ISSN:2594-6153

A importância da política de mobilidade urbana: aspectos de direitos humanos e desenvolvimento local

Cátia Cristina de Oliveira Mangueira, Patrícia Gorisch

Universidade Santa Cecília (UNISANTA), Santos-SP, Brasil

E-mail: cm238281@alunos.unisanta.br

Resumo: A mobilidade urbana é condição fundamental para a concretização do direito à cidade e do desenvolvimento sustentável, relacionando-se diretamente com a efetividade de direitos humanos como trabalho, saúde e educação. O presente estudo analisa a política de mobilidade na Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), com ênfase na travessia aquaviária Santos–Guarujá, identificando os entraves estruturais, institucionais e sociais que afetam a população. A pesquisa, de caráter qualitativo, envolveu visita técnica à Diretoria de Trânsito e Transporte (DITRAN) do município de Guarujá, revisão bibliográfica e análise normativa. Os resultados indicam precariedade na infraestrutura, insuficiência de recursos humanos, ineficiência na aplicação do plano de mobilidade e baixa integração intermunicipal, com impactos socioeconômicos e ambientais relevantes. Conclui-se que é necessária a formulação de políticas públicas integradas e sustentáveis, que articulem acessibilidade, equidade e participação social para assegurar a efetividade dos direitos humanos.

Palavras-chave: DITRAN; transporte público; política de mobilidade urbana.

The importance of urban mobility policy: aspects of human rights and local development.

Abstract: Urban mobility is a fundamental condition for the realization of the right to the city and for sustainable development, as it is directly linked to the effectiveness of human rights such as labor, health, and education. This study examines mobility policy in the Metropolitan Region of Baixada Santista (RMBS), with a focus on the Santos–Guarujá waterway crossing, identifying structural, institutional, and social barriers that affect the population. The qualitative research included a technical visit to the Department of Traffic and Transport (DITRAN) of the municipality of Guarujá, a literature review, and regulatory analysis. The findings reveal deficiencies in infrastructure, insufficient human resources, inefficiencies in the implementation of the mobility plan, and limited intermunicipal integration, all of which generate significant socioeconomic and environmental impacts. The study concludes that the formulation of integrated and sustainable public policies is required, policies that promote accessibility, equity, and social participation in order to ensure the effectiveness of human rights.

Keywords: DITRAN; public transportation; urban mobility policy.

Introdução

A mobilidade urbana ocupa posição central no debate sobre a qualidade de vida nas cidades contemporâneas, constituindo direito fundamental vinculado ao exercício da cidadania e ao princípio da dignidade da pessoa humana. A Constituição Federal de 1988, em seu art. 21,

inciso XX, atribui à União a competência para instituir diretrizes do desenvolvimento urbano, incluindo o transporte. A Lei nº 12.587/2012, que institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, reforça essa diretriz ao reconhecer a mobilidade como elemento indissociável da inclusão social e do desenvolvimento sustentável. Na Região Metropolitana da Baixada Santista (RMBS), composta por nove municípios, a mobilidade urbana apresenta desafios particulares, como a dependência da travessia Santos–Guarujá. Esse serviço aquaviário, utilizado por milhares de trabalhadores diariamente, enfrenta congestionamentos e ineficiência estrutural, afetando diretamente a população local.

A análise da problemática revela que a precariedade da mobilidade urbana compromete não apenas a circulação, mas também o direito de acesso a serviços essenciais, a oportunidades de trabalho e a uma vida digna, configurando violação indireta a direitos fundamentais.

Objetivos

Objetivo Geral

Analisar a política de mobilidade urbana na Região Metropolitana da Baixada Santista, com foco na travessia Santos–Guarujá, sob a ótica dos direitos humanos e do desenvolvimento local.

