individual como automóvel e motocicletas, consiste em gestão sustentável desses recurso, pois menos se avança sobre a flora e fauna para construção de estrada e vias de escoamento para transporte individual, diminui-se a emissão de gases poluentes na atmosfera, racionaliza-se o uso do solo contendo o uso desorganizado do solo urbano, pois o transporte é um vetor de expansão e reordenamento do território urbano e metropolitano, assim tornando as cidades mais sustentáveis.

Os fundamentos legais se apresentam como pilares da construção de uma ação pública, política, quiçá legislativa como a proposição da minuta de uma Lei Estadual de Iniciativa popular que verse a obrigatoriedade da participação de todo os atores sociais, econômicos e políticos na organização, planejamento, execução e efetivação sustentável da mobilidade urbana e do transporte coletivo no território urbano metropolitano, contribuindo para o uso racional e responsável de recursos como solo, o ar e água do meio ambiente urbano e do mundo, que é diretamente impactado com a ocupação desordenada do território, a poluição do ar com a priorização do transporte por moto e automóvel em detrimento a transporte ativos como bicicleta e caminhadas, ou o transporte coletivo.

O estudo ora apresentado é um fio condutor para aprofundamento sob diversas perspectivas, na busca de contribuir para a gestão ambiental e desenvolvimento local, pois os fundamentos normativos internacionais, supralegais, constitucionais e infraconstitucionais, não são o fim, mas um ponto de partida para outras análises e contribuições para a efetivação de um território urbano metropolitano sustentável.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da constituição federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 11.107, de 06 de abril de 2005. Dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/l11107.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n.º 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis n.º 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm.

BRASIL, Ministério das cidades, Planejamento em mobilidade urbana, novembro 2013. Brasília, DF, 2013

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes: textos para as discussões da Rio+20: volume 1 mobilidade urbana / Tarcisio Nunes..., [et al]. Organizadores: Brasília: MMA, 2015.

BRASIL. Ministério do Meio ambiente. Agenda 21 brasileira ? bases para discussão. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/8457/mod_resource/content/1/bases_discussao_agenda21.pdf> ;. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRUNO, R. M. Regiões Metropolitanas: posi o no cenário constitucional, competência e financiamento de suas atividades no estado brasileiro. Curitiba: Juar , 2016.

CORDEIRO, G. de L. Regiões metropolitanas: O papel dos parlamentos metropolitanas na governança interfederativa do estatuto das metrópoles (Lei n  13.089/15). Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2016.

COSTA, R. C. P.; ALVES, C. L. Direito Fundamental ao Transporte: uma análise a partir da Constitucionaliza o simbólica e das consequências decorrentes da fundamentalidade do Direito. Prim@ Facie, João Pessoa, v. 16, n. 31, p. 1-42, 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/primafacie/article/view/33978>. Acesso em: 03 junho 2022

FREY, K. Governança interativa: uma concep o para compreender a gestão pública participativa. Política e Sociedade: Revista de Sociologia Política, n. 5., p. 119-138, out. 2004. <https://periodicos.ufsc.br/index.php/politica/article/view/1982>. Acesso em: 23 junho 2022

INTERNATIONAL FEDERATION OF ACCOUNTANTS. Governance in the public sector: a governing body perspective. International Public Sector Study 13. New York: IFAC, 2001. Disponível em: https://portal.tcu.gov.br/en_us/biblioteca-digital/governance-in-the-public-sector-a-governing-body-perspective.htm. Acesso em: 23 maio 2022

MATIAS-PEREIRA, J. Governança no setor público. São Paulo: Atlas, 2010.

PLAS, P. Cidade como ator do desenvolvimento sustentável no momento do antropoceno. Revista Universidade e Meio Ambiente ? REUMAM, v. 1, n. 1, p. 1-11, 2016.

RHOADES, R. A. W. The new governance: governing without government. Political Studies, v. 44, n. 4, p. 652?667, 1996. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1111/j.1467-9248.1996.tb01747.x> Acesso em: 23 maio 2022

SPAREMBERGER, R. F. L.; DAMÁZIO, E. P. Discurso constitucional colonial: um olhar para a



decolonialidade e para o ?novo? constitucionalismo latino-americano. In: STRECK, L. L.; GOMES, A. C. de B.; TEIXEIRA, J. P. A. (Org.). Descolonialidade e constitucionalismo na América Latina. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2015, p. 34-51.

TOURINHO, H. L. Z.; SILVA, M. L. da. Desafios para o planejamento e a gestão metropolitana na Amazônia: uma abordagem teórica. PRACS: Revista eletrônica de humanidades do curso de Ciências Sociais da UNIFAP, Macapá, v. 9, n. 1, p. 55-75, jan./jun. 2016. Disponível em: <https://periodicos.unifap.br/index.php/pracs>. Acesso em: 23 maio 2022.

THE WORLD BANK. Governance and development. Washington, DC: The World Bank, 1992. Disponível em: <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/0-8213-2094-7>. Acesso em: 23 maio 2021.

THE WORLD BANK. Metropolitan governance in Brazil: inputs for an agenda and strategy. Washington, DC: The World Bank, 2015. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/22052?show=full&locale-attribute=fr>. Acesso em: 23 maio



=====

Arquivo 1: [Mobilidade_Urbana_REUMAM \(1\).docx \(3929 termos\)](#)

Arquivo 2: <https://www.intel.com/content/www/us/en/transportation/urban-mobility.html> (3008 termos)

Termos comuns: 3

Similaridade: 0,04%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [Mobilidade_Urbana_REUMAM \(1\).docx \(3929 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://www.intel.com/content/www/us/en/transportation/urban-mobility.html> (3008 termos)

=====

Página 1 / 37

Página 1 / 37

Página 1 / 37

MOBILIDADE URBANA E GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA: A SUSTENTABILIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO METROPOLITANO

RESUMO: O estudo faz uma revisão dos fundamentos normativos da política pública de mobilidade urbana e da governança interfederativa sustentável do transporte coletivo metropolitano. Busca-se responder como implementar a sustentabilidade no transporte coletivo metropolitano através da governança interfederativa? Assim, através do método de análise qualitativa, interdisciplinar e crítica, aplicação da técnica de análise documental e bibliográfica, com a revisão da legislação e amparada em documentos oficiais norteadores da política pública mobilidade urbana, transporte público e governança interfederativa, objetiva-se a definição dos elementos caracterizadores na compreensão da complexidade do tema. Parte-se dos documentos internacionais, constitucionais e infraconstitucionais como fundamentos que estruturam, a governança interfederativa sustentável do transporte coletivo metropolitano, considerando-se a pluralidade de setores econômicos, sociais e políticos, na busca de ambiente urbano metropolitano sustentável. Em derradeiro traça-se um caminho normativo para a construção de possíveis alternativas para implementar no solo urbano metropolitano uma política sustentável de mobilidade urbana a partir da governança interfederativa do transporte coletivo.

PALAVRAS-CHAVE: Planejamento urbano, legislação urbanística brasileira, desenvolvimento sustentável

.

URBAN MOBILITY AND INTERFEDERATIVE GOVERNANCE: THE SUSTAINABILITY OF METROPOLITAN PUBLIC TRANSPORTATION

ABSTRACT: The study reviews the normative foundations of urban mobility public policy and sustainable inter-federative governance of metropolitan public transportation. It seeks to answer how to implement sustainability in metropolitan public transportation through inter-federative governance? Thus, through the method of qualitative analysis, interdisciplinary and critical, application of the technique of documentary and bibliographic analysis, with a review of the legislation and supported by official documents that guide the



public policy of urban mobility, public transport and inter-federative governance, it is aimed to define the elements that characterize the understanding of the complexity of the theme. The international, constitutional and infra-constitutional documents are used as foundations that structure the sustainable inter-federative governance of metropolitan public transportation, considering the plurality of economic, social and political sectors, in the search for a sustainable metropolitan urban environment. Lastly, a normative path is outlined for the construction of possible alternatives to implement in the metropolitan urban soil a sustainable urban mobility policy based on the inter-federative governance of collective transportation.

KEYWORDS: Urban planning, Brazilian urban legislation, sustainable development.

MOVILIDAD URBANA Y GOBERNANZA INTER FEDERATIVA: SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

RESUMEN: El estudio revisa los fundamentos normativos de las políticas públicas de movilidad urbana y la gobernanza inter federativa sostenible del transporte público metropolitano. Trata de responder a la pregunta de ¿cómo implantar la sostenibilidad en el transporte público metropolitano mediante una gobernanza inter federativa? Así, a través del método de análisis cualitativo, interdisciplinario y crítico, aplicación de la técnica de análisis documental y bibliográfico, con revisión de la legislación y apoyado en documentos oficiales que orientan la política pública de movilidad urbana, transporte público y gobernanza inter federativa, se pretende definir los elementos que caracterizan la comprensión de la complejidad del tema. Parte de los documentos internacionales, constitucionales e infra constitucionales como fundamentos que estructuran la gobernanza sostenible inter federativa del transporte colectivo metropolitano, considerando la pluralidad de sectores económicos, sociales y políticos, en la búsqueda de un entorno urbano metropolitano sostenible. Por último, se esboza una vía normativa para la construcción de posibles alternativas para implantar en el suelo urbano metropolitano una política de movilidad urbana sostenible basada en la gobernanza inter federativa del transporte colectivo.

PALABRAS CLAVES: Planificación urbana, legislación urbana brasileña, desarrollo sostenible.

INTRODUÇÃO

A pesquisa visa a revisão dos fundamentos da governança interfederativa do transporte metropolitano na busca de balizamento legal na construção de um ambiente urbano metropolitano mais sustentável, considerando-se o transporte como direito fundamental devendo ser planejado, organizado e executado a partir da prestação de um serviço com fins de atender sua função pública e não pautado somente em interesses econômicos e políticos.

A relevância científica reside no emaranhado de interesses e competências que se entrelaçam num território metropolitano e a partir de um estudo da revisão normativa da política pública, da política nacional de mobilidade urbana e o transporte público como uma estratégia de desenvolvimento sustentável do território metropolitano.

Em decorrência da política pública estar delimitado ao território geográfico-político região metropolitana, a partir do cenário jurídico normativo vigente, objetiva-se revisar os fundamentos legais que instrumentalizam a governança interfederativa metropolitana.

O território metropolitano é peculiar pela ação de diversos entes federativos e o transporte um dos vetores de desenvolvimento e modelação do território, assim busca-se responder o seguinte problema: como implementar a sustentabilidade no transporte coletivo metropolitano através da governança interfederativa ?

MATERIAL E MÉTODOS

O presente estudo utiliza a metodologia da análise qualitativa interdisciplinar e crítica do arcabouço normativo que regula o objeto de pesquisa fazendo uso da técnica de análise documental e bibliográfica, com a revisão da legislação e amparada em documentos oficiais norteadores da política pública mobilidade urbana, transporte público e governança interfederativa, na busca de elementos caracterizadores na compreensão da complexidade do tema.

MOBILIDADE URBANA, TRANSPORTE E CIDADES SUSTENTÁVEIS

As cidades e aglomerações urbanas no Brasil, concentram mais de 80% da população, tornando o país eminentemente urbano, inclusive com a perspectiva de em 2030, o número de pessoas vivendo em cidades, chegue a mais de 90%, indicadores que tornam prioritária a reflexão sobre o território urbano, seus impactos socioambientais e o caminho para a sustentabilidade (BRASIL, 2013).

Plas(2016) ao refletir sobre a cidade como ator no desenvolvimento sustentável, considera o protagonismo do homem na transformação do equilíbrio natural do planeta na era geológica do Antropoceno, e a principal marca é a preponderante concentração do homem nas áreas urbanas gerador de impacto ambiental decorrente do consumo dos recursos naturais, e da poluição. O desenvolvimento urbano sustentável como política pública e suas ações devem considerar o Antropoceno, por considerar as interações centradas no homem enquanto transformador da natureza por motivações além de econômicas, mas também cultural e política.

O relatório Brundtland em 1987 apresentou um novo olhar sobre a relação homem e meio ambiente e a necessidade de medidas que assegurem os recursos naturais para as próximas gerações. Em 1988 a Constituição Federal do Brasil estabelece a proteção do meio ambiente, como competência comum de todos os entes federativos, conforme o art. 23, inciso VI, e a competência legislativa concorrente no art. 24, incisos VI, VII, e VIII, e no âmbito do planejamento urbano a previsão da competência aos estados mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, com objetivo de integrar a organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum - FPIC, tais como mobilidade urbana. Na lógica da sustentabilidade e preocupados com o avanço da urbanização e reflexos sobre os recursos naturais, a Agenda 21, produto da conferência Rio-92, no âmbito de seus 06 eixos temáticos aborda a necessidade de inverter a lógica em vigor e adotar medidas de sustentabilidade principalmente em aglomerações urbanas como regiões metropolitanas.

Na conferência de Joanesburgo em 2002, priorizou as medidas que colocavam em prática os compromissos firmados na conferência do Rio de Janeiro em 1992, e no caso do Brasil, já estava em vigor a Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto das Cidades, regulamentando os artigos 182 e 183 da constituição federal consolidou o planejamento urbano como instrumento da sustentabilidade, preconizando que a política urbana tem como objetivos ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana com diversas diretrizes gerais, centrada na garantia do direito

a cidades sustentáveis.

A luz do Estatuto das Cidades, o transporte é uma função social da cidade, e posteriormente reconhecido como direito social com a Emenda Constitucional nº 90 do ano de 2015, uma vez que através dele garante-se o acesso e fruição dos demais direitos fundamentais sociais como saúde, educação, lazer, trabalho e outros (COSTA; ALVES, 2017).

O transporte é um instrumento de uso do recurso natural solo, o planejamento pode gerar uma urbanização inclusiva e sustentável, refletindo nas necessidades de deslocamento no espaço urbano relacionado a suas complexidades espaciais e destinação, tais como habitação, comercial, industrial, equipamentos e serviços públicos (BRASIL, 2013).

Com o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade, e efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, que em 03 de janeiro de 2012, foi sancionada a lei nº 12.587/2012, (Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU), constituindo-se num instrumento de política de desenvolvimento urbano de que trata o inciso XX do artigo 21 e do artigo 182 da Constituição Federal de 1988.

A PNMU compreende que o contexto de mobilidade não é resumido somente ao atendimento de demandas de deslocamento, mas como um setor que impacta no meio ambiente direta e indiretamente, seja pelo uso do solo, pelo (des)estímulo ao uso do transporte individual e mais poluente, ou a ocupação desordenada do território urbano gerando poluição decorrente da ausência de saneamento (BRASIL, 2015). A sustentabilidade é transversal na PNMU, quando se analisa seus princípios como normas fundamentais que compõe a compreensão do texto normativo, as diretrizes como nortes a serem seguidos com fins a atender os objetivos da lei e os objetivos sendo as metas a serem alcançadas com a lei (BRASIL, 2013).

O incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes, como norte da sustentabilidade foca na priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano, integrando cidades gêmeas, limítrofes e/ou em regiões metropolitanas de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

O cenário que aprovou a PNMU se coaduna com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável ? ODS, da Organização das Nações Unidas, especificamente com o objetivo 11 que visa tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, tendo como meta que até 2030, possa oportunizar a sociedade um acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção às pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

A mobilidade urbana se caracteriza como um dos eixos estruturadores da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano - PNDU, junto com as políticas de habitação e saneamento ambiental, na efetivação de cidades sustentáveis, que se funda em cinco eixos estratégicos: Planejamento territorial integrado; Participação e controle social; Integração de políticas entre os entes federados e entre as políticas setoriais; Estrutura institucional articulada nas 3 esferas de governo; Financiamento.

Ao se verificar os eixos estratégicos como ações a serem desenvolvidas e estimuladas com a finalidade do PNDU, articuladas com as demais políticas setoriais como habitação, mobilidade urbana, saneamento ambiental e ter êxito na implementação de cidades sustentáveis, constitui-se num desafio político, cultural e legal, este último aspecto a ser enfrentado na sessão seguinte.

FUNDAMENTOS DA GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA METROPOLITANA

O tema governança se originou na iniciativa privada com a implementação de controles de ações da administração, estabelecimento de metas, responsabilidades com interesse de melhor gerenciamento de seus processos e maior retorno para as organizações (RHOADES, 1996). Nas últimas décadas, a governança ensejou mudanças, refletindo em processos de planejamento e decisão mais dirigidas, controladas e com maior transparência e responsabilidade, resultando em maior confiança no mercado, consumidores e investidores (IFAC, 2001).

A partir da década de 1980, o Banco Mundial passa a sugerir ajustes econômicos e políticos das democracias, trazendo à tona questões de governança, sendo um elemento relevante para fins de empréstimos, investimentos e garantia na aplicação efetiva dos recursos (THE WORLD BANK, 1992). A governança torna-se pauta no âmbito do setor público, implementada a partir da iniciativa de organismos transnacionais capitaneados pelos interesses do capital, os quais difundem a eficiência e a efetividade como um ideal a ser atingido (FREY, 2004). Nessa perspectiva, o Banco Mundial relaciona a boa gestão do desenvolvimento diretamente com a boa Governança, pois, segundo pesquisa da própria instituição, constatou-se que os programas e projetos de financiamento podem ser tecnicamente sólidos, mas deixam de ser eficientes por motivos relacionados à qualidade da ação governamental (THE WORLD BANK, 1992).

