



GT 05 | O papel do Direito Urbanístico na implementação de políticas setoriais essenciais ao desenvolvimento urbano sustentável nas Escalas Local e Metropolitana

DIREITO À CIDADE E MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL EM MUNICÍPIOS DE PEQUENO PORTE: O CASO DE SANTA MARIA DO SUAÇUÍ/MG

Layla Lima Franca Camelo¹

Teresa Cristina de Almeida Faria²

1 INTRODUÇÃO

No Brasil, a intensificação da urbanização nas grandes cidades no final do século XX gerou desafios de mobilidade urbana, agravados pela priorização do automóvel, que compromete os espaços públicos, a segurança e a acessibilidade (Carvalho, 2016)³. Em resposta, marcos legais como o Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/2001)⁴ e a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012)⁵ buscaram promover o acesso democrático à cidade por meio do incentivo a modais sustentáveis. A PNMU baseia-se na acessibilidade universal e no desenvolvimento urbano sustentável, mas sua implementação ainda enfrenta

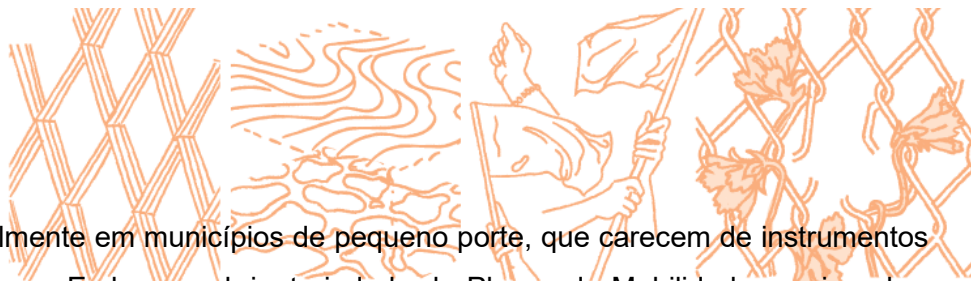
¹ Arquiteta e Urbanista, Mestranda em Planejamento Urbano e Regional, Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Viçosa, layla.camelo@ufv.br.

² Arquiteta e Urbanista, Professora Dr^a da Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal de Viçosa, teresa.faria@ufv.br.

³ CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mobilidade urbana sustentável: conceitos, tendências e reflexões**. Texto para Discussão nº 2194. Brasília: Ipea, 2016. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br>. Acesso em: 8 jun. 2025.

⁴ BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Diário Oficial da União, Brasília, 11 jul. 2001.

⁵ BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Diário Oficial da União, Brasília, 4 jan. 2012.



dificuldades, especialmente em municípios de pequeno porte, que carecem de instrumentos de planejamento urbano. Embora a obrigatoriedade de Planos de Mobilidade recaia sobre cidades com mais de 20 mil habitantes, os desafios enfrentados por municípios menores, como Santa Maria do Suaçuí-MG, revelam a urgência de debater a mobilidade nesses contextos. Dessa forma, este trabalho analisa tais desafios e possibilidades, tendo Santa Maria do Suaçuí como estudo de caso.

2 APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS

Santa Maria do Suaçuí, município do leste de Minas Gerais, possui 12.788 habitantes e área urbana de 2,71 km² (IBGE, 2022)⁶. Crescida sem regulamentação urbanística, a sede foi moldada por fatores naturais e interesses locais, tendo como principal eixo a BR-120, que atravessa o centro da cidade e concentra atividades comerciais, de serviços e tráfego intenso de veículos leves, pesados e escolares.

Essa configuração resulta em conflitos de uso do espaço urbano. As vias são estreitas, congestionadas e disputadas entre pedestres, veículos e comerciantes, sobretudo em horários “de pico”. As calçadas, quando existentes, são obstruídas por elementos como postes, rampas, degraus e mobiliário comercial, comprometendo a acessibilidade e segurança, especialmente para pessoas com mobilidade reduzida. A situação é agravada pela ausência de leis urbanas específicas: o município não possui plano diretor, lei de uso do solo, código de obras e de posturas e plano de mobilidade urbana.

A realidade urbana revela a contradição entre o que estabelece a PNMU e a vivência cotidiana da população. O conceito de mobilidade urbana sustentável, segundo o Ministério das Cidades (2004)⁷, preconiza um sistema inclusivo, acessível e ambientalmente responsável, baseado na priorização de pedestres e transporte coletivo. No entanto, observa-se o predomínio do transporte individual motorizado, a falta de infraestrutura para modos

⁶ INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Panorama**: População. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/santa-maria-do-suacui/panorama>>. Acesso em: 30 jul. 2025.

⁷ BRASIL. Ministério das Cidades. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília: MCidades, 2004, p. 14.



ativos e a inexistência de transporte público municipal regular. A frota local, com 5.644 veículos registrados em 2024 (SENATRAN)⁸, (sendo 2.327 automóveis, e 2.251 motocicletas) é elevada para o porte da cidade, o que agrava a sobrecarga viária.

Como argumenta Lefebvre (1968)⁹, o direito à cidade exige acesso democrático aos benefícios urbanos. Em contextos como o de Santa Maria do Suaçuí, onde a infraestrutura urbana é precária e o planejamento está limitado pela falta de exigibilidade de instrumentos que promovam um planejamento urbano abrangente, esse direito é negado cotidianamente. A dificuldade de acesso a serviços e oportunidades por parte de moradores de áreas periféricas ou da zona rural ilustra o que Maricato (2003)¹⁰ aponta como segregação socioespacial estrutural. Caminhar pela cidade se torna um desafio, especialmente para quem depende exclusivamente dos modos ativos de deslocamento.

A análise do espaço urbano evidencia a necessidade urgente de reestruturação da mobilidade local. A BR-120, apesar de sua importância como via de ligação regional, não pode continuar exercendo simultaneamente o papel de via de tráfego pesado e espaço urbano central. Estudos em campo indicam que a via não atende às exigências mínimas de acessibilidade definidas pela NBR 9050¹¹. Rampas inexistentes ou mal localizadas, calçadas estreitas e disputadas, além da falta de sinalização adequada, criam barreiras físicas e sociais à circulação urbana.

Embora a nova redação da Lei Orgânica Municipal (2022)¹² mencione o direito à mobilidade e a busca por sustentabilidade urbana, essas diretrizes ainda não se converteram em políticas concretas. Inspirados por autores como Jan Gehl (2010)¹³, que defende cidades

⁸ SENATRAN. **Sistema de Estatísticas de Trânsito e Transportes Terrestres – 2024**. Brasília: Senatran, 2024. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/santa-maria-do-suacui/pesquisa/22/28120>>. Acesso em 8 jun 2025.

⁹ LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 4. ed. São Paulo: Centauro, 2001. (Original publicado em 1968).

¹⁰ MARICATO, Ermínia. **Metrópole, legislação e desigualdade**. Estudos Avançados, São Paulo, v. 17, n. 48, p. 151-167, 2003.

¹¹ ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

¹² CÂMARA MUNICIPAL DE SANTA MARIA DO SUAÇUÍ. **Lei Orgânica do Município de Santa Maria do Suaçuí/MG**. 2. rev. Santa Maria do Suaçuí, 26 set. 2022.

¹³ GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2010.



centradas nas pessoas, é possível pensar em soluções viáveis para o município, como a ampliação e qualificação dos passeios, criação de rotas acessíveis, conversão de áreas de estacionamento em espaços públicos, e planejamento do tráfego pesado fora do centro urbano.

Promover a mobilidade urbana sustentável em cidades de pequeno porte demográfico como Santa Maria do Suaçuí é não apenas possível, mas necessário. A transformação do espaço urbano em favor da inclusão, do convívio e da equidade deve ser parte de uma agenda pública comprometida com os direitos básicos dos cidadãos. O primeiro passo é reconhecer a urgência da mudança e a necessidade de construção de uma alternativa viária para a rodovia por fora dos perímetros da sede municipal.

3. CONCLUSÃO OU CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante da realidade observada em Santa Maria do Suaçuí, fica evidente que os princípios da PNMU ainda estão distantes da prática nos pequenos municípios brasileiros. A ausência de planejamento urbano, aliada à prevalência do transporte motorizado individual e à precariedade da infraestrutura para pedestres, compromete o direito à cidade e acentua a segregação socioespacial. A análise realizada demonstra que promover a mobilidade urbana sustentável em cidades de pequeno porte é uma demanda urgente e viável, desde que haja vontade política, diretrizes claras e ações efetivas. Investir em espaços mais acessíveis, seguros e inclusivos representa um passo fundamental para transformar o cotidiano urbano, de forma a ampliar o acesso a oportunidades e promover a equidade. Assim, este estudo reforça a importância de inserir os pequenos municípios no debate sobre mobilidade sustentável, contribuindo para uma urbanização mais justa e centrada nas pessoas.

AGRADECIMENTOS

O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.



REFERÊNCIAS

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. NBR 9050: **Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos**. Rio de Janeiro: ABNT, 2020.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Estatuto da Cidade**. Diário Oficial da União, Brasília, 11 jul. 2001.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. **Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Diário Oficial da União, Brasília, 4 jan. 2012.

BRASIL. Ministério das Cidades. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Brasília: MCidades, 2004, p. 14.

CÂMARA MUNICIPAL DE SANTA MARIA DO SUAÇUÍ. **Lei Orgânica do Município de Santa Maria do Suaçuí/MG**. 2. rev. Santa Maria do Suaçuí, 26 set. 2022.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de. **Mobilidade urbana sustentável: conceitos, tendências e reflexões**. Texto para Discussão nº 2194. Brasília: Ipea, 2016. Disponível em: <<https://repositorio.ipea.gov.br>> Acesso em: 8 jun. 2025.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2010.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Panorama: População**. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/santa-maria-do-suacui/panorama>>. Acesso em: 30 jul. 2025.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. 4. ed. São Paulo: Centauro, 2001. (Original publicado em 1968).

MARICATO, Ermínia. **Metrópole, legislação e desigualdade**. Estudos Avançados, São Paulo, v. 17, n. 48, p. 151-167, 2003.

SENATran. **Sistema de Estatísticas de Trânsito e Transportes Terrestres – 2024**. Brasília: Senatran, 2024. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/mg/santa-maria-do-suacui/pesquisa/22/28120>>. Acesso em 8 jun 2025.