Objetivos Específicos

- Examinar a legislação nacional e municipal relativa à mobilidade urbana, com destaque para a Constituição Federal de 1988, a Lei nº 12.587/2012 e o Plano de Mobilidade de Guarujá.
- Avaliar as condições estruturais e organizacionais da Diretoria de Trânsito e Transporte (DITRAN).
- Identificar os impactos socioeconômicos e ambientais da precariedade da travessia Santos–Guarujá.
- Analisar o grau de integração intermunicipal na gestão da mobilidade na RMBS.
- Propor recomendações que fortaleçam políticas públicas de mobilidade urbana baseadas em acessibilidade, equidade e sustentabilidade.

Material e Métodos

Trata-se de uma pesquisa qualitativa, com caráter exploratório e descritivo. Os procedimentos metodológicos envolveram:

1. Revisão bibliográfica – Foram consultadas obras e artigos científicos relacionados a mobilidade urbana, desenvolvimento sustentável e direitos humanos (Sen, 2010; Rolnik, 2015; Ishikawa, 2017).

2. Análise documental – Incluiu a Constituição Federal, a Lei nº 12.587/2012 e o Plano de Mobilidade Urbana de Guarujá (Lei Complementar nº 216/2017).

3. Observação in loco – Realizada por meio de visita técnica à DITRAN, permitindo observar as condições estruturais do órgão, a organização administrativa e a percepção de agentes públicos.

Esse conjunto metodológico possibilitou identificar conexões entre a precariedade do transporte aquaviário e a limitação da efetividade dos direitos humanos na região.

Resultados

A análise realizada permitiu identificar cinco categorias centrais de problemas relacionados à mobilidade urbana na Região Metropolitana da Baixada Santista, com ênfase na travessia Santos–Guarujá. Em primeiro lugar, observou-se a infraestrutura precária da Diretoria de Trânsito e Transporte (DITRAN), cujo espaço físico encontra-se deteriorado, refletindo a ausência de investimentos institucionais capazes de assegurar condições adequadas de trabalho e eficiência administrativa.

Outro ponto relevante diz respeito à insuficiência de recursos humanos, uma vez que o número reduzido de agentes compromete a fiscalização, a gestão do trânsito e o atendimento das demandas cotidianas, evidenciando limitações estruturais na capacidade de resposta do órgão. Soma-se a isso a ineficiência do plano de mobilidade, que, embora previsto em legislação específica, não foi plenamente implementado. Essa lacuna resulta na manutenção de problemas recorrentes, como filas constantes na balsa e ausência de integração com outros modais de transporte.

No campo dos efeitos sociais e econômicos, identificaram-se significativos impactos socioeconômicos e ambientais. O tempo excessivo de espera para a travessia provoca perda de produtividade laboral, gera custos adicionais aos usuários e contribui para o aumento das emissões de poluentes, comprometendo não apenas a economia local, mas também a sustentabilidade ambiental. Verificou-se a baixa integração intermunicipal das políticas de mobilidade na RMBS. A ausência de coordenação entre os municípios dificulta a adoção de soluções conjuntas e impede a racionalização de recursos, perpetuando a fragmentação na gestão da mobilidade regional.

Verificou-se a baixa integração intermunicipal das políticas de mobilidade na RMBS. A ausência de coordenação entre os municípios dificulta a adoção de soluções conjuntas e impede a racionalização de recursos, perpetuando a fragmentação na gestão da mobilidade regional. A análise da política de mobilidade urbana na Região Metropolitana da Baixada Santista, em especial da travessia Santos–Guarujá, demonstra que a precariedade estrutural, a falta de integração metropolitana e a ineficácia na implementação das normas jurídicas configuram não apenas entraves ao desenvolvimento local, mas também violações indiretas a direitos humanos fundamentais, como saúde, trabalho e educação. A mobilidade, enquanto dimensão essencial do direito à cidade e condição para a dignidade humana, não pode ser tratada como tema meramente técnico, mas como pilar da justiça social e da sustentabilidade urbana.

Discussão

A mobilidade urbana deve ser compreendida como dimensão do direito ao desenvolvimento humano (SEN, 2010). O acesso limitado ao transporte de qualidade restringe liberdades reais e acentua desigualdades sociais. A análise confirma que a gestão local, centrada em ações pontuais, não atende às exigências de uma política pública integrada. A Lei nº 12.587/2012 prevê gestão democrática, integração modal e prioridade ao transporte público coletivo, princípios ainda pouco materializados na RMBS. A ausência de investimentos estruturais e a falta de articulação metropolitana ampliam as dificuldades cotidianas, comprometendo a sustentabilidade regional.