A governança com a sua aplicação no setor público passa a significar genericamente e bom governo; porém, com a diversidade de realidades, culturas e sistemas legais, políticos e sociais, adquiriu, no meio científico, outros e abrangentes significados, em especial a resignificação do papel da sociedade civil na condição de agente político, combinado com a redefinição das relações Estado e sociedade, que se estabelece a partir de uma relação de cooperativa e colaborativa entre os entes de governo e sociedade civil. (MATIAS-PEREIRA, 2010).

As bases normativas da Governança interfederativa metropolitana se apresentam logo quando é atribuída ao Estado a competência em instituir Regiões Metropolitanas, a fim de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, como traz o art. 25, § 3º da Carta Magna, surge a governança interfederativa metropolitana para fins da efetividade das funções que atingem a todos os membros.

A Emenda Constitucional nº 19/98 constitucionalizou um instrumento facilitador da governança interfederativa ao dispor nova redação do art. 241, segundo o qual a União, Estados, Distrito Federal e Municípios poderão disciplinar por lei consórcios e convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, normatizando mais uma alternativa com fins a fomentar a organização, planejamento e a execução dos serviços públicos numa escala interfederativa. Na seara infraconstitucional, no âmbito do planejamento urbano, a edição da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, traz diretrizes gerais para que o município possa atingir seus objetivos de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, estimulando a cooperação entre governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, como mecanismo de atender ao interesse social, apontando o compartilhamento do poder nas decisões como pilar da governança.

À União compete legislar sobre normas para a cooperação entre os entes federativos em relação à política urbana, vislumbrada, a necessidade de tratar coletivamente o planejamento urbano para atender efetivamente os interesses dos habitantes.

Na década de 2000, a discussão relacionada à governança metropolitana se mostrou ativa com a vigência do Estatuto das Cidades em 2001, a criação do Ministério das Cidades em 2003, e, a partir de 06 de abril

de 2005, a vigência da Lei Federal nº 11.107, dispendo sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos (THE WORLD BANK, 2015). A Lei, também simplesmente denominada 'lei dos consórcios públicos', teve como objetivo forjar de maior segurança jurídica a cooperação entre os entes federativos, eliminando dificuldades limitadoras à celebração de consórcios públicos.

A lei dos consórcios públicos traz elementos basilares para a governança, como a participação dos entes federados com compartilhamento do poder decisório na prestação de serviços públicos comuns; a possibilidade de criação de uma pessoa jurídica interfederativa e a execução da função pública definida coletivamente pelos entes federativos, bem como a possibilidade de compartilhamento das responsabilidades orçamentárias e financeiras.

O Supremo Tribunal Federal (STF), no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n.º 1.842/RJ, torna-se um marco na jurisprudência com relação à governança interfederativa metropolitana e sua constitucionalidade, sobretudo com relação à compulsoriedade ou não dos entes federativos na participação do planejamento metropolitano, e no caso concreto, em órgão estadual metropolitano.

O pleno do STF reconheceu que a essência da autonomia municipal com relação a questões de interesse comum, e a compulsoriedade da integração metropolitana, não sendo incompatível com a autonomia municipal, pois o interesse comum, caracterizado pelas funções públicas e serviços que afetam mais de um município, é de interesse coletivo, que incluem ente federado estadual e os Municípios que compõem a região. Assim o Supremo delimita a autonomia dos entes federativos, ratificando a necessidade de uma gestão compartilhada e colegiada das funções públicas de interesse comum para que não haja superioridade de um ente sobre o outro, o que desequilibraria a harmonia federativa (CORDEIRO, 2016). Com a promulgação da Lei Federal nº 13.089/2015 (Estatuto da Metrópole - EM), a governança interfederativa metropolitana é institucionalizada com o estabelecimento de diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas, estipulando, assim, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado, instrumentos de governança interfederativa.

O EM normatiza conceitos elementares para a governança, definindo função pública de interesse comum como uma política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município isoladamente seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes; atribui a gestão plena da região metropolitana, aquela que possui formalização e delimitação mediante lei estadual, com estrutura de governança interfederativa própria, e o plano de desenvolvimento urbano integrado aprovado mediante lei estadual. Neste plano normativo, firmam-se elementos mínimos para compor as leis complementares estaduais ao instituir as regiões metropolitanas, como a definição dos Municípios, delimitação territorial, a delimitação da Função Pública de Interesse Comum (FPIC) que justifica sua criação, a conformação da estrutura de governança interfederativa, incluindo a organização administrativa, o sistema de alocação de recursos e prestação de contas, bem como meios de controle social, organização, planejamento e execução de FPIC. Dessa forma, constituem-se em elementos essenciais para a governança metropolitana, reafirmando, de certa maneira, o papel do governo estadual de definir uma estrutura política, diretrizes e critérios (THE WORLD BANK, 2015).

O dispositivo traz o reconhecimento da interdependência entre os municípios da região metropolitana e a indissociável relação cooperativa do pacto federativo, na qual a governança metropolitana pode ser assegurada numa construção compartilhada e democrática conforme os princípios gerais de prevalência do interesse comum sobre o local, do compartilhamento de responsabilidades e de gestão para a promoção de desenvolvimento urbano integrado. O espaço urbano é produzido por diversos atores sejam públicos e/ou privados motivados por diferentes lógicas que se refletem com diferenças, ações e

interações recíprocas (PLAS, 2016)

A legislação redireciona o protagonismo da governança na região metropolitana, ensejando num lampejo de ruptura com a perspectiva moderno/colonial e subalterna do constitucionalismo centralizador, bem como a abertura para implementação democrática e participativa, a partir de atores e especificidades que historicamente eram relegados ao isolamento institucional e social. A lei também apresenta princípios de diretrizes epistemológicas, políticos e jurídicos que a situa em um patamar diferenciado de desenvolvimento, contribuindo para uma decolonialidade ao privilegiar algumas práticas locais de solução de problemas (SPAREMBERGER; DAMÁZIO, 2015).

Constata-se que o EM estabeleceu princípios, objetivos, critérios, estrutura mínima e instrumentos para a governança interfederativa metropolitana, mas segundo Cordeiro (2016), seguindo a compreensão exarada pela Suprema Corte na ADI 1842/RJ, não impôs qualquer modelo de como se constituiriam as estruturas jurídicas das unidades de governança, deixando a cargo do legislador estadual e dos entes federativos o formato mais adequado à realidade da região metropolitana e a FPIC escolhida.

A sistematização dos fundamentos legais da governança, seja antes ou depois do EM, serve para além de identificar a sua evolução, mas principalmente como parâmetro legal do presente estudo. Importa saber que a Mobilidade urbana enquanto FPIC é de titularidade comum a todos os entes conurbados, que integram a região metropolitana, uma vez que, segundo Bruno (2016), não se constitui em competência exclusiva do Estado membro, devendo, em todas as etapas da organização, debate, planejamento a execução, haver a participação dos Municípios no processo decisório, mesmo que compulsória.

A divergência da agenda do agente político com a agenda da necessidade da população impõe, segundo Bruno (2016), a implantação da governança da FPIC, por contar com a participação do maior número possível de atores sociais, abrangendo os entes federativos, o setor privado e sociedade civil. Faz-se, assim, o contraponto à ineficiência ou impedimento, fruto das escolhas dos agentes públicos responsáveis pelos Municípios e Estado, que por vezes pautados em rivalidades político-partidárias entre os líderes, condenam à inefetividade da FPIC transporte, essencial à dinâmica metropolitana e principalmente à população. Neste mesmo sentido, Tourinho e Silva (2016) também reputam relevância à implantação da governança interfederativa, e necessária articulação e interação em um território que notadamente o pacto federativo não contempla um ente federativo intermediário, mas sim uma instância administrativa coletiva de organização planejamento e execução de políticas públicas essenciais de interesses comuns entre diversos entes federativos.

A razão de ser da instituição da região metropolitana é a necessidade de organização, planejamento e execução das FPIC mobilidade urbana; assim, a governança interfederativa metropolitana tem relevância na efetividade do planejamento urbano cujo objetivo é promover o desenvolvimento sustentável com planejamento da mobilidade urbana realizada por todos os atores do território metropolitano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Traçado o caminho normativo da política pública mobilidade urbana e transporte coletivo como estratégia do plano de desenvolvimento urbano sustentável, situado num contexto mundial de metas de sustentabilidade nos centros urbanos a serem alcançados para os anos vindouros, bem como as bases normativas para a articulação dos entes políticos em território urbano metropolitano.

O desafio reside no percurso desse caminho, e o desenvolvimento de ações de Estado para concretização de uma governança interfederativa do transporte coletivo, o qual a mobilidade urbana, seja a vanguarda na intervenção e redefinição do território urbano metropolitano e construa um ambiente cada vez mais sustentável, democrático e inclusivo.



O território metropolitano se constitui de diversos recursos naturais como solo urbano, a fauna, flora os recurso hídricos, o ar, e estudar sobre estratégias de uma região metropolitana mais resiliente e priorize na política de mobilidade urbana um modelo que priorize o transporte coletivo, o uso do transporte individual como automóvel e motocicletas, consiste em gestão sustentável desses recurso, pois menos se avança sobre a flora e fauna para construção de estrada e vias de escoamento para transporte individual, diminui-se a emissão de gases poluentes na atmosfera, racionaliza-se o uso do solo contendo o uso desorganizado do solo urbano, pois o transporte é um vetor de expansão e reordenamento do território urbano e metropolitano, assim tornando as cidades mais sustentáveis.

Os fundamentos legais se apresentam como pilares da construção de uma ação pública, política, quiçá legislativa como a proposição da minuta de uma Lei Estadual de Iniciativa popular que verse a obrigatoriedade da participação de todo os atores sociais, econômicos e políticos na organização, planejamento, execução e efetivação sustentável da mobilidade urbana e do transporte coletivo no território urbano metropolitano, contribuindo para o uso racional e responsável de recursos como solo, o ar e água do meio ambiente urbano e do mundo, que é diretamente impactado com a ocupação desordenada do território, a poluição do ar com a priorização do transporte por moto e automóvel em detrimento a transporte ativos como bicicleta e caminhadas, ou o transporte coletivo.

O estudo ora apresentado é um fio condutor para aprofundamento sob diversas perspectivas, na busca de contribuir para a gestão ambiental e desenvolvimento local, pois os fundamentos normativos internacionais, supralegais, constitucionais e infraconstitucionais, não são o fim, mas um ponto de partida para outras análises e contribuições para a efetivação de um território urbano metropolitano sustentável.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da constituição federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 11.107, de 06 de abril de 2005. Dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/l11107.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n.º 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis n.º 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm.

BRASIL, Ministério das cidades, Planejamento em mobilidade urbana, novembro 2013. Brasília, DF, 2013



BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes: textos para as discussões da Rio+20: volume 1 mobilidade urbana / Tarcisio Nunes..., [et al]. Organizadores: Brasília: MMA, 2015.

BRASIL. Ministério do Meio ambiente. Agenda 21 brasileira ? bases para discussão. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/8457/mod_resource/content/1/bases_discussao_agenda21.pdf> ;. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRUNO, R. M. Regiões Metropolitanas: posi o no cenário constitucional, competência e financiamento de suas atividades no estado brasileiro. Curitiba: Juar , 2016.

CORDEIRO, G. de L. Regiões metropolitanas: O papel dos parlamentos metropolitanas na governança interfederativa do estatuto das metrópoles (Lei n  13.089/15). Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2016.

COSTA, R. C. P.; ALVES, C. L. Direito Fundamental ao Transporte: uma análise a partir da Constitucionaliza o simbólica e das consequências decorrentes da fundamentalidade do Direito. Prim@ Facie, João Pessoa, v. 16, n. 31, p. 1-42, 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/primafacie/article/view/33978>. Acesso em: 03 junho 2022

FREY, K. Governança interativa: uma concep o para compreender a gestão pública participativa. Política e Sociedade: Revista de Sociologia Política, n. 5., p. 119-138, out. 2004. <https://periodicos.ufsc.br/index.php/politica/article/view/1982>. Acesso em: 23 junho 2022

INTERNATIONAL FEDERATION OF ACCOUNTANTS. Governance in the public sector: a governing body perspective. International Public Sector Study 13. New York: IFAC, 2001. Disponível em: https://portal.tcu.gov.br/en_us/biblioteca-digital/governance-in-the-public-sector-a-governing-body-perspective.htm. Acesso em: 23 maio 2022

MATIAS-PEREIRA, J. Governança no setor público. São Paulo: Atlas, 2010.

PLAS, P. Cidade como ator do desenvolvimento sustentável no momento do antropoceno. Revista Universidade e Meio Ambiente ? REUMAM, v. 1, n. 1, p. 1-11, 2016.

RHOADES, R. A. W. The new governance: governing without government. Political Studies, v. 44, n. 4, p. 652?667, 1996. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1111/j.1467-9248.1996.tb01747.x> Acesso em: 23 maio 2022

SPAREMBERGER, R. F. L.; DAMÁZIO, E. P. Discurso constitucional colonial: um olhar para a

decolonialidade e para o ?novo? constitucionalismo latino-americano. In: STRECK, L. L.; GOMES, A. C. de B.; TEIXEIRA, J. P. A. (Org.). Descolonialidade e constitucionalismo na América Latina. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2015, p. 34-51.

TOURINHO, H. L. Z.; SILVA, M. L. da. Desafios para o planejamento e a gestão metropolitana na Amazônia: uma abordagem teórica. PRACS: Revista eletrônica de humanidades do curso de Ciências Sociais da UNIFAP, Macapá, v. 9, n. 1, p. 55-75, jan./jun. 2016. Disponível em: <https://periodicos.unifap.br/index.php/pracs>. Acesso em: 23 maio 2022.

THE WORLD BANK. Governance and development. Washington, DC: The World Bank, 1992. Disponível em: <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/0-8213-2094-7>. Acesso em: 23 maio 2021.

THE WORLD BANK. Metropolitan governance in Brazil: inputs for an agenda and strategy. Washington, DC: The World Bank, 2015. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/22052?show=full&locale-attribute=fr>. Acesso em: 23 maio



=====
Arquivo 1: [Mobilidade_Urbana_REUMAM \(1\).docx \(3929 termos\)](#)

Arquivo 2: <https://academic.oup.com/icon/article/11/4/1021/698729> (11222 termos)

Termos comuns: 4

Similaridade: 0,02%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [Mobilidade_Urbana_REUMAM \(1\).docx \(3929 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://academic.oup.com/icon/article/11/4/1021/698729> (11222 termos)

=====
Página 1 / 37

Página 1 / 37

Página 1 / 37

MOBILIDADE URBANA E GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA: A SUSTENTABILIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO METROPOLITANO

RESUMO: O estudo faz uma revisão dos fundamentos normativos da política pública de mobilidade urbana e da governança interfederativa sustentável do transporte coletivo metropolitano. Busca-se responder como implementar a sustentabilidade no transporte coletivo metropolitano através da governança interfederativa? Assim, através do método de análise qualitativa, interdisciplinar e crítica, aplicação da técnica de análise documental e bibliográfica, com a revisão da legislação e amparada em documentos oficiais norteadores da política pública mobilidade urbana, transporte público e governança interfederativa, objetiva-se a definição dos elementos caracterizadores na compreensão da complexidade do tema. Parte-se dos documentos internacionais, constitucionais e infraconstitucionais como fundamentos que estruturam, a governança interfederativa sustentável do transporte coletivo metropolitano, considerando-se a pluralidade de setores econômicos, sociais e políticos, na busca de ambiente urbano metropolitano sustentável. Em derradeiro traça-se um caminho normativo para a construção de possíveis alternativas para implementar no solo urbano metropolitano uma política sustentável de mobilidade urbana a partir da governança interfederativa do transporte coletivo.

PALAVRAS-CHAVE: Planejamento urbano, legislação urbanística brasileira, desenvolvimento sustentável

URBAN MOBILITY AND INTERFEDERATIVE GOVERNANCE: THE SUSTAINABILITY OF METROPOLITAN PUBLIC TRANSPORTATION

ABSTRACT: The study reviews the normative foundations of urban mobility public policy and sustainable inter-federative governance of metropolitan public transportation. It seeks to answer how to implement sustainability in metropolitan public transportation through inter-federative governance? Thus, through the method of qualitative analysis, interdisciplinary and critical, application of the technique of documentary and bibliographic analysis, with a review of the legislation and supported by official documents that guide the



public policy of urban mobility, public transport and inter-federative governance, it is aimed to define the elements that characterize the **understanding of the** complexity of the theme. **The international, constitutional** and infra-constitutional documents are used as foundations that structure the sustainable inter-federative governance of metropolitan public transportation, considering **the plurality of** economic, social and political sectors, in the search for a sustainable metropolitan urban environment. Lastly, a normative path is outlined for the construction of possible alternatives to implement in the metropolitan urban soil a sustainable urban mobility policy based on the inter-federative governance of collective transportation.

KEYWORDS: Urban planning, Brazilian urban legislation, sustainable development.

MOVILIDAD URBANA Y GOBERNANZA INTER FEDERATIVA: SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

RESUMEN: El estudio revisa los fundamentos normativos de las políticas públicas de movilidad urbana y la gobernanza inter federativa sostenible del transporte público metropolitano. Trata de responder a la pregunta de ¿cómo implantar la sostenibilidad en el transporte público metropolitano mediante una gobernanza inter federativa? Así, a través del método de análisis cualitativo, interdisciplinario y crítico, aplicación de la técnica de análisis documental y bibliográfico, con revisión de la legislación y apoyado en documentos oficiales que orientan la política pública de movilidad urbana, transporte público y gobernanza inter federativa, se pretende definir los elementos que caracterizan la comprensión de la complejidad del tema. Parte de los documentos internacionales, constitucionales e infra constitucionales como fundamentos que estructuran la gobernanza sostenible inter federativa del transporte colectivo metropolitano, considerando la pluralidad de sectores económicos, sociales y políticos, en la búsqueda de un entorno urbano metropolitano sostenible. Por último, se esboza una vía normativa para la construcción de posibles alternativas para implantar en el suelo urbano metropolitano una política de movilidad urbana sostenible basada en la gobernanza inter federativa del transporte colectivo.

PALABRAS CLAVES: Planificación urbana, legislación urbana brasileña, desarrollo sostenible.

INTRODUÇÃO

A pesquisa visa a revisão dos fundamentos da governança interfederativa do transporte metropolitano na busca de balizamento legal na construção de um ambiente urbano metropolitano mais sustentável, considerando-se o transporte como direito fundamental devendo ser planejado, organizado e executado a partir da prestação de um serviço com fins de atender sua função pública e não pautado somente em interesses econômicos e políticos.

A relevância científica reside no emaranhado de interesses e competências que se entrelaçam num território metropolitano e a partir de um estudo da revisão normativa da política pública, da política nacional de mobilidade urbana e o transporte público como uma estratégia de desenvolvimento sustentável do território metropolitano.

Em decorrência da política pública estar delimitado ao território geográfico-político região metropolitana, a partir do cenário jurídico normativo vigente, objetiva-se revisar os fundamentos legais que instrumentalizam a governança interfederativa metropolitana.

O território metropolitano é peculiar pela ação de diversos entes federativos e o transporte um dos vetores de desenvolvimento e modelação do território, assim busca-se responder o seguinte problema: como implementar a sustentabilidade no transporte coletivo metropolitano através da governança interfederativa ?

MATERIAL E MÉTODOS

O presente estudo utiliza a metodologia da análise qualitativa interdisciplinar e crítica do arcabouço normativo que regula o objeto de pesquisa fazendo uso da técnica de análise documental e bibliográfica, com a revisão da legislação e amparada em documentos oficiais norteadores da política pública mobilidade urbana, transporte público e governança interfederativa, na busca de elementos caracterizadores na compreensão da complexidade do tema.

MOBILIDADE URBANA, TRANSPORTE E CIDADES SUSTENTÁVEIS

As cidades e aglomerações urbanas no Brasil, concentram mais de 80% da população, tornando o país eminentemente urbano, inclusive com a perspectiva de em 2030, o número de pessoas vivendo em cidades, chegue a mais de 90%, indicadores que tornam prioritária a reflexão sobre o território urbano, seus impactos socioambientais e o caminho para a sustentabilidade (BRASIL, 2013).

Plas(2016) ao refletir sobre a cidade como ator no desenvolvimento sustentável, considera o protagonismo do homem na transformação do equilíbrio natural do planeta na era geológica do Antropoceno, e a principal marca é a preponderante concentração do homem nas áreas urbanas gerador de impacto ambiental decorrente do consumo dos recursos naturais, e da poluição. O desenvolvimento urbano sustentável como política pública e suas ações devem considerar o Antropoceno, por considerar as interações centradas no homem enquanto transformador da natureza por motivações além de econômicas, mas também cultural e política.

O relatório Brundtland em 1987 apresentou um novo olhar sobre a relação homem e meio ambiente e a necessidade de medidas que assegurem os recursos naturais para as próximas gerações. Em 1988 a Constituição Federal do Brasil estabelece a proteção do meio ambiente, como competência comum de todos os entes federativos, conforme o art. 23, inciso VI, e a competência legislativa concorrente no art. 24, incisos VI, VII, e VIII, e no âmbito do planejamento urbano a previsão da competência aos estados mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, com objetivo de integrar a organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum - FPIC, tais como mobilidade urbana. Na lógica da sustentabilidade e preocupados com o avanço da urbanização e reflexos sobre os recursos naturais, a Agenda 21, produto da conferência Rio-92, no âmbito de seus 06 eixos temáticos aborda a necessidade de inverter a lógica em vigor e adotar medidas de sustentabilidade principalmente em aglomerações urbanas como regiões metropolitanas.

Na conferência de Joanesburgo em 2002, priorizou as medidas que colocavam em prática os compromissos firmados na conferência do Rio de Janeiro em 1992, e no caso do Brasil, já estava em vigor a Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto das Cidades, regulamentando os artigos 182 e 183 da constituição federal consolidou o planejamento urbano como instrumento da sustentabilidade, preconizando que a política urbana tem como objetivos ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana com diversas diretrizes gerais, centrada na garantia do direito

a cidades sustentáveis.

A luz do Estatuto das Cidades, o transporte é uma função social da cidade, e posteriormente reconhecido como direito social com a Emenda Constitucional nº 90 do ano de 2015, uma vez que através dele garante-se o acesso e fruição dos demais direitos fundamentais sociais como saúde, educação, lazer, trabalho e outros (COSTA; ALVES, 2017).

O transporte é um instrumento de uso do recurso natural solo, o planejamento pode gerar uma urbanização inclusiva e sustentável, refletindo nas necessidades de deslocamento no espaço urbano relacionado a suas complexidades espaciais e destinação, tais como habitação, comercial, industrial, equipamentos e serviços públicos (BRASIL, 2013).

Com o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade, e efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, que em 03 de janeiro de 2012, foi sancionada a lei nº 12.587/2012, (Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU), constituindo-se num instrumento de política de desenvolvimento urbano de que trata o inciso XX do artigo 21 e do artigo 182 da Constituição Federal de 1988.

A PNMU compreende que o contexto de mobilidade não é resumido somente ao atendimento de demandas de deslocamento, mas como um setor que impacta no meio ambiente direta e indiretamente, seja pelo uso do solo, pelo (des)estímulo ao uso do transporte individual e mais poluente, ou a ocupação desordenada do território urbano gerando poluição decorrente da ausência de saneamento (BRASIL, 2015). A sustentabilidade é transversal na PNMU, quando se analisa seus princípios como normas fundamentais que compõe a compreensão do texto normativo, as diretrizes como nortes a serem seguidos com fins a atender os objetivos da lei e os objetivos sendo as metas a serem alcançadas com a lei (BRASIL, 2013).

O incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes, como norte da sustentabilidade foca na priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano, integrando cidades gêmeas, limítrofes e/ou em regiões metropolitanas de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

O cenário que aprovou a PNMU se coaduna com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável ? ODS, da Organização das Nações Unidas, especificamente com o objetivo 11 que visa tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, tendo como meta que até 2030, possa oportunizar a sociedade um acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção às pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

A mobilidade urbana se caracteriza como um dos eixos estruturadores da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano - PNDU, junto com as políticas de habitação e saneamento ambiental, na efetivação de cidades sustentáveis, que se funda em cinco eixos estratégicos: Planejamento territorial integrado; Participação e controle social; Integração de políticas entre os entes federados e entre as políticas setoriais; Estrutura institucional articulada nas 3 esferas de governo; Financiamento.

Ao se verificar os eixos estratégicos como ações a serem desenvolvidas e estimuladas com a finalidade do PNDU, articuladas com as demais políticas setoriais como habitação, mobilidade urbana, saneamento ambiental e ter êxito na implementação de cidades sustentáveis, constitui-se num desafio político, cultural e legal, este último aspecto a ser enfrentado na sessão seguinte.



FUNDAMENTOS DA GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA METROPOLITANA

O tema governança se originou na iniciativa privada com a implementação de controles de ações da administração, estabelecimento de metas, responsabilidades com interesse de melhor gerenciamento de seus processos e maior retorno para as organizações (RHOADES, 1996). Nas últimas décadas, a governança ensejou mudanças, refletindo em processos de planejamento e decisão mais dirigidas, controladas e com maior transparência e responsabilidade, resultando em maior confiança no mercado, consumidores e investidores (IFAC, 2001).

A partir da década de 1980, o Banco Mundial passa a sugerir ajustes econômicos e políticos das democracias, trazendo à tona questões de governança, sendo um elemento relevante para fins de empréstimos, investimentos e garantia na aplicação efetiva dos recursos (THE WORLD BANK, 1992). A governança torna-se pauta no âmbito do setor público, implementada a partir da iniciativa de organismos transnacionais capitaneados pelos interesses do capital, os quais difundem a eficiência e a efetividade como um ideal a ser atingido (FREY, 2004). Nessa perspectiva, o Banco Mundial relaciona a boa gestão do desenvolvimento diretamente com a boa Governança, pois, segundo pesquisa da própria instituição, constatou-se que os programas e projetos de financiamento podem ser tecnicamente sólidos, mas deixam de ser eficientes por motivos relacionados à qualidade da ação governamental (THE WORLD BANK, 1992).

A governança com a sua aplicação no setor público passa a significar genericamente e bom governo; porém, com a diversidade de realidades, culturas e sistemas legais, políticos e sociais, adquiriu, no meio científico, outros e abrangentes significados, em especial a resignificação do papel da sociedade civil na condição de agente político, combinado com a redefinição das relações Estado e sociedade, que se estabelece a partir de uma relação de cooperativa e colaborativa entre os entes de governo e sociedade civil. (MATIAS-PEREIRA, 2010).

As bases normativas da Governança interfederativa metropolitana se apresentam logo quando é atribuída ao Estado a competência em instituir Regiões Metropolitanas, a fim de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, como traz o art. 25, § 3º da Carta Magna, surge a governança interfederativa metropolitana para fins da efetividade das funções que atingem a todos os membros.

A Emenda Constitucional nº 19/98 constitucionalizou um instrumento facilitador da governança interfederativa ao dispor nova redação do art. 241, segundo o qual a União, Estados, Distrito Federal e Municípios poderão disciplinar por lei consórcios e convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, normatizando mais uma alternativa com fins a fomentar a organização, planejamento e a execução dos serviços públicos numa escala interfederativa. Na seara infraconstitucional, no âmbito do planejamento urbano, a edição da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, traz diretrizes gerais para que o município possa atingir seus objetivos de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, estimulando a cooperação entre governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, como mecanismo de atender ao interesse social, apontando o compartilhamento do poder nas decisões como pilar da governança.

À União compete legislar sobre normas para a cooperação entre os entes federativos em relação à política urbana, vislumbrada, a necessidade de tratar coletivamente o planejamento urbano para atender efetivamente os interesses dos habitantes.

Na década de 2000, a discussão relacionada à governança metropolitana se mostrou ativa com a vigência do Estatuto das Cidades em 2001, a criação do Ministério das Cidades em 2003, e, a partir de 06 de abril



de 2005, a vigência da Lei Federal nº 11.107, dispendo sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos (THE WORLD BANK, 2015). A Lei, também simplesmente denominada 'lei dos consórcios públicos', teve como objetivo forjar de maior segurança jurídica a cooperação entre os entes federativos, eliminando dificuldades limitadoras à celebração de consórcios públicos.

A lei dos consórcios públicos traz elementos basilares para a governança, como a participação dos entes federados com compartilhamento do poder decisório na prestação de serviços públicos comuns; a possibilidade de criação de uma pessoa jurídica interfederativa e a execução da função pública definida coletivamente pelos entes federativos, bem como a possibilidade de compartilhamento das responsabilidades orçamentárias e financeiras.

O Supremo Tribunal Federal (STF), no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n.º 1.842/RJ, torna-se um marco na jurisprudência com relação à governança interfederativa metropolitana e sua constitucionalidade, sobretudo com relação à compulsoriedade ou não dos entes federativos na participação do planejamento metropolitano, e no caso concreto, em órgão estadual metropolitano.

O pleno do STF reconheceu que a essência da autonomia municipal com relação a questões de interesse comum, e a compulsoriedade da integração metropolitana, não sendo incompatível com a autonomia municipal, pois o interesse comum, caracterizado pelas funções públicas e serviços que afetam mais de um município, é de interesse coletivo, que incluem ente federado estadual e os Municípios que compõem a região. Assim o Supremo delimita a autonomia dos entes federativos, ratificando a necessidade de uma gestão compartilhada e colegiada das funções públicas de interesse comum para que não haja superioridade de um ente sobre o outro, o que desequilibraria a harmonia federativa (CORDEIRO, 2016). Com a promulgação da Lei Federal nº 13.089/2015 (Estatuto da Metrópole - EM), a governança interfederativa metropolitana é institucionalizada com o estabelecimento de diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas, estipulando, assim, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado, instrumentos de governança interfederativa.

O EM normatiza conceitos elementares para a governança, definindo função pública de interesse comum como uma política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município isoladamente seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes; atribui a gestão plena da região metropolitana, aquela que possui formalização e delimitação mediante lei estadual, com estrutura de governança interfederativa própria, e o plano de desenvolvimento urbano integrado aprovado mediante lei estadual. Neste plano normativo, firmam-se elementos mínimos para compor as leis complementares estaduais ao instituir as regiões metropolitanas, como a definição dos Municípios, delimitação territorial, a delimitação da Função Pública de Interesse Comum (FPIC) que justifica sua criação, a conformação da estrutura de governança interfederativa, incluindo a organização administrativa, o sistema de alocação de recursos e prestação de contas, bem como meios de controle social, organização, planejamento e execução de FPIC. Dessa forma, constituem-se em elementos essenciais para a governança metropolitana, reafirmando, de certa maneira, o papel do governo estadual de definir uma estrutura política, diretrizes e critérios (THE WORLD BANK, 2015).

O dispositivo traz o reconhecimento da interdependência entre os municípios da região metropolitana e a indissociável relação cooperativa do pacto federativo, na qual a governança metropolitana pode ser assegurada numa construção compartilhada e democrática conforme os princípios gerais de prevalência do interesse comum sobre o local, do compartilhamento de responsabilidades e de gestão para a promoção de desenvolvimento urbano integrado. O espaço urbano é produzido por diversos atores sejam públicos e/ou privados motivados por diferentes lógicas que se refletem com diferenças, ações e

interações recíprocas (PLAS, 2016)

A legislação redireciona o protagonismo da governança na região metropolitana, ensejando num lampejo de ruptura com a perspectiva moderno/colonial e subalterna do constitucionalismo centralizador, bem como a abertura para implementação democrática e participativa, a partir de atores e especificidades que historicamente eram relegados ao isolamento institucional e social. A lei também apresenta princípios de diretrizes epistemológicas, políticos e jurídicos que a situa em um patamar diferenciado de desenvolvimento, contribuindo para uma decolonialidade ao privilegiar algumas práticas locais de solução de problemas (SPAREMBERGER; DAMÁZIO, 2015).

Constata-se que o EM estabeleceu princípios, objetivos, critérios, estrutura mínima e instrumentos para a governança interfederativa metropolitana, mas segundo Cordeiro (2016), seguindo a compreensão exarada pela Suprema Corte na ADI 1842/RJ, não impôs qualquer modelo de como se constituiriam as estruturas jurídicas das unidades de governança, deixando a cargo do legislador estadual e dos entes federativos o formato mais adequado à realidade da região metropolitana e a FPIC escolhida.

A sistematização dos fundamentos legais da governança, seja antes ou depois do EM, serve para além de identificar a sua evolução, mas principalmente como parâmetro legal do presente estudo. Importa saber que a Mobilidade urbana enquanto FPIC é de titularidade comum a todos os entes conurbados, que integram a região metropolitana, uma vez que, segundo Bruno (2016), não se constitui em competência exclusiva do Estado membro, devendo, em todas as etapas da organização, debate, planejamento a execução, haver a participação dos Municípios no processo decisório, mesmo que compulsória.

A divergência da agenda do agente político com a agenda da necessidade da população impõe, segundo Bruno (2016), a implantação da governança da FPIC, por contar com a participação do maior número possível de atores sociais, abrangendo os entes federativos, o setor privado e sociedade civil. Faz-se, assim, o contraponto à ineficiência ou impedimento, fruto das escolhas dos agentes públicos responsáveis pelos Municípios e Estado, que por vezes pautados em rivalidades político-partidárias entre os líderes, condenam à inefetividade da FPIC transporte, essencial à dinâmica metropolitana e principalmente à população. Neste mesmo sentido, Tourinho e Silva (2016) também reputam relevância à implantação da governança interfederativa, e necessária articulação e interação em um território que notadamente o pacto federativo não contempla um ente federativo intermediário, mas sim uma instância administrativa coletiva de organização planejamento e execução de políticas públicas essenciais de interesses comuns entre diversos entes federativos.

A razão de ser da instituição da região metropolitana é a necessidade de organização, planejamento e execução das FPIC mobilidade urbana; assim, a governança interfederativa metropolitana tem relevância na efetividade do planejamento urbano cujo objetivo é promover o desenvolvimento sustentável com planejamento da mobilidade urbana realizada por todos os atores do território metropolitano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Traçado o caminho normativo da política pública mobilidade urbana e transporte coletivo como estratégia do plano de desenvolvimento urbano sustentável, situado num contexto mundial de metas de sustentabilidade nos centros urbanos a serem alcançados para os anos vindouros, bem como as bases normativas para a articulação dos entes políticos em território urbano metropolitano.

O desafio reside no percurso desse caminho, e o desenvolvimento de ações de Estado para concretização de uma governança interfederativa do transporte coletivo, o qual a mobilidade urbana, seja a vanguarda na intervenção e redefinição do território urbano metropolitano e construa um ambiente cada vez mais sustentável, democrático e inclusivo.

O território metropolitano se constitui de diversos recursos naturais como solo urbano, a fauna, flora os recurso hídricos, o ar, e estudar sobre estratégias de uma região metropolitana mais resiliente e priorize na política de mobilidade urbana um modelo que priorize o transporte coletivo, o uso do transporte individual como automóvel e motocicletas, consiste em gestão sustentável desses recurso, pois menos se avança sobre a flora e fauna para construção de estrada e vias de escoamento para transporte individual, diminui-se a emissão de gases poluentes na atmosfera, racionaliza-se o uso do solo contendo o uso desorganizado do solo urbano, pois o transporte é um vetor de expansão e reordenamento do território urbano e metropolitano, assim tornando as cidades mais sustentáveis.

Os fundamentos legais se apresentam como pilares da construção de uma ação pública, política, quiçá legislativa como a proposição da minuta de uma Lei Estadual de Iniciativa popular que verse a obrigatoriedade da participação de todo os atores sociais, econômicos e políticos na organização, planejamento, execução e efetivação sustentável da mobilidade urbana e do transporte coletivo no território urbano metropolitano, contribuindo para o uso racional e responsável de recursos como solo, o ar e água do meio ambiente urbano e do mundo, que é diretamente impactado com a ocupação desordenada do território, a poluição do ar com a priorização do transporte por moto e automóvel em detrimento a transporte ativos como bicicleta e caminhadas, ou o transporte coletivo.

O estudo ora apresentado é um fio condutor para aprofundamento sob diversas perspectivas, na busca de contribuir para a gestão ambiental e desenvolvimento local, pois os fundamentos normativos internacionais, supralegais, constitucionais e infraconstitucionais, não são o fim, mas um ponto de partida para outras análises e contribuições para a efetivação de um território urbano metropolitano sustentável.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da constituição federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 11.107, de 06 de abril de 2005. Dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/l11107.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n.º 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis n.º 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm.

BRASIL, Ministério das cidades, Planejamento em mobilidade urbana, novembro 2013. Brasília, DF, 2013

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes: textos para as discussões da Rio+20: volume 1 mobilidade urbana / Tarcisio Nunes..., [et al]. Organizadores: Brasília: MMA, 2015.

BRASIL. Ministério do Meio ambiente. Agenda 21 brasileira ? bases para discussão. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/8457/mod_resource/content/1/bases_discussao_agenda21.pdf> ;. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRUNO, R. M. Regiões Metropolitanas: posi o no cenário constitucional, competência e financiamento de suas atividades no estado brasileiro. Curitiba: Juar , 2016.

CORDEIRO, G. de L. Regiões metropolitanas: O papel dos parlamentos metropolitanas na governança interfederativa do estatuto das metrópoles (Lei n  13.089/15). Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2016.

COSTA, R. C. P.; ALVES, C. L. Direito Fundamental ao Transporte: uma análise a partir da Constitucionaliza o simbólica e das consequências decorrentes da fundamentalidade do Direito. Prim@ Facie, João Pessoa, v. 16, n. 31, p. 1-42, 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/primafacie/article/view/33978>. Acesso em: 03 junho 2022

FREY, K. Governança interativa: uma concep o para compreender a gestão pública participativa. Política e Sociedade: Revista de Sociologia Política, n. 5., p. 119-138, out. 2004. <https://periodicos.ufsc.br/index.php/politica/article/view/1982>. Acesso em: 23 junho 2022

INTERNATIONAL FEDERATION OF ACCOUNTANTS. **Governance in the** public sector: a governing body perspective. International Public Sector Study 13. New York: IFAC, 2001. Disponível em: https://portal.tcu.gov.br/en_us/biblioteca-digital/governance-in-the-public-sector-a-governing-body-perspective.htm. Acesso em: 23 maio 2022

MATIAS-PEREIRA, J. Governança no setor público. São Paulo: Atlas, 2010.

PLAS, P. Cidade como ator do desenvolvimento sustentável no momento do antropoceno. Revista Universidade e Meio Ambiente ? REUMAM, v. 1, n. 1, p. 1-11, 2016.

RHOADES, R. A. W. The new governance: governing without government. Political Studies, v. 44, n. 4, p. 652?667, 1996. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1111/j.1467-9248.1996.tb01747.x> Acesso em: 23 maio 2022

SPAREMBERGER, R. F. L.; DAMÁZIO, E. P. Discurso constitucional colonial: um olhar para a



decolonialidade e para o ?novo? constitucionalismo latino-americano. In: STRECK, L. L.; GOMES, A. C. de B.; TEIXEIRA, J. P. A. (Org.). Descolonialidade e constitucionalismo na América Latina. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2015, p. 34-51.

TOURINHO, H. L. Z.; SILVA, M. L. da. Desafios para o planejamento e a gestão metropolitana na Amazônia: uma abordagem teórica. PRACS: Revista eletrônica de humanidades do curso de Ciências Sociais da UNIFAP, Macapá, v. 9, n. 1, p. 55-75, jan./jun. 2016. Disponível em: <https://periodicos.unifap.br/index.php/pracs>. Acesso em: 23 maio 2022.

THE WORLD BANK. Governance and development. Washington, DC: The World Bank, 1992. Disponível em: <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/0-8213-2094-7>. Acesso em: 23 maio 2021.

THE WORLD BANK. Metropolitan governance in Brazil: inputs for an agenda and strategy. Washington, DC: The World Bank, 2015. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/22052?show=full&locale-attribute=fr>. Acesso em: 23 maio



=====
Arquivo 1: [Mobilidade_Urbana_REUMAM \(1\).docx \(3929 termos\)](#)

Arquivo 2: <https://www.cio.com/article/228387/information-governance-in-the-federal-government.html>
(1546 termos)

Termos comuns: 1

Similaridade: 0,01%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [Mobilidade_Urbana_REUMAM \(1\).docx \(3929 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://www.cio.com/article/228387/information-governance-in-the-federal-government.html> (1546 termos)

=====
Página 1 / 37

Página 1 / 37

Página 1 / 37

MOBILIDADE URBANA E GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA: A SUSTENTABILIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO METROPOLITANO

RESUMO: O estudo faz uma revisão dos fundamentos normativos da política pública de mobilidade urbana e da governança interfederativa sustentável do transporte coletivo metropolitano. Busca-se responder como implementar a sustentabilidade no transporte coletivo metropolitano através da governança interfederativa? Assim, através do método de análise qualitativa, interdisciplinar e crítica, aplicação da técnica de análise documental e bibliográfica, com a revisão da legislação e amparada em documentos oficiais norteadores da política pública mobilidade urbana, transporte público e governança interfederativa, objetiva-se a definição dos elementos caracterizadores na compreensão da complexidade do tema. Parte-se dos documentos internacionais, constitucionais e infraconstitucionais como fundamentos que estruturam, a governança interfederativa sustentável do transporte coletivo metropolitano, considerando-se a pluralidade de setores econômicos, sociais e políticos, na busca de ambiente urbano metropolitano sustentável. Em derradeiro traça-se um caminho normativo para a construção de possíveis alternativas para implementar no solo urbano metropolitano uma política sustentável de mobilidade urbana a partir da governança interfederativa do transporte coletivo.

PALAVRAS-CHAVE: Planejamento urbano, legislação urbanística brasileira, desenvolvimento sustentável

URBAN MOBILITY AND INTERFEDERATIVE GOVERNANCE: THE SUSTAINABILITY OF METROPOLITAN PUBLIC TRANSPORTATION

ABSTRACT: The study reviews the normative foundations of urban mobility public policy and sustainable inter-federative governance of metropolitan public transportation. It seeks to answer how to implement sustainability in metropolitan public transportation through inter-federative governance? Thus, through the method of qualitative analysis, interdisciplinary and critical, application of the technique of documentary and



bibliographic analysis, with a review of the legislation and supported by official documents that guide the public policy of urban mobility, public transport and inter-federative governance, it is aimed to define the elements that characterize the understanding of the complexity of the theme. The international, constitutional and infra-constitutional documents are used as foundations that structure the sustainable inter-federative governance of metropolitan public transportation, considering the plurality of economic, social and political sectors, in the search for a sustainable metropolitan urban environment. Lastly, a normative path is outlined for the construction of possible alternatives to implement in the metropolitan urban soil a sustainable urban mobility policy based on the inter-federative governance of collective transportation.

KEYWORDS: Urban planning, Brazilian urban legislation, sustainable development.

MOVILIDAD URBANA Y GOBERNANZA INTER FEDERATIVA: SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

RESUMEN: El estudio revisa los fundamentos normativos de las políticas públicas de movilidad urbana y la gobernanza inter federativa sostenible del transporte público metropolitano. Trata de responder a la pregunta de ¿cómo implantar la sostenibilidad en el transporte público metropolitano mediante una gobernanza inter federativa? Así, a través del método de análisis cualitativo, interdisciplinario y crítico, aplicación de la técnica de análisis documental y bibliográfico, con revisión de la legislación y apoyado en documentos oficiales que orientan la política pública de movilidad urbana, transporte público y gobernanza inter federativa, se pretende definir los elementos que caracterizan la comprensión de la complejidad del tema. Parte de los documentos internacionales, constitucionales e infra constitucionales como fundamentos que estructuran la gobernanza sostenible inter federativa del transporte colectivo metropolitano, considerando la pluralidad de sectores económicos, sociales y políticos, en la búsqueda de un entorno urbano metropolitano sostenible. Por último, se esboza una vía normativa para la construcción de posibles alternativas para implantar en el suelo urbano metropolitano una política de movilidad urbana sostenible basada en la gobernanza inter federativa del transporte colectivo.

PALABRAS CLAVES: Planificación urbana, legislación urbana brasileña, desarrollo sostenible.

INTRODUÇÃO

A pesquisa visa a revisão dos fundamentos da governança interfederativa do transporte metropolitano na busca de balizamento legal na construção de um ambiente urbano metropolitano mais sustentável, considerando-se o transporte como direito fundamental devendo ser planejado, organizado e executado a partir da prestação de um serviço com fins de atender sua função pública e não pautado somente em interesses econômicos e políticos.

A relevância científica reside no emaranhado de interesses e competências que se entrelaçam num território metropolitano e a partir de um estudo da revisão normativa da política pública, da política nacional de mobilidade urbana e o transporte público como uma estratégia de desenvolvimento sustentável do



território metropolitano.

Em decorrência da política pública estar delimitado ao território geográfico-político região metropolitana, a partir do cenário jurídico normativo vigente, objetiva-se revisar os fundamentos legais que instrumentalizam a governança interfederativa metropolitana.

O território metropolitano é peculiar pela ação de diversos entes federativos e o transporte um dos vetores de desenvolvimento e modelação do território, assim busca-se responder o seguinte problema: como implementar a sustentabilidade no transporte coletivo metropolitano através da governança interfederativa ?

MATERIAL E MÉTODOS

O presente estudo utiliza a metodologia da análise qualitativa interdisciplinar e crítica do arcabouço normativo que regula o objeto de pesquisa fazendo uso da técnica de análise documental e bibliográfica, com a revisão da legislação e amparada em documentos oficiais norteadores da política pública mobilidade urbana, transporte público e governança interfederativa, na busca de elementos caracterizadores na compreensão da complexidade do tema.

MOBILIDADE URBANA, TRANSPORTE E CIDADES SUSTENTÁVEIS

As cidades e aglomerações urbanas no Brasil, concentram mais de 80% da população, tornando o país eminentemente urbano, inclusive com a perspectiva de em 2030, o número de pessoas vivendo em cidades, chegue a mais de 90%, indicadores que tornam prioritária a reflexão sobre o território urbano, seus impactos socioambientais e o caminho para a sustentabilidade (BRASIL, 2013).

Plas(2016) ao refletir sobre a cidade como ator no desenvolvimento sustentável, considera o protagonismo do homem na transformação do equilíbrio natural do planeta na era geológica do Antropoceno, e a principal marca é a preponderante concentração do homem nas áreas urbanas gerador de impacto ambiental decorrente do consumo dos recursos naturais, e da poluição. O desenvolvimento urbano sustentável como política pública e suas ações devem considerar o Antropoceno, por considerar as interações centradas no homem enquanto transformador da natureza por motivações além de econômicas, mas também cultural e política.

O relatório Brundtland em 1987 apresentou um novo olhar sobre a relação homem e meio ambiente e a necessidade de medidas que assegurem os recursos naturais para as próximas gerações. Em 1988 a Constituição Federal do Brasil estabelece a proteção do meio ambiente, como competência comum de todos os entes federativos, conforme o art. 23, inciso VI, e a competência legislativa concorrente no art. 24, incisos VI, VII, e VIII, e no âmbito do planejamento urbano a previsão da competência aos estados mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, com objetivo de integrar a organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum - FPIC, tais como mobilidade urbana. Na lógica da sustentabilidade e preocupados com o avanço da urbanização e reflexos sobre os recursos naturais, a Agenda 21, produto da conferência Rio-92, no âmbito de seus 06 eixos temáticos aborda a necessidade de inverter a lógica em vigor e adotar medidas de sustentabilidade principalmente em aglomerações urbanas como regiões metropolitanas.

Na conferência de Joanesburgo em 2002, priorizou as medidas que colocavam em prática os compromissos firmados na conferência do Rio de Janeiro em 1992, e no caso do Brasil, já estava em vigor a Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto das Cidades, regulamentando os artigos 182 e 183 da constituição federal consolidou o planejamento urbano como instrumento da sustentabilidade, preconizando que a política urbana tem como objetivos ordenar o pleno desenvolvimento das funções



sociais da cidade e da propriedade urbana com diversas diretrizes gerais, centrada na garantia do direito a cidades sustentáveis.

A luz do Estatuto das Cidades, o transporte é uma função social da cidade, e posteriormente reconhecido como direito social com a Emenda Constitucional nº 90 do ano de 2015, uma vez que através dele garante-se o acesso e fruição dos demais direitos fundamentais sociais como saúde, educação, lazer, trabalho e outros (COSTA; ALVES, 2017).

O transporte é um instrumento de uso do recurso natural solo, o planejamento pode gerar uma urbanização inclusiva e sustentável, refletindo nas necessidades de deslocamento no espaço urbano relacionado a suas complexidades espaciais e destinação, tais como habitação, comercial, industrial, equipamentos e serviços públicos (BRASIL, 2013).

Com o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade, e efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, que em 03 de janeiro de 2012, foi sancionada a lei nº 12.587/2012, (Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU), constituindo-se num instrumento de política de desenvolvimento urbano de que trata o inciso XX do artigo 21 e do artigo 182 da Constituição Federal de 1988.

A PNMU compreende que o contexto de mobilidade não é resumido somente ao atendimento de demandas de deslocamento, mas como um setor que impacta no meio ambiente direta e indiretamente, seja pelo uso do solo, pelo (des)estímulo ao uso do transporte individual e mais poluente, ou a ocupação desordenada do território urbano gerando poluição decorrente da ausência de saneamento (BRASIL, 2015). A sustentabilidade é transversal na PNMU, quando se analisa seus princípios como normas fundamentais que compõe a compreensão do texto normativo, as diretrizes como nortes a serem seguidos com fins a atender os objetivos da lei e os objetivos sendo as metas a serem alcançadas com a lei (BRASIL, 2013).

O incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes, como norte da sustentabilidade foca na priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano, integrando cidades gêmeas, limítrofes e/ou em regiões metropolitanas de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

O cenário que aprovou a PNMU se coaduna com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável ? ODS, da Organização das Nações Unidas, especificamente com o objetivo 11 que visa tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, tendo como meta que até 2030, possa oportunizar a sociedade um acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção às pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

A mobilidade urbana se caracteriza como um dos eixos estruturadores da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano - PNDU, junto com as políticas de habitação e saneamento ambiental, na efetivação de cidades sustentáveis, que se funda em cinco eixos estratégicos: Planejamento territorial integrado; Participação e controle social; Integração de políticas entre os entes federados e entre as políticas setoriais; Estrutura institucional articulada nas 3 esferas de governo; Financiamento.

Ao se verificar os eixos estratégicos como ações a serem desenvolvidas e estimuladas com a finalidade do PNDU, articuladas com as demais políticas setoriais como habitação, mobilidade urbana, saneamento ambiental e ter êxito na implementação de cidades sustentáveis, constitui-se num desafio político, cultural e legal, este último aspecto a ser enfrentado na sessão seguinte.

FUNDAMENTOS DA GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA METROPOLITANA

O tema governança se originou na iniciativa privada com a implementação de controles de ações da administração, estabelecimento de metas, responsabilidades com interesse de melhor gerenciamento de seus processos e maior retorno para as organizações (RHOADES, 1996). Nas últimas décadas, a governança ensejou mudanças, refletindo em processos de planejamento e decisão mais dirigidas, controladas e com maior transparência e responsabilidade, resultando em maior confiança no mercado, consumidores e investidores (IFAC, 2001).

A partir da década de 1980, o Banco Mundial passa a sugerir ajustes econômicos e políticos das democracias, trazendo à tona questões de governança, sendo um elemento relevante para fins de empréstimos, investimentos e garantia na aplicação efetiva dos recursos (THE WORLD BANK, 1992). A governança torna-se pauta no âmbito do setor público, implementada a partir da iniciativa de organismos transnacionais capitaneados pelos interesses do capital, os quais difundem a eficiência e a efetividade como um ideal a ser atingido (FREY, 2004). Nessa perspectiva, o Banco Mundial relaciona a boa gestão do desenvolvimento diretamente com a boa Governança, pois, segundo pesquisa da própria instituição, constatou-se que os programas e projetos de financiamento podem ser tecnicamente sólidos, mas deixam de ser eficientes por motivos relacionados à qualidade da ação governamental (THE WORLD BANK, 1992).

A governança com a sua aplicação no setor público passa a significar genericamente e bom governo; porém, com a diversidade de realidades, culturas e sistemas legais, políticos e sociais, adquiriu, no meio científico, outros e abrangentes significados, em especial a ressignificação do papel da sociedade civil na condição de agente político, combinado com a redefinição das relações Estado e sociedade, que se estabelece a partir de uma relação de cooperativa e colaborativa entre os entes de governo e sociedade civil. (MATIAS-PEREIRA, 2010).

As bases normativas da Governança interfederativa metropolitana se apresentam logo quando é atribuída ao Estado a competência em instituir Regiões Metropolitanas, a fim de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, como traz o art. 25, § 3º da Carta Magna, surge a governação interfederativa metropolitana para fins da efetividade das funções que atingem a todos os membros.

A Emenda Constitucional nº 19/98 constitucionalizou um instrumento facilitador da governança interfederativa ao dispor nova redação do art. 241, segundo o qual a União, Estados, Distrito Federal e Municípios poderão disciplinar por lei consórcios e convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, normatizando mais uma alternativa com fins a fomentar a organização, planejamento e a execução dos serviços públicos numa escala interfederativa. Na seara infraconstitucional, no âmbito do planejamento urbano, a edição da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, traz diretrizes gerais para que o município possa atingir seus objetivos de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, estimulando a cooperação entre governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, como mecanismo de atender ao interesse social, apontando o compartilhamento do poder nas decisões como pilar da governança.

À União compete legislar sobre normas para a cooperação entre os entes federativos em relação à política urbana, vislumbrada, a necessidade de tratar coletivamente o planejamento urbano para atender efetivamente os interesses dos habitantes.

Na década de 2000, a discussão relacionada à governança metropolitana se mostrou ativa com a vigência

do Estatuto das Cidades em 2001, a criação do Ministério das Cidades em 2003, e, a partir de 06 de abril de 2005, a vigência da Lei Federal nº 11.107, dispendo sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos (THE WORLD BANK, 2015). A Lei, também simplesmente denominada 'Lei dos consórcios públicos', teve como objetivo forjar de maior segurança jurídica a cooperação entre os entes federativos, eliminando dificuldades limitadoras à celebração de consórcios públicos.

A lei dos consórcios públicos traz elementos basilares para a governança, como a participação dos entes federados com compartilhamento do poder decisório na prestação de serviços públicos comuns; a possibilidade de criação de uma pessoa jurídica interfederativa e a execução da função pública definida coletivamente pelos entes federativos, bem como a possibilidade de compartilhamento das responsabilidades orçamentárias e financeiras.

O Supremo Tribunal Federal (STF), no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n.º 1.842/RJ, torna-se um marco na jurisprudência com relação à governança interfederativa metropolitana e sua constitucionalidade, sobretudo com relação à compulsoriedade ou não dos entes federativos na participação do planejamento metropolitano, e no caso concreto, em órgão estadual metropolitano.

O pleno do STF reconheceu que a essência da autonomia municipal com relação a questões de interesse comum, e a compulsoriedade da integração metropolitana, não sendo incompatível com a autonomia municipal, pois o interesse comum, caracterizado pelas funções públicas e serviços que afetam mais de um município, é de interesse coletivo, que incluem ente federado estadual e os Municípios que compõem a região. Assim o Supremo delimita a autonomia dos entes federativos, ratificando a necessidade de uma gestão compartilhada e colegiada das funções públicas de interesse comum para que não haja superioridade de um ente sobre o outro, o que desequilibraria a harmonia federativa (CORDEIRO, 2016). Com a promulgação da Lei Federal nº 13.089/2015 (Estatuto da Metrópole - EM), a governança interfederativa metropolitana é institucionalizada com o estabelecimento de diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas, estipulando, assim, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado, instrumentos de governança interfederativa.

O EM normatiza conceitos elementares para a governança, definindo função pública de interesse comum como uma política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município isoladamente seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes; atribui a gestão plena da região metropolitana, aquela que possui formalização e delimitação mediante lei estadual, com estrutura de governança interfederativa própria, e o plano de desenvolvimento urbano integrado aprovado mediante lei estadual. Neste plano normativo, firmam-se elementos mínimos para compor as leis complementares estaduais ao instituir as regiões metropolitanas, como a definição dos Municípios, delimitação territorial, a delimitação da Função Pública de Interesse Comum (FPIC) que justifica sua criação, a conformação da estrutura de governança interfederativa, incluindo a organização administrativa, o sistema de alocação de recursos e prestação de contas, bem como meios de controle social, organização, planejamento e execução de FPIC. Dessa forma, constituem-se em elementos essenciais para a governança metropolitana, reafirmando, de certa maneira, o papel do governo estadual de definir uma estrutura política, diretrizes e critérios (THE WORLD BANK, 2015).

O dispositivo traz o reconhecimento da interdependência entre os municípios da região metropolitana e a indissociável relação cooperativa do pacto federativo, na qual a governança metropolitana pode ser assegurada numa construção compartilhada e democrática conforme os princípios gerais de prevalência do interesse comum sobre o local, do compartilhamento de responsabilidades e de gestão para a promoção de desenvolvimento urbano integrado. O espaço urbano é produzido por diversos atores sejam



públicos e/ou privados motivados por diferentes lógicas que se refletem com diferenças, ações e interações recíprocas (PLAS, 2016)

A legislação redireciona o protagonismo da governança na região metropolitana, ensejando num lampejo de ruptura com a perspectiva moderno/colonial e subalterna do constitucionalismo centralizador, bem como a abertura para implementação democrática e participativa, a partir de atores e especificidades que historicamente eram relegados ao isolamento institucional e social. A lei também apresenta princípios de diretrizes epistemológicas, políticos e jurídicos que a situa em um patamar diferenciado de desenvolvimento, contribuindo para uma decolonialidade ao privilegiar algumas práticas locais de solução de problemas (SPAREMBERGER; DAMÁZIO, 2015).

Constata-se que o EM estabeleceu princípios, objetivos, critérios, estrutura mínima e instrumentos para a governança interfederativa metropolitana, mas segundo Cordeiro (2016), seguindo a compreensão exarada pela Suprema Corte na ADI 1842/RJ, não impôs qualquer modelo de como se constituiriam as estruturas jurídicas das unidades de governança, deixando a cargo do legislador estadual e dos entes federativos o formato mais adequado à realidade da região metropolitana e a FPIC escolhida.

A sistematização dos fundamentos legais da governança, seja antes ou depois do EM, serve para além de identificar a sua evolução, mas principalmente como parâmetro legal do presente estudo. Importa saber que a Mobilidade urbana enquanto FPIC é de titularidade comum a todos os entes conurbados, que integram a região metropolitana, uma vez que, segundo Bruno (2016), não se constitui em competência exclusiva do Estado membro, devendo, em todas as etapas da organização, debate, planejamento a execução, haver a participação dos Municípios no processo decisório, mesmo que compulsória.

A divergência da agenda do agente político com a agenda da necessidade da população impõe, segundo Bruno (2016), a implantação da governança da FPIC, por contar com a participação do maior número possível de atores sociais, abrangendo os entes federativos, o setor privado e sociedade civil. Faz-se, assim, o contraponto à ineficiência ou impedimento, fruto das escolhas dos agentes públicos responsáveis pelos Municípios e Estado, que por vezes pautados em rivalidades político-partidárias entre os líderes, condenam à inefetividade da FPIC transporte, essencial à dinâmica metropolitana e principalmente à população. Neste mesmo sentido, Tourinho e Silva (2016) também reputam relevância à implantação da governança interfederativa, e necessária articulação e interação em um território que notadamente o pacto federativo não contempla um ente federativo intermediário, mas sim uma instância administrativa coletiva de organização planejamento e execução de políticas públicas essenciais de interesses comuns entre diversos entes federativos.

A razão de ser da instituição da região metropolitana é a necessidade de organização, planejamento e execução das FPIC mobilidade urbana; assim, a governança interfederativa metropolitana tem relevância na efetividade do planejamento urbano cujo objetivo é promover o desenvolvimento sustentável com planejamento da mobilidade urbana realizada por todos os atores do território metropolitano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Traçado o caminho normativo da política pública mobilidade urbana e transporte coletivo como estratégia do plano de desenvolvimento urbano sustentável, situado num contexto mundial de metas de sustentabilidade nos centros urbanos a serem alcançados para os anos vindouros, bem como as bases normativas para a articulação dos entes políticos em território urbano metropolitano.

O desafio reside no percurso desse caminho, e o desenvolvimento de ações de Estado para concretização de uma governança interfederativa do transporte coletivo, o qual a mobilidade urbana, seja a vanguarda na intervenção e redefinição do território urbano metropolitano e construa um ambiente cada vez mais



sustentável, democrático e inclusivo.

O território metropolitano se constitui de diversos recursos naturais como solo urbano, a fauna, flora os recurso hídricos, o ar, e estudar sobre estratégias de uma região metropolitana mais resiliente e priorize na política de mobilidade urbana um modelo que priorize o transporte coletivo, o uso do transporte individual como automóvel e motocicletas, consiste em gestão sustentável desses recurso, pois menos se avança sobre a flora e fauna para construção de estrada e vias de escoamento para transporte individual, diminui-se a emissão de gases poluentes na atmosfera, racionaliza-se o uso do solo contendo o uso desorganizado do solo urbano, pois o transporte é um vetor de expansão e reordenamento do território urbano e metropolitano, assim tornando as cidades mais sustentáveis.

Os fundamentos legais se apresentam como pilares da construção de uma ação pública, política, quiçá legislativa como a proposição da minuta de uma Lei Estadual de Iniciativa popular que verse a obrigatoriedade da participação de todo os atores sociais, econômicos e políticos na organização, planejamento, execução e efetivação sustentável da mobilidade urbana e do transporte coletivo no território urbano metropolitano, contribuindo para o uso racional e responsável de recursos como solo, o ar e água do meio ambiente urbano e do mundo, que é diretamente impactado com a ocupação desordenada do território, a poluição do ar com a priorização do transporte por moto e automóvel em detrimento a transporte ativos como bicicleta e caminhadas, ou o transporte coletivo.

O estudo ora apresentado é um fio condutor para aprofundamento sob diversas perspectivas, na busca de contribuir para a gestão ambiental e desenvolvimento local, pois os fundamentos normativos internacionais, supralegais, constitucionais e infraconstitucionais, não são o fim, mas um ponto de partida para outras análises e contribuições para a efetivação de um território urbano metropolitano sustentável.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da constituição federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 11.107, de 06 de abril de 2005. Dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/l11107.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n.º 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis n.º 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm.

BRASIL, Ministério das cidades, Planejamento em mobilidade urbana, novembro 2013. Brasília, DF, 2013

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes: textos para as discussões da Rio+20: volume 1 mobilidade urbana / Tarcisio Nunes..., [et al]. Organizadores: Brasília: MMA, 2015.

BRASIL. Ministério do Meio ambiente. Agenda 21 brasileira ? bases para discussão. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/8457/mod_resource/content/1/bases_discussao_agenda21.pdf> ;. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRUNO, R. M. Regiões Metropolitanas: posi o no cenário constitucional, competência e financiamento de suas atividades no estado brasileiro. Curitiba: Juar , 2016.

CORDEIRO, G. de L. Regiões metropolitanas: O papel dos parlamentos metropolitanas na governança interfederativa do estatuto das metrópoles (Lei n  13.089/15). Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2016.

COSTA, R. C. P.; ALVES, C. L. Direito Fundamental ao Transporte: uma análise a partir da Constitucionaliza o simbólica e das consequências decorrentes da fundamentalidade do Direito. Prim@ Facie, João Pessoa, v. 16, n. 31, p. 1-42, 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/primafacie/article/view/33978>. Acesso em: 03 junho 2022

FREY, K. Governança interativa: uma concep o para compreender a gestão pública participativa. Política e Sociedade: Revista de Sociologia Política, n. 5., p. 119-138, out. 2004. <https://periodicos.ufsc.br/index.php/politica/article/view/1982>. Acesso em: 23 junho 2022

INTERNATIONAL FEDERATION OF ACCOUNTANTS. **Governance in the** public sector: a governing body perspective. International Public Sector Study 13. New York: IFAC, 2001. Disponível em: https://portal.tcu.gov.br/en_us/biblioteca-digital/governance-in-the-public-sector-a-governing-body-perspective.htm. Acesso em: 23 maio 2022

MATIAS-PEREIRA, J. Governança no setor público. São Paulo: Atlas, 2010.

PLAS, P. Cidade como ator do desenvolvimento sustentável no momento do antropoceno. Revista Universidade e Meio Ambiente ? REUMAM, v. 1, n. 1, p. 1-11, 2016.

RHOADES, R. A. W. The new governance: governing without government. Political Studies, v. 44, n. 4, p. 652?667, 1996. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1111/j.1467-9248.1996.tb01747.x> Acesso em: 23 maio 2022



SPAREMBERGER, R. F. L.; DAMÁZIO, E. P. Discurso constitucional colonial: um olhar para a decolonialidade e para o ?novo? constitucionalismo latino-americano. In: STRECK, L. L.; GOMES, A. C. de B.; TEIXEIRA, J. P. A. (Org.). Descolonialidade e constitucionalismo na América Latina. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2015, p. 34-51.

TOURINHO, H. L. Z.; SILVA, M. L. da. Desafios para o planejamento e a gestão metropolitana na Amazônia: uma abordagem teórica. PRACS: Revista eletrônica de humanidades do curso de Ciências Sociais da UNIFAP, Macapá, v. 9, n. 1, p. 55-75, jan./jun. 2016. Disponível em: <https://periodicos.unifap.br/index.php/pracs>. Acesso em: 23 maio 2022.

THE WORLD BANK. Governance and development. Washington, DC: The World Bank, 1992. Disponível em: <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/0-8213-2094-7>. Acesso em: 23 maio 2021.

THE WORLD BANK. Metropolitan governance in Brazil: inputs for an agenda and strategy. Washington, DC: The World Bank, 2015. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/22052?show=full&locale-attribute=fr>. Acesso em: 23 maio



=====

Arquivo 1: [Mobilidade_Urbana_REUMAM \(1\).docx \(3929 termos\)](#)

Arquivo 2: <https://www.morningstar.com/funds/xnas/ficmx/quote> (890 termos)

Termos comuns: 0

Similaridade: 0,00%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [Mobilidade_Urbana_REUMAM \(1\).docx \(3929 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento

<https://www.morningstar.com/funds/xnas/ficmx/quote> (890 termos)

=====

Página 1 / 37

Página 1 / 37

Página 1 / 37

MOBILIDADE URBANA E GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA: A SUSTENTABILIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO METROPOLITANO

RESUMO: O estudo faz uma revisão dos fundamentos normativos da política pública de mobilidade urbana e da governança interfederativa sustentável do transporte coletivo metropolitano. Busca-se responder como implementar a sustentabilidade no transporte coletivo metropolitano através da governança interfederativa? Assim, através do método de análise qualitativa, interdisciplinar e crítica, aplicação da técnica de análise documental e bibliográfica, com a revisão da legislação e amparada em documentos oficiais norteadores da política pública mobilidade urbana, transporte público e governança interfederativa, objetiva-se a definição dos elementos caracterizadores na compreensão da complexidade do tema. Parte-se dos documentos internacionais, constitucionais e infraconstitucionais como fundamentos que estruturam, a governança interfederativa sustentável do transporte coletivo metropolitano, considerando-se a pluralidade de setores econômicos, sociais e políticos, na busca de ambiente urbano metropolitano sustentável. Em derradeiro traça-se um caminho normativo para a construção de possíveis alternativas para implementar no solo urbano metropolitano uma política sustentável de mobilidade urbana a partir da governança interfederativa do transporte coletivo.

PALAVRAS-CHAVE: Planejamento urbano, legislação urbanística brasileira, desenvolvimento sustentável

.

URBAN MOBILITY AND INTERFEDERATIVE GOVERNANCE: THE SUSTAINABILITY OF METROPOLITAN PUBLIC TRANSPORTATION

ABSTRACT: The study reviews the normative foundations of urban mobility public policy and sustainable inter-federative governance of metropolitan public transportation. It seeks to answer how to implement sustainability in metropolitan public transportation through inter-federative governance? Thus, through the method of qualitative analysis, interdisciplinary and critical, application of the technique of documentary and bibliographic analysis, with a review of the legislation and supported by official documents that guide the



public policy of urban mobility, public transport and inter-federative governance, it is aimed to define the elements that characterize the understanding of the complexity of the theme. The international, constitutional and infra-constitutional documents are used as foundations that structure the sustainable inter-federative governance of metropolitan public transportation, considering the plurality of economic, social and political sectors, in the search for a sustainable metropolitan urban environment. Lastly, a normative path is outlined for the construction of possible alternatives to implement in the metropolitan urban soil a sustainable urban mobility policy based on the inter-federative governance of collective transportation.

KEYWORDS: Urban planning, Brazilian urban legislation, sustainable development.

MOVILIDAD URBANA Y GOBERNANZA INTER FEDERATIVA: SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

RESUMEN: El estudio revisa los fundamentos normativos de las políticas públicas de movilidad urbana y la gobernanza inter federativa sostenible del transporte público metropolitano. Trata de responder a la pregunta de ¿cómo implantar la sostenibilidad en el transporte público metropolitano mediante una gobernanza inter federativa? Así, a través del método de análisis cualitativo, interdisciplinario y crítico, aplicación de la técnica de análisis documental y bibliográfico, con revisión de la legislación y apoyado en documentos oficiales que orientan la política pública de movilidad urbana, transporte público y gobernanza inter federativa, se pretende definir los elementos que caracterizan la comprensión de la complejidad del tema. Parte de los documentos internacionales, constitucionales e infra constitucionales como fundamentos que estructuran la gobernanza sostenible inter federativa del transporte colectivo metropolitano, considerando la pluralidad de sectores económicos, sociales y políticos, en la búsqueda de un entorno urbano metropolitano sostenible. Por último, se esboza una vía normativa para la construcción de posibles alternativas para implantar en el suelo urbano metropolitano una política de movilidad urbana sostenible basada en la gobernanza inter federativa del transporte colectivo.

PALABRAS CLAVES: Planificación urbana, legislación urbana brasileña, desarrollo sostenible.

INTRODUÇÃO

A pesquisa visa a revisão dos fundamentos da governança interfederativa do transporte metropolitano na busca de balizamento legal na construção de um ambiente urbano metropolitano mais sustentável, considerando-se o transporte como direito fundamental devendo ser planejado, organizado e executado a partir da prestação de um serviço com fins de atender sua função pública e não pautado somente em interesses econômicos e políticos.

A relevância científica reside no emaranhado de interesses e competências que se entrelaçam num território metropolitano e a partir de um estudo da revisão normativa da política pública, da política nacional de mobilidade urbana e o transporte público como uma estratégia de desenvolvimento sustentável do território metropolitano.

Em decorrência da política pública estar delimitado ao território geográfico-político região metropolitana, a partir do cenário jurídico normativo vigente, objetiva-se revisar os fundamentos legais que instrumentalizam a governança interfederativa metropolitana.

O território metropolitano é peculiar pela ação de diversos entes federativos e o transporte um dos vetores de desenvolvimento e modelação do território, assim busca-se responder o seguinte problema: como implementar a sustentabilidade no transporte coletivo metropolitano através da governança interfederativa ?

MATERIAL E MÉTODOS

O presente estudo utiliza a metodologia da análise qualitativa interdisciplinar e crítica do arcabouço normativo que regula o objeto de pesquisa fazendo uso da técnica de análise documental e bibliográfica, com a revisão da legislação e amparada em documentos oficiais norteadores da política pública mobilidade urbana, transporte público e governança interfederativa, na busca de elementos caracterizadores na compreensão da complexidade do tema.

MOBILIDADE URBANA, TRANSPORTE E CIDADES SUSTENTÁVEIS

As cidades e aglomerações urbanas no Brasil, concentram mais de 80% da população, tornando o país eminentemente urbano, inclusive com a perspectiva de em 2030, o número de pessoas vivendo em cidades, chegue a mais de 90%, indicadores que tornam prioritária a reflexão sobre o território urbano, seus impactos socioambientais e o caminho para a sustentabilidade (BRASIL, 2013).

Plas(2016) ao refletir sobre a cidade como ator no desenvolvimento sustentável, considera o protagonismo do homem na transformação do equilíbrio natural do planeta na era geológica do Antropoceno, e a principal marca é a preponderante concentração do homem nas áreas urbanas gerador de impacto ambiental decorrente do consumo dos recursos naturais, e da poluição. O desenvolvimento urbano sustentável como política pública e suas ações devem considerar o Antropoceno, por considerar as interações centradas no homem enquanto transformador da natureza por motivações além de econômicas, mas também cultural e política.

O relatório Brundtland em 1987 apresentou um novo olhar sobre a relação homem e meio ambiente e a necessidade de medidas que assegurem os recursos naturais para as próximas gerações. Em 1988 a Constituição Federal do Brasil estabelece a proteção do meio ambiente, como competência comum de todos os entes federativos, conforme o art. 23, inciso VI, e a competência legislativa concorrente no art. 24, incisos VI, VII, e VIII, e no âmbito do planejamento urbano a previsão da competência aos estados mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, com objetivo de integrar a organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum - FPIC, tais como mobilidade urbana. Na lógica da sustentabilidade e preocupados com o avanço da urbanização e reflexos sobre os recursos naturais, a Agenda 21, produto da conferência Rio-92, no âmbito de seus 06 eixos temáticos aborda a necessidade de inverter a lógica em vigor e adotar medidas de sustentabilidade principalmente em aglomerações urbanas como regiões metropolitanas.

Na conferência de Joanesburgo em 2002, priorizou as medidas que colocavam em prática os compromissos firmados na conferência do Rio de Janeiro em 1992, e no caso do Brasil, já estava em vigor a Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto das Cidades, regulamentando os artigos 182 e 183 da constituição federal consolidou o planejamento urbano como instrumento da sustentabilidade, preconizando que a política urbana tem como objetivos ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana com diversas diretrizes gerais, centrada na garantia do direito

a cidades sustentáveis.

A luz do Estatuto das Cidades, o transporte é uma função social da cidade, e posteriormente reconhecido como direito social com a Emenda Constitucional nº 90 do ano de 2015, uma vez que através dele garante-se o acesso e fruição dos demais direitos fundamentais sociais como saúde, educação, lazer, trabalho e outros (COSTA; ALVES, 2017).

O transporte é um instrumento de uso do recurso natural solo, o planejamento pode gerar uma urbanização inclusiva e sustentável, refletindo nas necessidades de deslocamento no espaço urbano relacionado a suas complexidades espaciais e destinação, tais como habitação, comercial, industrial, equipamentos e serviços públicos (BRASIL, 2013).

Com o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade, e efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, que em 03 de janeiro de 2012, foi sancionada a lei nº 12.587/2012, (Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU), constituindo-se num instrumento de política de desenvolvimento urbano de que trata o inciso XX do artigo 21 e do artigo 182 da Constituição Federal de 1988.

A PNMU compreende que o contexto de mobilidade não é resumido somente ao atendimento de demandas de deslocamento, mas como um setor que impacta no meio ambiente direta e indiretamente, seja pelo uso do solo, pelo (des)estímulo ao uso do transporte individual e mais poluente, ou a ocupação desordenada do território urbano gerando poluição decorrente da ausência de saneamento (BRASIL, 2015). A sustentabilidade é transversal na PNMU, quando se analisa seus princípios como normas fundamentais que compõe a compreensão do texto normativo, as diretrizes como nortes a serem seguidos com fins a atender os objetivos da lei e os objetivos sendo as metas a serem alcançadas com a lei (BRASIL, 2013).

O incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes, como norte da sustentabilidade foca na priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano, integrando cidades gêmeas, limítrofes e/ou em regiões metropolitanas de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

O cenário que aprovou a PNMU se coaduna com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável ? ODS, da Organização das Nações Unidas, especificamente com o objetivo 11 que visa tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, tendo como meta que até 2030, possa oportunizar a sociedade um acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção às pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

A mobilidade urbana se caracteriza como um dos eixos estruturadores da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano - PNDU, junto com as políticas de habitação e saneamento ambiental, na efetivação de cidades sustentáveis, que se funda em cinco eixos estratégicos: Planejamento territorial integrado; Participação e controle social; Integração de políticas entre os entes federados e entre as políticas setoriais; Estrutura institucional articulada nas 3 esferas de governo; Financiamento.

Ao se verificar os eixos estratégicos como ações a serem desenvolvidas e estimuladas com a finalidade do PNDU, articuladas com as demais políticas setoriais como habitação, mobilidade urbana, saneamento ambiental e ter êxito na implementação de cidades sustentáveis, constitui-se num desafio político, cultural e legal, este último aspecto a ser enfrentado na sessão seguinte.



FUNDAMENTOS DA GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA METROPOLITANA

O tema governança se originou na iniciativa privada com a implementação de controles de ações da administração, estabelecimento de metas, responsabilidades com interesse de melhor gerenciamento de seus processos e maior retorno para as organizações (RHOADES, 1996). Nas últimas décadas, a governança ensejou mudanças, refletindo em processos de planejamento e decisão mais dirigidas, controladas e com maior transparência e responsabilidade, resultando em maior confiança no mercado, consumidores e investidores (IFAC, 2001).

A partir da década de 1980, o Banco Mundial passa a sugerir ajustes econômicos e políticos das democracias, trazendo à tona questões de governança, sendo um elemento relevante para fins de empréstimos, investimentos e garantia na aplicação efetiva dos recursos (THE WORLD BANK, 1992). A governança torna-se pauta no âmbito do setor público, implementada a partir da iniciativa de organismos transnacionais capitaneados pelos interesses do capital, os quais difundem a eficiência e a efetividade como um ideal a ser atingido (FREY, 2004). Nessa perspectiva, o Banco Mundial relaciona a boa gestão do desenvolvimento diretamente com a boa Governança, pois, segundo pesquisa da própria instituição, constatou-se que os programas e projetos de financiamento podem ser tecnicamente sólidos, mas deixam de ser eficientes por motivos relacionados à qualidade da ação governamental (THE WORLD BANK, 1992).

A governança com a sua aplicação no setor público passa a significar genericamente e bom governo; porém, com a diversidade de realidades, culturas e sistemas legais, políticos e sociais, adquiriu, no meio científico, outros e abrangentes significados, em especial a resignificação do papel da sociedade civil na condição de agente político, combinado com a redefinição das relações Estado e sociedade, que se estabelece a partir de uma relação de cooperativa e colaborativa entre os entes de governo e sociedade civil. (MATIAS-PEREIRA, 2010).

As bases normativas da Governança interfederativa metropolitana se apresentam logo quando é atribuída ao Estado a competência em instituir Regiões Metropolitanas, a fim de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, como traz o art. 25, § 3º da Carta Magna, surge a governança interfederativa metropolitana para fins da efetividade das funções que atingem a todos os membros.

A Emenda Constitucional nº 19/98 constitucionalizou um instrumento facilitador da governança interfederativa ao dispor nova redação do art. 241, segundo o qual a União, Estados, Distrito Federal e Municípios poderão disciplinar por lei consórcios e convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, normatizando mais uma alternativa com fins a fomentar a organização, planejamento e a execução dos serviços públicos numa escala interfederativa. Na seara infraconstitucional, no âmbito do planejamento urbano, a edição da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, traz diretrizes gerais para que o município possa atingir seus objetivos de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, estimulando a cooperação entre governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, como mecanismo de atender ao interesse social, apontando o compartilhamento do poder nas decisões como pilar da governança.

À União compete legislar sobre normas para a cooperação entre os entes federativos em relação à política urbana, vislumbrada, a necessidade de tratar coletivamente o planejamento urbano para atender efetivamente os interesses dos habitantes.

Na década de 2000, a discussão relacionada à governança metropolitana se mostrou ativa com a vigência do Estatuto das Cidades em 2001, a criação do Ministério das Cidades em 2003, e, a partir de 06 de abril

de 2005, a vigência da Lei Federal nº 11.107, dispendo sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos (THE WORLD BANK, 2015). A Lei, também simplesmente denominada 'lei dos consórcios públicos', teve como objetivo forjar de maior segurança jurídica a cooperação entre os entes federativos, eliminando dificuldades limitadoras à celebração de consórcios públicos.

A lei dos consórcios públicos traz elementos basilares para a governança, como a participação dos entes federados com compartilhamento do poder decisório na prestação de serviços públicos comuns; a possibilidade de criação de uma pessoa jurídica interfederativa e a execução da função pública definida coletivamente pelos entes federativos, bem como a possibilidade de compartilhamento das responsabilidades orçamentárias e financeiras.

O Supremo Tribunal Federal (STF), no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n.º 1.842/RJ, torna-se um marco na jurisprudência com relação à governança interfederativa metropolitana e sua constitucionalidade, sobretudo com relação à compulsoriedade ou não dos entes federativos na participação do planejamento metropolitano, e no caso concreto, em órgão estadual metropolitano.

O pleno do STF reconheceu que a essência da autonomia municipal com relação a questões de interesse comum, e a compulsoriedade da integração metropolitana, não sendo incompatível com a autonomia municipal, pois o interesse comum, caracterizado pelas funções públicas e serviços que afetam mais de um município, é de interesse coletivo, que incluem ente federado estadual e os Municípios que compõem a região. Assim o Supremo delimita a autonomia dos entes federativos, ratificando a necessidade de uma gestão compartilhada e colegiada das funções públicas de interesse comum para que não haja superioridade de um ente sobre o outro, o que desequilibraria a harmonia federativa (CORDEIRO, 2016). Com a promulgação da Lei Federal nº 13.089/2015 (Estatuto da Metrópole - EM), a governança interfederativa metropolitana é institucionalizada com o estabelecimento de diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas, estipulando, assim, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado, instrumentos de governança interfederativa.

O EM normatiza conceitos elementares para a governança, definindo função pública de interesse comum como uma política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município isoladamente seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes; atribui a gestão plena da região metropolitana, aquela que possui formalização e delimitação mediante lei estadual, com estrutura de governança interfederativa própria, e o plano de desenvolvimento urbano integrado aprovado mediante lei estadual. Neste plano normativo, firmam-se elementos mínimos para compor as leis complementares estaduais ao instituir as regiões metropolitanas, como a definição dos Municípios, delimitação territorial, a delimitação da Função Pública de Interesse Comum (FPIC) que justifica sua criação, a conformação da estrutura de governança interfederativa, incluindo a organização administrativa, o sistema de alocação de recursos e prestação de contas, bem como meios de controle social, organização, planejamento e execução de FPIC. Dessa forma, constituem-se em elementos essenciais para a governança metropolitana, reafirmando, de certa maneira, o papel do governo estadual de definir uma estrutura política, diretrizes e critérios (THE WORLD BANK, 2015).

O dispositivo traz o reconhecimento da interdependência entre os municípios da região metropolitana e a indissociável relação cooperativa do pacto federativo, na qual a governança metropolitana pode ser assegurada numa construção compartilhada e democrática conforme os princípios gerais de prevalência do interesse comum sobre o local, do compartilhamento de responsabilidades e de gestão para a promoção de desenvolvimento urbano integrado. O espaço urbano é produzido por diversos atores sejam públicos e/ou privados motivados por diferentes lógicas que se refletem com diferenças, ações e

interações recíprocas (PLAS, 2016)

A legislação redireciona o protagonismo da governança na região metropolitana, ensejando num lampejo de ruptura com a perspectiva moderno/colonial e subalterna do constitucionalismo centralizador, bem como a abertura para implementação democrática e participativa, a partir de atores e especificidades que historicamente eram relegados ao isolamento institucional e social. A lei também apresenta princípios de diretrizes epistemológicas, políticos e jurídicos que a situa em um patamar diferenciado de desenvolvimento, contribuindo para uma decolonialidade ao privilegiar algumas práticas locais de solução de problemas (SPAREMBERGER; DAMÁZIO, 2015).

Constata-se que o EM estabeleceu princípios, objetivos, critérios, estrutura mínima e instrumentos para a governança interfederativa metropolitana, mas segundo Cordeiro (2016), seguindo a compreensão exarada pela Suprema Corte na ADI 1842/RJ, não impôs qualquer modelo de como se constituiriam as estruturas jurídicas das unidades de governança, deixando a cargo do legislador estadual e dos entes federativos o formato mais adequado à realidade da região metropolitana e a FPIC escolhida.

A sistematização dos fundamentos legais da governança, seja antes ou depois do EM, serve para além de identificar a sua evolução, mas principalmente como parâmetro legal do presente estudo. Importa saber que a Mobilidade urbana enquanto FPIC é de titularidade comum a todos os entes conurbados, que integram a região metropolitana, uma vez que, segundo Bruno (2016), não se constitui em competência exclusiva do Estado membro, devendo, em todas as etapas da organização, debate, planejamento a execução, haver a participação dos Municípios no processo decisório, mesmo que compulsória.

A divergência da agenda do agente político com a agenda da necessidade da população impõe, segundo Bruno (2016), a implantação da governança da FPIC, por contar com a participação do maior número possível de atores sociais, abrangendo os entes federativos, o setor privado e sociedade civil. Faz-se, assim, o contraponto à ineficiência ou impedimento, fruto das escolhas dos agentes públicos responsáveis pelos Municípios e Estado, que por vezes pautados em rivalidades político-partidárias entre os líderes, condenam à inefetividade da FPIC transporte, essencial à dinâmica metropolitana e principalmente à população. Neste mesmo sentido, Tourinho e Silva (2016) também reputam relevância à implantação da governança interfederativa, e necessária articulação e interação em um território que notadamente o pacto federativo não contempla um ente federativo intermediário, mas sim uma instância administrativa coletiva de organização planejamento e execução de políticas públicas essenciais de interesses comuns entre diversos entes federativos.

A razão de ser da instituição da região metropolitana é a necessidade de organização, planejamento e execução das FPIC mobilidade urbana; assim, a governança interfederativa metropolitana tem relevância na efetividade do planejamento urbano cujo objetivo é promover o desenvolvimento sustentável com planejamento da mobilidade urbana realizada por todos os atores do território metropolitano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Traçado o caminho normativo da política pública mobilidade urbana e transporte coletivo como estratégia do plano de desenvolvimento urbano sustentável, situado num contexto mundial de metas de sustentabilidade nos centros urbanos a serem alcançados para os anos vindouros, bem como as bases normativas para a articulação dos entes políticos em território urbano metropolitano.

O desafio reside no percurso desse caminho, e o desenvolvimento de ações de Estado para concretização de uma governança interfederativa do transporte coletivo, o qual a mobilidade urbana, seja a vanguarda na intervenção e redefinição do território urbano metropolitano e construa um ambiente cada vez mais sustentável, democrático e inclusivo.

O território metropolitano se constitui de diversos recursos naturais como solo urbano, a fauna, flora os recurso hídricos, o ar, e estudar sobre estratégias de uma região metropolitana mais resiliente e priorize na política de mobilidade urbana um modelo que priorize o transporte coletivo, o uso do transporte individual como automóvel e motocicletas, consiste em gestão sustentável desses recurso, pois menos se avança sobre a flora e fauna para construção de estrada e vias de escoamento para transporte individual, diminui-se a emissão de gases poluentes na atmosfera, racionaliza-se o uso do solo contendo o uso desorganizado do solo urbano, pois o transporte é um vetor de expansão e reordenamento do território urbano e metropolitano, assim tornando as cidades mais sustentáveis.

Os fundamentos legais se apresentam como pilares da construção de uma ação pública, política, quiçá legislativa como a proposição da minuta de uma Lei Estadual de Iniciativa popular que verse a obrigatoriedade da participação de todo os atores sociais, econômicos e políticos na organização, planejamento, execução e efetivação sustentável da mobilidade urbana e do transporte coletivo no território urbano metropolitano, contribuindo para o uso racional e responsável de recursos como solo, o ar e água do meio ambiente urbano e do mundo, que é diretamente impactado com a ocupação desordenada do território, a poluição do ar com a priorização do transporte por moto e automóvel em detrimento a transporte ativos como bicicleta e caminhadas, ou o transporte coletivo.

O estudo ora apresentado é um fio condutor para aprofundamento sob diversas perspectivas, na busca de contribuir para a gestão ambiental e desenvolvimento local, pois os fundamentos normativos internacionais, supralegais, constitucionais e infraconstitucionais, não são o fim, mas um ponto de partida para outras análises e contribuições para a efetivação de um território urbano metropolitano sustentável.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da constituição federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 11.107, de 06 de abril de 2005. Dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/l11107.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n.º 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis n.º 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm.

BRASIL, Ministério das cidades, Planejamento em mobilidade urbana, novembro 2013. Brasília, DF, 2013

BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes: textos para as discussões da Rio+20: volume 1 mobilidade urbana / Tarcisio Nunes..., [et al]. Organizadores: Brasília: MMA, 2015.

BRASIL. Ministério do Meio ambiente. Agenda 21 brasileira ? bases para discussão. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/8457/mod_resource/content/1/bases_discussao_agenda21.pdf> ;. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRUNO, R. M. Regiões Metropolitanas: posi o no cenário constitucional, competência e financiamento de suas atividades no estado brasileiro. Curitiba: Juar , 2016.

CORDEIRO, G. de L. Regiões metropolitanas: O papel dos parlamentos metropolitanas na governança interfederativa do estatuto das metrópoles (Lei n  13.089/15). Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2016.

COSTA, R. C. P.; ALVES, C. L. Direito Fundamental ao Transporte: uma análise a partir da Constitucionaliza o simbólica e das consequências decorrentes da fundamentalidade do Direito. Prim@ Facie, João Pessoa, v. 16, n. 31, p. 1-42, 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/primafacie/article/view/33978>. Acesso em: 03 junho 2022

FREY, K. Governança interativa: uma concep o para compreender a gestão pública participativa. Política e Sociedade: Revista de Sociologia Política, n. 5., p. 119-138, out. 2004. <https://periodicos.ufsc.br/index.php/politica/article/view/1982>. Acesso em: 23 junho 2022

INTERNATIONAL FEDERATION OF ACCOUNTANTS. Governance in the public sector: a governing body perspective. International Public Sector Study 13. New York: IFAC, 2001. Disponível em: https://portal.tcu.gov.br/en_us/biblioteca-digital/governance-in-the-public-sector-a-governing-body-perspective.htm. Acesso em: 23 maio 2022

MATIAS-PEREIRA, J. Governança no setor público. São Paulo: Atlas, 2010.

PLAS, P. Cidade como ator do desenvolvimento sustentável no momento do antropoceno. Revista Universidade e Meio Ambiente ? REUMAM, v. 1, n. 1, p. 1-11, 2016.

RHOADES, R. A. W. The new governance: governing without government. Political Studies, v. 44, n. 4, p. 652?667, 1996. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1111/j.1467-9248.1996.tb01747.x> Acesso em: 23 maio 2022

SPAREMBERGER, R. F. L.; DAMÁZIO, E. P. Discurso constitucional colonial: um olhar para a

decolonialidade e para o ?novo? constitucionalismo latino-americano. In: STRECK, L. L.; GOMES, A. C. de B.; TEIXEIRA, J. P. A. (Org.). Descolonialidade e constitucionalismo na América Latina. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2015, p. 34-51.

TOURINHO, H. L. Z.; SILVA, M. L. da. Desafios para o planejamento e a gestão metropolitana na Amazônia: uma abordagem teórica. PRACS: Revista eletrônica de humanidades do curso de Ciências Sociais da UNIFAP, Macapá, v. 9, n. 1, p. 55-75, jan./jun. 2016. Disponível em: <https://periodicos.unifap.br/index.php/pracs>. Acesso em: 23 maio 2022.

THE WORLD BANK. Governance and development. Washington, DC: The World Bank, 1992. Disponível em: <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/0-8213-2094-7>. Acesso em: 23 maio 2021.

THE WORLD BANK. Metropolitan governance in Brazil: inputs for an agenda and strategy. Washington, DC: The World Bank, 2015. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/22052?show=full&locale-attribute=fr>. Acesso em: 23 maio



=====

Arquivo 1: [Mobilidade_Urbana_REUMAM \(1\).docx \(3929 termos\)](#)

Arquivo 2: <http://www.google.com.br/url?esrc=s> (27 termos)

Termos comuns: 0

Similaridade: 0,00%

O texto abaixo é o conteúdo do documento [Mobilidade_Urbana_REUMAM \(1\).docx \(3929 termos\)](#)

Os termos em vermelho foram encontrados no documento <http://www.google.com.br/url?esrc=s> (27 termos)

=====

Página 1 / 37

Página 1 / 37

Página 1 / 37

MOBILIDADE URBANA E GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA: A SUSTENTABILIDADE DO TRANSPORTE COLETIVO METROPOLITANO

RESUMO: O estudo faz uma revisão dos fundamentos normativos da política pública de mobilidade urbana e da governança interfederativa sustentável do transporte coletivo metropolitano. Busca-se responder como implementar a sustentabilidade no transporte coletivo metropolitano através da governança interfederativa? Assim, através do método de análise qualitativa, interdisciplinar e crítica, aplicação da técnica de análise documental e bibliográfica, com a revisão da legislação e amparada em documentos oficiais norteadores da política pública mobilidade urbana, transporte público e governança interfederativa, objetiva-se a definição dos elementos caracterizadores na compreensão da complexidade do tema. Parte-se dos documentos internacionais, constitucionais e infraconstitucionais como fundamentos que estruturam, a governança interfederativa sustentável do transporte coletivo metropolitano, considerando-se a pluralidade de setores econômicos, sociais e políticos, na busca de ambiente urbano metropolitano sustentável. Em derradeiro traça-se um caminho normativo para a construção de possíveis alternativas para implementar no solo urbano metropolitano uma política sustentável de mobilidade urbana a partir da governança interfederativa do transporte coletivo.

PALAVRAS-CHAVE: Planejamento urbano, legislação urbanística brasileira, desenvolvimento sustentável

URBAN MOBILITY AND INTERFEDERATIVE GOVERNANCE: THE SUSTAINABILITY OF METROPOLITAN PUBLIC TRANSPORTATION

ABSTRACT: The study reviews the normative foundations of urban mobility public policy and sustainable inter-federative governance of metropolitan public transportation. It seeks to answer how to implement sustainability in metropolitan public transportation through inter-federative governance? Thus, through the method of qualitative analysis, interdisciplinary and critical, application of the technique of documentary and bibliographic analysis, with a review of the legislation and supported by official documents that guide the



public policy of urban mobility, public transport and inter-federative governance, it is aimed to define the elements that characterize the understanding of the complexity of the theme. The international, constitutional and infra-constitutional documents are used as foundations that structure the sustainable inter-federative governance of metropolitan public transportation, considering the plurality of economic, social and political sectors, in the search for a sustainable metropolitan urban environment. Lastly, a normative path is outlined for the construction of possible alternatives to implement in the metropolitan urban soil a sustainable urban mobility policy based on the inter-federative governance of collective transportation.

KEYWORDS: Urban planning, Brazilian urban legislation, sustainable development.

MOVILIDAD URBANA Y GOBERNANZA INTER FEDERATIVA: SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE PÚBLICO METROPOLITANO

RESUMEN: El estudio revisa los fundamentos normativos de las políticas públicas de movilidad urbana y la gobernanza inter federativa sostenible del transporte público metropolitano. Trata de responder a la pregunta de ¿cómo implantar la sostenibilidad en el transporte público metropolitano mediante una gobernanza inter federativa? Así, a través del método de análisis cualitativo, interdisciplinario y crítico, aplicación de la técnica de análisis documental y bibliográfico, con revisión de la legislación y apoyado en documentos oficiales que orientan la política pública de movilidad urbana, transporte público y gobernanza inter federativa, se pretende definir los elementos que caracterizan la comprensión de la complejidad del tema. Parte de los documentos internacionales, constitucionales e infra constitucionales como fundamentos que estructuran la gobernanza sostenible inter federativa del transporte colectivo metropolitano, considerando la pluralidad de sectores económicos, sociales y políticos, en la búsqueda de un entorno urbano metropolitano sostenible. Por último, se esboza una vía normativa para la construcción de posibles alternativas para implantar en el suelo urbano metropolitano una política de movilidad urbana sostenible basada en la gobernanza inter federativa del transporte colectivo.

PALABRAS CLAVES: Planificación urbana, legislación urbana brasileña, desarrollo sostenible.

INTRODUÇÃO

A pesquisa visa a revisão dos fundamentos da governança interfederativa do transporte metropolitano na busca de balizamento legal na construção de um ambiente urbano metropolitano mais sustentável, considerando-se o transporte como direito fundamental devendo ser planejado, organizado e executado a partir da prestação de um serviço com fins de atender sua função pública e não pautado somente em interesses econômicos e políticos.

A relevância científica reside no emaranhado de interesses e competências que se entrelaçam num território metropolitano e a partir de um estudo da revisão normativa da política pública, da política nacional de mobilidade urbana e o transporte público como uma estratégia de desenvolvimento sustentável do território metropolitano.

Em decorrência da política pública estar delimitado ao território geográfico-político região metropolitana, a partir do cenário jurídico normativo vigente, objetiva-se revisar os fundamentos legais que instrumentalizam a governança interfederativa metropolitana.

O território metropolitano é peculiar pela ação de diversos entes federativos e o transporte um dos vetores de desenvolvimento e modelação do território, assim busca-se responder o seguinte problema: como implementar a sustentabilidade no transporte coletivo metropolitano através da governança interfederativa ?

MATERIAL E MÉTODOS

O presente estudo utiliza a metodologia da análise qualitativa interdisciplinar e crítica do arcabouço normativo que regula o objeto de pesquisa fazendo uso da técnica de análise documental e bibliográfica, com a revisão da legislação e amparada em documentos oficiais norteadores da política pública mobilidade urbana, transporte público e governança interfederativa, na busca de elementos caracterizadores na compreensão da complexidade do tema.

MOBILIDADE URBANA, TRANSPORTE E CIDADES SUSTENTÁVEIS

As cidades e aglomerações urbanas no Brasil, concentram mais de 80% da população, tornando o país eminentemente urbano, inclusive com a perspectiva de em 2030, o número de pessoas vivendo em cidades, chegue a mais de 90%, indicadores que tornam prioritária a reflexão sobre o território urbano, seus impactos socioambientais e o caminho para a sustentabilidade (BRASIL, 2013).

Plas(2016) ao refletir sobre a cidade como ator no desenvolvimento sustentável, considera o protagonismo do homem na transformação do equilíbrio natural do planeta na era geológica do Antropoceno, e a principal marca é a preponderante concentração do homem nas áreas urbanas gerador de impacto ambiental decorrente do consumo dos recursos naturais, e da poluição. O desenvolvimento urbano sustentável como política pública e suas ações devem considerar o Antropoceno, por considerar as interações centradas no homem enquanto transformador da natureza por motivações além de econômicas, mas também cultural e política.

O relatório Brundtland em 1987 apresentou um novo olhar sobre a relação homem e meio ambiente e a necessidade de medidas que assegurem os recursos naturais para as próximas gerações. Em 1988 a Constituição Federal do Brasil estabelece a proteção do meio ambiente, como competência comum de todos os entes federativos, conforme o art. 23, inciso VI, e a competência legislativa concorrente no art. 24, incisos VI, VII, e VIII, e no âmbito do planejamento urbano a previsão da competência aos estados mediante lei complementar, instituir regiões metropolitanas, com objetivo de integrar a organização, planejamento e execução de funções públicas de interesse comum - FPIC, tais como mobilidade urbana. Na lógica da sustentabilidade e preocupados com o avanço da urbanização e reflexos sobre os recursos naturais, a Agenda 21, produto da conferência Rio-92, no âmbito de seus 06 eixos temáticos aborda a necessidade de inverter a lógica em vigor e adotar medidas de sustentabilidade principalmente em aglomerações urbanas como regiões metropolitanas.

Na conferência de Joanesburgo em 2002, priorizou as medidas que colocavam em prática os compromissos firmados na conferência do Rio de Janeiro em 1992, e no caso do Brasil, já estava em vigor a Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto das Cidades, regulamentando os artigos 182 e 183 da constituição federal consolidou o planejamento urbano como instrumento da sustentabilidade, preconizando que a política urbana tem como objetivos ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana com diversas diretrizes gerais, centrada na garantia do direito

a cidades sustentáveis.

A luz do Estatuto das Cidades, o transporte é uma função social da cidade, e posteriormente reconhecido como direito social com a Emenda Constitucional nº 90 do ano de 2015, uma vez que através dele garante-se o acesso e fruição dos demais direitos fundamentais sociais como saúde, educação, lazer, trabalho e outros (COSTA; ALVES, 2017).

O transporte é um instrumento de uso do recurso natural solo, o planejamento pode gerar uma urbanização inclusiva e sustentável, refletindo nas necessidades de deslocamento no espaço urbano relacionado a suas complexidades espaciais e destinação, tais como habitação, comercial, industrial, equipamentos e serviços públicos (BRASIL, 2013).

Com o objetivo de contribuir para o acesso universal à cidade, e efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, que em 03 de janeiro de 2012, foi sancionada a lei nº 12.587/2012, (Política Nacional de Mobilidade Urbana - PNMU), constituindo-se num instrumento de política de desenvolvimento urbano de que trata o inciso XX do artigo 21 e do artigo 182 da Constituição Federal de 1988.

A PNMU compreende que o contexto de mobilidade não é resumido somente ao atendimento de demandas de deslocamento, mas como um setor que impacta no meio ambiente direta e indiretamente, seja pelo uso do solo, pelo (des)estímulo ao uso do transporte individual e mais poluente, ou a ocupação desordenada do território urbano gerando poluição decorrente da ausência de saneamento (BRASIL, 2015). A sustentabilidade é transversal na PNMU, quando se analisa seus princípios como normas fundamentais que compõe a compreensão do texto normativo, as diretrizes como nortes a serem seguidos com fins a atender os objetivos da lei e os objetivos sendo as metas a serem alcançadas com a lei (BRASIL, 2013).

O incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes, como norte da sustentabilidade foca na priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano, integrando cidades gêmeas, limítrofes e/ou em regiões metropolitanas de modo a preservar a continuidade, a universalidade e a modicidade tarifária do serviço.

O cenário que aprovou a PNMU se coaduna com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável ? ODS, da Organização das Nações Unidas, especificamente com o objetivo 11 que visa tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, tendo como meta que até 2030, possa oportunizar a sociedade um acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção às pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

A mobilidade urbana se caracteriza como um dos eixos estruturadores da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano - PNDU, junto com as políticas de habitação e saneamento ambiental, na efetivação de cidades sustentáveis, que se funda em cinco eixos estratégicos: Planejamento territorial integrado; Participação e controle social; Integração de políticas entre os entes federados e entre as políticas setoriais; Estrutura institucional articulada nas 3 esferas de governo; Financiamento.

Ao se verificar os eixos estratégicos como ações a serem desenvolvidas e estimuladas com a finalidade do PNDU, articuladas com as demais políticas setoriais como habitação, mobilidade urbana, saneamento ambiental e ter êxito na implementação de cidades sustentáveis, constitui-se num desafio político, cultural e legal, este último aspecto a ser enfrentado na sessão seguinte.

FUNDAMENTOS DA GOVERNANÇA INTERFEDERATIVA METROPOLITANA

O tema governança se originou na iniciativa privada com a implementação de controles de ações da administração, estabelecimento de metas, responsabilidades com interesse de melhor gerenciamento de seus processos e maior retorno para as organizações (RHOADES, 1996). Nas últimas décadas, a governança ensejou mudanças, refletindo em processos de planejamento e decisão mais dirigidas, controladas e com maior transparência e responsabilidade, resultando em maior confiança no mercado, consumidores e investidores (IFAC, 2001).

A partir da década de 1980, o Banco Mundial passa a sugerir ajustes econômicos e políticos das democracias, trazendo à tona questões de governança, sendo um elemento relevante para fins de empréstimos, investimentos e garantia na aplicação efetiva dos recursos (THE WORLD BANK, 1992). A governança torna-se pauta no âmbito do setor público, implementada a partir da iniciativa de organismos transnacionais capitaneados pelos interesses do capital, os quais difundem a eficiência e a efetividade como um ideal a ser atingido (FREY, 2004). Nessa perspectiva, o Banco Mundial relaciona a boa gestão do desenvolvimento diretamente com a boa Governança, pois, segundo pesquisa da própria instituição, constatou-se que os programas e projetos de financiamento podem ser tecnicamente sólidos, mas deixam de ser eficientes por motivos relacionados à qualidade da ação governamental (THE WORLD BANK, 1992).

A governança com a sua aplicação no setor público passa a significar genericamente e bom governo; porém, com a diversidade de realidades, culturas e sistemas legais, políticos e sociais, adquiriu, no meio científico, outros e abrangentes significados, em especial a resignificação do papel da sociedade civil na condição de agente político, combinado com a redefinição das relações Estado e sociedade, que se estabelece a partir de uma relação de cooperativa e colaborativa entre os entes de governo e sociedade civil. (MATIAS-PEREIRA, 2010).

As bases normativas da Governança interfederativa metropolitana se apresentam logo quando é atribuída ao Estado a competência em instituir Regiões Metropolitanas, a fim de integrar a organização, o planejamento e a execução de funções públicas de interesse comum, como traz o art. 25, § 3º da Carta Magna, surge a governança interfederativa metropolitana para fins da efetividade das funções que atingem a todos os membros.

A Emenda Constitucional nº 19/98 constitucionalizou um instrumento facilitador da governança interfederativa ao dispor nova redação do art. 241, segundo o qual a União, Estados, Distrito Federal e Municípios poderão disciplinar por lei consórcios e convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, normatizando mais uma alternativa com fins a fomentar a organização, planejamento e a execução dos serviços públicos numa escala interfederativa. Na seara infraconstitucional, no âmbito do planejamento urbano, a edição da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, Estatuto da Cidade, traz diretrizes gerais para que o município possa atingir seus objetivos de ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, estimulando a cooperação entre governos, a iniciativa privada e os demais setores da sociedade no processo de urbanização, como mecanismo de atender ao interesse social, apontando o compartilhamento do poder nas decisões como pilar da governança.

À União compete legislar sobre normas para a cooperação entre os entes federativos em relação à política urbana, vislumbrada, a necessidade de tratar coletivamente o planejamento urbano para atender efetivamente os interesses dos habitantes.

Na década de 2000, a discussão relacionada à governança metropolitana se mostrou ativa com a vigência do Estatuto das Cidades em 2001, a criação do Ministério das Cidades em 2003, e, a partir de 06 de abril



de 2005, a vigência da Lei Federal nº 11.107, dispendo sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos (THE WORLD BANK, 2015). A Lei, também simplesmente denominada 'lei dos consórcios públicos', teve como objetivo forjar de maior segurança jurídica a cooperação entre os entes federativos, eliminando dificuldades limitadoras à celebração de consórcios públicos.

A lei dos consórcios públicos traz elementos basilares para a governança, como a participação dos entes federados com compartilhamento do poder decisório na prestação de serviços públicos comuns; a possibilidade de criação de uma pessoa jurídica interfederativa e a execução da função pública definida coletivamente pelos entes federativos, bem como a possibilidade de compartilhamento das responsabilidades orçamentárias e financeiras.

O Supremo Tribunal Federal (STF), no julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) n.º 1.842/RJ, torna-se um marco na jurisprudência com relação à governança interfederativa metropolitana e sua constitucionalidade, sobretudo com relação à compulsoriedade ou não dos entes federativos na participação do planejamento metropolitano, e no caso concreto, em órgão estadual metropolitano.

O pleno do STF reconheceu que a essência da autonomia municipal com relação a questões de interesse comum, e a compulsoriedade da integração metropolitana, não sendo incompatível com a autonomia municipal, pois o interesse comum, caracterizado pelas funções públicas e serviços que afetam mais de um município, é de interesse coletivo, que incluem ente federado estadual e os Municípios que compõem a região. Assim o Supremo delimita a autonomia dos entes federativos, ratificando a necessidade de uma gestão compartilhada e colegiada das funções públicas de interesse comum para que não haja superioridade de um ente sobre o outro, o que desequilibraria a harmonia federativa (CORDEIRO, 2016). Com a promulgação da Lei Federal nº 13.089/2015 (Estatuto da Metrópole - EM), a governança interfederativa metropolitana é institucionalizada com o estabelecimento de diretrizes gerais para o planejamento, a gestão e a execução das funções públicas de interesse comum em regiões metropolitanas, estipulando, assim, normas gerais sobre o plano de desenvolvimento urbano integrado, instrumentos de governança interfederativa.

O EM normatiza conceitos elementares para a governança, definindo função pública de interesse comum como uma política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município isoladamente seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes; atribui a gestão plena da região metropolitana, aquela que possui formalização e delimitação mediante lei estadual, com estrutura de governança interfederativa própria, e o plano de desenvolvimento urbano integrado aprovado mediante lei estadual. Neste plano normativo, firmam-se elementos mínimos para compor as leis complementares estaduais ao instituir as regiões metropolitanas, como a definição dos Municípios, delimitação territorial, a delimitação da Função Pública de Interesse Comum (FPIC) que justifica sua criação, a conformação da estrutura de governança interfederativa, incluindo a organização administrativa, o sistema de alocação de recursos e prestação de contas, bem como meios de controle social, organização, planejamento e execução de FPIC. Dessa forma, constituem-se em elementos essenciais para a governança metropolitana, reafirmando, de certa maneira, o papel do governo estadual de definir uma estrutura política, diretrizes e critérios (THE WORLD BANK, 2015).

O dispositivo traz o reconhecimento da interdependência entre os municípios da região metropolitana e a indissociável relação cooperativa do pacto federativo, na qual a governança metropolitana pode ser assegurada numa construção compartilhada e democrática conforme os princípios gerais de prevalência do interesse comum sobre o local, do compartilhamento de responsabilidades e de gestão para a promoção de desenvolvimento urbano integrado. O espaço urbano é produzido por diversos atores sejam públicos e/ou privados motivados por diferentes lógicas que se refletem com diferenças, ações e

interações recíprocas (PLAS, 2016)

A legislação redireciona o protagonismo da governança na região metropolitana, ensejando num lampejo de ruptura com a perspectiva moderno/colonial e subalterna do constitucionalismo centralizador, bem como a abertura para implementação democrática e participativa, a partir de atores e especificidades que historicamente eram relegados ao isolamento institucional e social. A lei também apresenta princípios de diretrizes epistemológicas, políticos e jurídicos que a situa em um patamar diferenciado de desenvolvimento, contribuindo para uma decolonialidade ao privilegiar algumas práticas locais de solução de problemas (SPAREMBERGER; DAMÁZIO, 2015).

Constata-se que o EM estabeleceu princípios, objetivos, critérios, estrutura mínima e instrumentos para a governança interfederativa metropolitana, mas segundo Cordeiro (2016), seguindo a compreensão exarada pela Suprema Corte na ADI 1842/RJ, não impôs qualquer modelo de como se constituiriam as estruturas jurídicas das unidades de governança, deixando a cargo do legislador estadual e dos entes federativos o formato mais adequado à realidade da região metropolitana e a FPIC escolhida.

A sistematização dos fundamentos legais da governança, seja antes ou depois do EM, serve para além de identificar a sua evolução, mas principalmente como parâmetro legal do presente estudo. Importa saber que a Mobilidade urbana enquanto FPIC é de titularidade comum a todos os entes conurbados, que integram a região metropolitana, uma vez que, segundo Bruno (2016), não se constitui em competência exclusiva do Estado membro, devendo, em todas as etapas da organização, debate, planejamento a execução, haver a participação dos Municípios no processo decisório, mesmo que compulsória.

A divergência da agenda do agente político com a agenda da necessidade da população impõe, segundo Bruno (2016), a implantação da governança da FPIC, por contar com a participação do maior número possível de atores sociais, abrangendo os entes federativos, o setor privado e sociedade civil. Faz-se, assim, o contraponto à ineficiência ou impedimento, fruto das escolhas dos agentes públicos responsáveis pelos Municípios e Estado, que por vezes pautados em rivalidades político-partidárias entre os líderes, condenam à inefetividade da FPIC transporte, essencial à dinâmica metropolitana e principalmente à população. Neste mesmo sentido, Tourinho e Silva (2016) também reputam relevância à implantação da governança interfederativa, e necessária articulação e interação em um território que notadamente o pacto federativo não contempla um ente federativo intermediário, mas sim uma instância administrativa coletiva de organização planejamento e execução de políticas públicas essenciais de interesses comuns entre diversos entes federativos.

A razão de ser da instituição da região metropolitana é a necessidade de organização, planejamento e execução das FPIC mobilidade urbana; assim, a governança interfederativa metropolitana tem relevância na efetividade do planejamento urbano cujo objetivo é promover o desenvolvimento sustentável com planejamento da mobilidade urbana realizada por todos os atores do território metropolitano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Traçado o caminho normativo da política pública mobilidade urbana e transporte coletivo como estratégia do plano de desenvolvimento urbano sustentável, situado num contexto mundial de metas de sustentabilidade nos centros urbanos a serem alcançados para os anos vindouros, bem como as bases normativas para a articulação dos entes políticos em território urbano metropolitano.

O desafio reside no percurso desse caminho, e o desenvolvimento de ações de Estado para concretização de uma governança interfederativa do transporte coletivo, o qual a mobilidade urbana, seja a vanguarda na intervenção e redefinição do território urbano metropolitano e construa um ambiente cada vez mais sustentável, democrático e inclusivo.

O território metropolitano se constitui de diversos recursos naturais como solo urbano, a fauna, flora os recurso hídricos, o ar, e estudar sobre estratégias de uma região metropolitana mais resiliente e priorize na política de mobilidade urbana um modelo que priorize o transporte coletivo, o uso do transporte individual como automóvel e motocicletas, consiste em gestão sustentável desses recurso, pois menos se avança sobre a flora e fauna para construção de estrada e vias de escoamento para transporte individual, diminui-se a emissão de gases poluentes na atmosfera, racionaliza-se o uso do solo contendo o uso desorganizado do solo urbano, pois o transporte é um vetor de expansão e reordenamento do território urbano e metropolitano, assim tornando as cidades mais sustentáveis.

Os fundamentos legais se apresentam como pilares da construção de uma ação pública, política, quiçá legislativa como a proposição da minuta de uma Lei Estadual de Iniciativa popular que verse a obrigatoriedade da participação de todo os atores sociais, econômicos e políticos na organização, planejamento, execução e efetivação sustentável da mobilidade urbana e do transporte coletivo no território urbano metropolitano, contribuindo para o uso racional e responsável de recursos como solo, o ar e água do meio ambiente urbano e do mundo, que é diretamente impactado com a ocupação desordenada do território, a poluição do ar com a priorização do transporte por moto e automóvel em detrimento a transporte ativos como bicicleta e caminhadas, ou o transporte coletivo.

O estudo ora apresentado é um fio condutor para aprofundamento sob diversas perspectivas, na busca de contribuir para a gestão ambiental e desenvolvimento local, pois os fundamentos normativos internacionais, supralegais, constitucionais e infraconstitucionais, não são o fim, mas um ponto de partida para outras análises e contribuições para a efetivação de um território urbano metropolitano sustentável.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Presidência da República, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os artigos 182 e 183 da constituição federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 11.107, de 06 de abril de 2005. Dispõe sobre normas gerais de contratação de consórcios públicos e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2005. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/lei/l11107.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n.º 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis n.º 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm.

BRASIL, Ministério das cidades, Planejamento em mobilidade urbana, novembro 2013. Brasília, DF, 2013



BRASIL. Ministério do Meio Ambiente. Sustentabilidade urbana: impactos do desenvolvimento econômico e suas consequências sobre o processo de urbanização em países emergentes: textos para as discussões da Rio+20: volume 1 mobilidade urbana / Tarcisio Nunes..., [et al]. Organizadores: Brasília: MMA, 2015.

BRASIL. Ministério do Meio ambiente. Agenda 21 brasileira ? bases para discussão. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/8457/mod_resource/content/1/bases_discussao_agenda21.pdf> ;. Acesso em: 03 junho 2022

BRASIL. Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015. Institui o Estatuto da Metrópole, altera a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2015. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2015/lei/l13089.htm>. Acesso em: 03 junho 2022

BRUNO, R. M. Regiões Metropolitanas: posi o no cenário constitucional, competência e financiamento de suas atividades no estado brasileiro. Curitiba: Juar , 2016.

CORDEIRO, G. de L. Regiões metropolitanas: O papel dos parlamentos metropolitanas na governança interfederativa do estatuto das metrópoles (Lei n  13.089/15). Rio de Janeiro: Lumen Juris, 2016.

COSTA, R. C. P.; ALVES, C. L. Direito Fundamental ao Transporte: uma análise a partir da Constitucionaliza o simbólica e das consequências decorrentes da fundamentalidade do Direito. Prim@ Facie, João Pessoa, v. 16, n. 31, p. 1-42, 2017. Disponível em: <https://periodicos.ufpb.br/index.php/primafacie/article/view/33978>. Acesso em: 03 junho 2022

FREY, K. Governança interativa: uma concep o para compreender a gestão pública participativa. Política e Sociedade: Revista de Sociologia Política, n. 5., p. 119-138, out. 2004. <https://periodicos.ufsc.br/index.php/politica/article/view/1982>. Acesso em: 23 junho 2022

INTERNATIONAL FEDERATION OF ACCOUNTANTS. Governance in the public sector: a governing body perspective. International Public Sector Study 13. New York: IFAC, 2001. Disponível em: https://portal.tcu.gov.br/en_us/biblioteca-digital/governance-in-the-public-sector-a-governing-body-perspective.htm. Acesso em: 23 maio 2022

MATIAS-PEREIRA, J. Governança no setor público. São Paulo: Atlas, 2010.

PLAS, P. Cidade como ator do desenvolvimento sustentável no momento do antropoceno. Revista Universidade e Meio Ambiente ? REUMAM, v. 1, n. 1, p. 1-11, 2016.

RHOADES, R. A. W. The new governance: governing without government. Political Studies, v. 44, n. 4, p. 652?667, 1996. Disponível em: <https://journals.sagepub.com/doi/10.1111/j.1467-9248.1996.tb01747.x> Acesso em: 23 maio 2022

SPAREMBERGER, R. F. L.; DAMÁZIO, E. P. Discurso constitucional colonial: um olhar para a



decolonialidade e para o ?novo? constitucionalismo latino-americano. In: STRECK, L. L.; GOMES, A. C. de B.; TEIXEIRA, J. P. A. (Org.). Descolonialidade e constitucionalismo na América Latina. Belo Horizonte: Arraes Editores, 2015, p. 34-51.

TOURINHO, H. L. Z.; SILVA, M. L. da. Desafios para o planejamento e a gestão metropolitana na Amazônia: uma abordagem teórica. PRACS: Revista eletrônica de humanidades do curso de Ciências Sociais da UNIFAP, Macapá, v. 9, n. 1, p. 55-75, jan./jun. 2016. Disponível em: <https://periodicos.unifap.br/index.php/pracs>. Acesso em: 23 maio 2022.

THE WORLD BANK. Governance and development. Washington, DC: The World Bank, 1992. Disponível em: <https://elibrary.worldbank.org/doi/abs/10.1596/0-8213-2094-7>. Acesso em: 23 maio 2021.

THE WORLD BANK. Metropolitan governance in Brazil: inputs for an agenda and strategy. Washington, DC: The World Bank, 2015. Disponível em: <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/22052?show=full&locale-attribute=fr>. Acesso em: 23 maio