A experiência internacional aponta que políticas de mobilidade efetivas exigem planejamento integrado, modernização tecnológica, incentivo ao transporte não motorizado e participação social. Esses elementos deveriam ser incorporados à realidade da RMBS, considerando suas particularidades geográficas e socioeconômicas. A ausência de infraestrutura adequada e a carência de recursos humanos reforçam a desigualdade no acesso a serviços básicos, restringindo oportunidades e acentuando a exclusão social. Do ponto de vista ambiental, o congestionamento e o tempo de espera nas balsas ampliam os níveis de poluição e comprometem a qualidade de vida regional. Esses elementos revelam que a mobilidade urbana, longe de ser apenas uma questão de circulação, constitui vetor estratégico de desenvolvimento sustentável e inclusão cidadã.

Conclusões

Diante do presente contexto, torna-se imprescindível a adoção de políticas públicas integradas, formuladas a partir da cooperação intermunicipal e da participação social efetiva. O fortalecimento do transporte aquaviário, a diversificação de modais, a modernização tecnológica e o incentivo ao transporte coletivo e não motorizado devem ser encarados como medidas prioritárias. Apenas por meio de um planejamento regional conjunto, que articule acessibilidade, equidade e sustentabilidade, será possível concretizar os compromissos da Política Nacional de Mobilidade Urbana e assegurar a efetividade dos direitos humanos na Baixada Santista. Portanto, este estudo reafirma que a mobilidade urbana é condição para o desenvolvimento humano e para a construção de cidades mais justas, resilientes e democráticas. O desafio colocado à RMBS é transformar a atual realidade de fragmentação e precariedade em um modelo de governança urbana comprometido com a dignidade da pessoa humana e com o desenvolvimento local sustentável.

Referências

1. GESTÃO PÚBLICA MUNICIPAL E DIREITOS HUMANOS. Débora Gershon, Maurício Araújo do Alto, Rosimere de Souza; Coordenação de Alexandre C. de Albuquerque Santos – Rio de Janeiro: IBAM/DES, 2005.
2. Jornal A Tribuna. Disponível em: < http://www.atribuna.com.br/noticias/noticias-detalhe/cidades/travessia-de-balsas-esta-no-limite-da-capacidade/?cHash=a594911ba4b22f44f011b8705aad9ee0>
3. Lei Complementar nº 216/2017, que institui o Plano de Mobilidade Urbana de Guarujá. Disponível em < http://planmob.guaruja.sp.gov.br/wp-content/uploads/2017/10/lei-complementar-216-2017-guaruja-sp.pdf >.
4. Plano de Mobilidade Urbana do Município de Guarujá. Disponível em: < http://planmob.guaruja.sp.gov.br/ >.
5. Travessia Santos Guarujá: 100 anos. Disponível em: < http://memoriasantista.com.br/?p=3558 >. Acesso em 25/04/2018. .
6. BARBALHO, Greice. Mobilidade urbana. In: ALVAREZ, Angelo Justo; SILVA, Juarez Ramos da (org.). Cidades Inteligentes e sustentáveis: um desafio do Brasil para o século XXI. 1ª ed. – Santos, SP: Ed. Dos Autores, 2023.
7. ISHIKAWA, Lauro. Direito ao desenvolvimento. Enciclopédia jurídica da PUC-SP. Celso Fernandes Campilongo, Alvaro de Azevedo Gonzaga e André Luiz Freire (coords.). Tomo: Direitos Humanos. Wagner Balera, Carolina Alves de Souza Lima (coord. de tomo). 1. ed. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, 2017. Disponível em: https://enciclopediajuridica.pucsp.br/verbete/513/edicao-1/direito-ao-desenvolvimento.
8. BRASIL. LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 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 nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: < https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm >