

**UNIVERSIDADE DE TAUBATÉ**

**Adão Pinto dos Santos**

**ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA DA  
CIDADE DE PALMAS (TO)**

**Taubaté – SP**

**2016**

**Adão Pinto dos Santos**

**ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA DA  
CIDADE DE PALMAS (TO)**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do título de mestre em Gestão e Desenvolvimento Regional do Programa de Pós-Graduação em Administração do Departamento de Economia, Contabilidade e Administração da Universidade de Taubaté.

Área de Concentração: Planejamento, Gestão e Avaliação do Desenvolvimento Regional.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Antônio Perrone Ferreira de Brito

Coorientador: Prof. Dr. José Luís Gomes da Silva

**Taubaté – SP**

**2016**

## ADÃO PINTO DOS SANTOS

### ANÁLISE DA MOBILIDADE URBANA DA CIDADE DE PALMAS (TO)

Dissertação apresentada para obtenção do título de Mestre em Gestão e Desenvolvimento Regional do Programa de Pós-Graduação em Administração do Departamento de Economia, Contabilidade e Administração da Universidade de Taubaté.

Área de Concentração: Planejamento, Gestão e Avaliação do Desenvolvimento Regional

**Data:** \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

**Resultado:** \_\_\_\_\_

#### **BANCA EXAMINADORA:**

Prof. Dr. Luiz Antônio Perrone Ferreira de Brito (orientador)      Universidade de Taubaté

Assinatura \_\_\_\_\_

Prof. Dr. José Luís Gomes da Silva (coorientador)      Universidade de Taubaté

Assinatura \_\_\_\_\_

Prof. Dra. Marilsa Sá Rodrigues      Universidade de Taubaté

Assinatura \_\_\_\_\_

Prof. Dra. Mônica do Amaral Melhado      Centro Universitário Módulo

Assinatura \_\_\_\_\_

À minha mãe, Prof.<sup>a</sup> Izabel Santos, pela paciência e pelo apoio, incentivo à educação, compreensão, amor e carinho. Minha respiração, meu oxigênio.

## AGRADECIMENTOS

Ao Criador do universo, em quem acredito e confio.

Ao orientador, Dr. Luiz Antônio Perrone Ferreira de Brito, e ao coorientador, Dr. José Luís Gomes da Silva, pela transmissão de um mundo acadêmico tão fascinante.

À Prefeitura Municipal de Palmas e Secretarias, pela colaboração com informações.

Aos professores da Universidade de Taubaté, Dr. Edson Aparecida de Araujo Querido Oliveira, Dra. Elvira Aparecida Simões de Araújo, Dra. Mônica Franchi Carniello, Dra. Quésia Postigo Kamimura, Dra. Adriana Leônidas de Oliveira.

Aos professores da banca examinadora, porque posso imaginar o que significa ler e julgar todos os trabalhos com tamanha sabedoria.

À minha professora querida, Dra. Marilsa Sá Rodrigues, que cultivei um carinho enorme e amizade ímpar.

Aos meus verdadeiros amigos, que sempre estiveram ao meu lado e me fizeram ver o verdadeiro valor de uma amizade.

Aos amigos pessoais, incentivadores e motivadores, que diretamente ou não manifestaram total apoio neste trabalho: a arquiteta Valéria, a M<sup>a</sup> Tássia Reury, a gestora pública Franciana, a M<sup>a</sup> Ana Carolina Falcão, as Doutorandas Liliane Guimarães e Cintia Dantas e ao M<sup>a</sup> Joseane Granja Júnior.

A todos que, de alguma forma, contribuíram para que eu chegasse até aqui.

Muito obrigado!

“Nada faço sem os que pertencem aos bastidores de minha vida, que me ajudam, apoiam e suprem com atenção e carinho, as lacunas que abro enquanto busco a realidade de meus sonhos.”

(Autor desconhecido)

## RESUMO

Este trabalho de pesquisa buscou investigar a mobilidade urbana do município de Palmas, estado do Tocantins, com o objetivo de confrontar o Plano Diretor com as ações da gestão municipal no que se refere aos anos de 2006 a 2014, período em que foram realizadas audiências públicas na cidade. O planejamento, desenvolvimento e crescimento da cidade de Palmas no desenho urbano ressaltam alguns pontos em seus componentes de mobilidade que são abordados. No que diz respeito à metodologia e às características deste estudo, optou-se pela pesquisa qualitativa; e quanto ao delineamento configura-se como análise documental. As diretrizes do Plano Diretor Municipal foram observadas e identificadas, sabendo que os trabalhos dos indicadores apresentados são contínuos, visto que toda formulação das ações foi votada a partir de audiências públicas. As análises das diretrizes do Plano Diretor foram feitas de acordo com transporte especial público, bicicleta como veículo de transporte urbano, sistema viário para pedestre, implantação da acessibilidade, transporte coletivo e gestão municipal, além das ações previstas para mobilidade urbana de Palmas (TO).e

**Palavras-chave:** Gestão. Desenvolvimento Regional. Mobilidade Urbana. Plano Diretor. Palmas (TO).

## **ABSTRACT**

### **An analysis of the urban mobility in the city of Palmas - Tocantins**

The aim of this research is to inquire the urban mobility in the city of Palmas located in the State of Tocantins. The main goal is to confront the Master Plan and the actions of the Municipal Management, regarding the urban mobility of Palmas from 2006 to 2014, a period that were realized public hearings in the city. The planning, development and city growth in urban design highlight some points in the mobility plan that is approached. In this work are identified information and enlightenment of the implications of the municipal mobility planning. Regarding the methodology and research features, it is chosen a qualitative research; the research is exploratory; and on the design, it is configured as document analysis. The guidelines of the Master Plan were observed and identified to emphasize the city's situation, acknowledging that the indicators presented are continuous, seeing that all the actions were voted from public hearings. Analyses of the Master Plan guidelines were made according to public special transportation, bicycle as urban transport vehicle, road system for pedestrians, implantation of accessibility, public transport and municipal management. and the actions planned for urban mobility in Palmas (TO).

**Keywords:** Urban Mobility. Master Plan. Municipal Management. Palmas (TO). Regional development.



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapa do Plano Diretor de Palmas (TO) .....	<b>Erro! Indicador não definido.</b>
Figura 2 – Planejamento do Sistema Cicloviário de Palmas/TO .....	62
Figura 3 – Sessão itinerante.....	68
Figura 4 – Início da cidade de Palmas (TO).....	79
Figura 5 – Crescimento de Palmas (TO).....	79

## LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Procedimento para análise documental .....	52
---	----

## LISTA DE SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ANTP	Associação Nacional de Transporte Público
ATTM	Agência de Trânsito, Transporte e Mobilidade
BRT	<i>s Bus Rapid Transit</i> (Trânsito Rápido por Ônibus)
CMAMT	Conselho Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte
CNM	Confederação Nacional de Municípios
IBAM	Instituto Brasileiro de Administração Municipal
IPUP	Instituto de Planejamento Urbano de Palmas
LOM	Leis Orgânicas Municipais
MDL	Mecanismos de Desenvolvimento Limpo
NBR	Norma Brasileira
ONGs	Organização Não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
PDLI	Plano de Desenvolvimento Local Integrado
PLANMOB	Planejamento de Mobilidade
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PPA	Plano Plurianual
PROMOB	Programa de Mobilidade
SAMOT	Secretaria de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte
SMAMTT	Secretaria Municipal de Acessibilidade, Mobilidade, Trânsito e Transporte
SEBRAE	Serviço Brasileiro de apoio às Micro e Pequenas Empresas
SEDUH	Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação
SEPLAN	Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento
SEMOB	Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana
STPP	Sistema de Transporte Público de Passageiros
TO	Tocantins

## SUMÁRIO

RESUMO.....	6
ABSTRACT .....	7
LISTA DE FIGURAS .....	8
LISTA DE QUADROS .....	9
LISTA DE SIGLAS .....	10
1 INTRODUÇÃO .....	13
1.1 Problema .....	13
1.2 Objetivos do Estudo .....	14
1.2.1 Objetivo Geral .....	14
1.2.1 Objetivos Específicos .....	15
1.3 Delimitação do Estudo .....	15
1.4 Relevância do Estudo .....	15
1.5 Organização do Estudo .....	16
2 REVISÃO DA LITERATURA .....	17
2.1 Plano Diretor .....	17
2.1.1 Objetivos do Plano Diretor .....	20
2.1.2 Função Social da Cidade .....	22
2.2 Plano Diretor Participativo .....	23
2.2.1 Importância da Gestão Participativa .....	25
2.3 Acessibilidade e Mobilidade .....	27
2.3.1 Mobilidade Urbana .....	29
2.3.2 Transporte Público Coletivo e Veículos Particulares .....	33
2.3.4 Mobilidade de Pedestre .....	37
2.3.5 Acessibilidade para Pessoas Portadoras de Deficiência ou Mobilidade Reduzida .....	40
2.4 Gestão Pública e Desenvolvimento Municipal .....	44
2.5 Plano Plurianual (PPA) .....	46
2.6 Estatuto da Cidade .....	46
3 MÉTODO .....	50
3.1 Tipo de Pesquisa .....	
3.2 Área de Realização .....	51
3.3 Instrumentos de Pesquisa .....	51

3.4 Procedimento para Coleta de Dados .....	51
3.5 Procedimento para Análise de Dados .....	52
3.6 Contextualização da Cidade de Palmas (TO) .....	53
4 RESULTADOS E DISCUSSÃO.....	57
4.1 Identificação das Diretrizes do Plano Diretor Participativo para Mobilidade Urbana .....	58
4.1.1 Transporte Especial Público.....	60
4.1.2 Bicicleta como Veículo de Transporte Urbano .....	61
4.1.3 Sistema Viário Para Pedestres.....	63
4.1.4 Implantação da Acessibilidade .....	64
4.1.5 Transporte Coletivo .....	64
4.1.6 Gestão Municipal.....	66
4.2 Identificação das Audiências Públicas para Mobilidade Urbana de Palmas .....	67
4.3 Análise da Influência do Plano Diretor e das Audiências Públicas na Mobilidade Urbana de Palmas (TO) .....	73
4.4 Ações Previstas para Mobilidade Urbana de Palmas (TO) .....	83
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	87
REFERÊNCIAS.....	89

## 1 INTRODUÇÃO

Historicamente, as cidades tornaram-se concentrações que controlam fluxos econômicos, sociais, culturais e políticos, formando centros de riqueza, informações e conhecimentos (ROGERS, 1997).

Dentre as vantagens obtidas nas cidades está a diminuição dos custos de deslocamento, uma vez que, as camadas de alta renda procuram trazer ou produzir no seu espaço equipamentos e melhorias nos subsistemas urbanos de acordo com suas necessidades. Ressalta-se que estas camadas melhoram para si a acessibilidade às diversas localizações urbanas em detrimento das classes menos abastadas com o passar dos anos (ROGERS, 1997).

Até o século XIX a população transitava pelas cidades a pé e o principal meio de transporte da época era de tração animal (ROGERS, 1997). Com o advento da Revolução Industrial, a máquina a vapor propiciou expansão na zona urbana e após um período surgiu, também, o motor à combustão.

Essa situação contribuiu para uma nova forma de urbanização das cidades, com isso houve necessidade do deslocamento da população e as distâncias maiores ficaram evidentes (GOMIDE, 2008).

Este estudo trata as contribuições do Plano Diretor de Palmas (TO) e as ações realizadas pela gestão municipal, entre os anos de 2006 a 2014, no que se refere à mobilidade urbana.

De acordo com Carneiro (1998, p. 28), “o ideal seria que todas as cidades, independente do contingente populacional, fossem obrigadas a contar com tão importante instrumento do Plano Diretor”.

O Plano Diretor trata-se de um documento técnico, conseqüentemente o seu conteúdo deve expressar o resultado de uma discussão política sobre a cidade e deve se constituir uma elaboração a partir de propostas que direcionem o desenvolvimento e crescimento do município, incorporando suas dimensões política, econômica, cultural, social, físico-territorial e ambiental (IBAM, 2001).

### 1.1 Problema

A cidade de Palmas capital do estado do Tocantins e composta por ruas não convidativas, não promovem a interação social, não possuem um desenho urbano

adequado. Os pedestres são obrigados a caminhar em calçadas e ruas descontínuas e esburacadas, os ciclistas vivem em situações perigosas na competição de espaço com os automóveis (PEREIRA, 2012).

O Plano Diretor da cidade foi implantado com o objetivo de ordenar o crescimento da nova capital e promover a melhoria contínua da mobilidade. Seus princípios envolvem a função social da cidade e da propriedade, a inclusão social, a humanização do município, a sustentabilidade e a equidade social, econômica e ambiental, e a democracia do planejamento e da gestão territorial, tornando-se, assim, um Plano Diretor Participativo (PEREIRA, 2012).

Cruz e Oliveira (2012) destacam que:

Atualmente existem dificuldades relativas ao transporte coletivo e individual bem como a acessibilidade aos equipamentos públicos, necessitando de projetos para melhorias. A Mobilidade Urbana em Palmas-TO ainda é bastante problemática e não coloca o indivíduo e suas necessidades de deslocamento como o eixo primordial em um planejamento. O modo como o planejamento da ocupação da cidade vem sendo conduzido compromete substancialmente mobilidade urbana, onde ainda se aceita uma cidade com muitos vazios urbanos, investimentos na região central e áreas afastadas de serviços públicos. Com isso a qualidade do transporte coletivo fica comprometida fazendo de seus usuários não informados do sistema até encontrarem a oportunidade de adquirir um automóvel. Além disso, investimentos públicos ainda estão sendo aplicados de maneira tradicional onde um planejamento consciente e de longo prazo tornando a cidade onde há o problema de locomoção na região urbana (CRUZ; OLIVEIRA, 2012, p. 102).

Nesse contexto, indaga-se quais as contribuições do Plano Diretor de Palmas quanto à mobilidade urbana e as ações implantadas pela gestão municipal no período de 2006 a 2014?

## **1.2 Objetivos do Estudo**

### **1.2.1 Objetivo Geral**

Confrontar o Plano Diretor com as ações da gestão municipal no que se refere à mobilidade urbana de Palmas no período de 2006 a 2014.

### **1.2.1 Objetivos Específicos**

- Identificar as diretrizes do Plano Diretor Participativo para a mobilidade urbana.
- Identificar as contribuições das Audiências Públicas para a mobilidade urbana.
- Avaliar a implantação da mobilidade urbana segundo o Plano Diretor Participativo e as Audiências Públicas realizadas para o Plano Plurianual (PPA) de Palmas.

### **1.3 Delimitação do Estudo**

É pertinente delimitar este estudo à análise documental do Plano Diretor e Secretarias Municipais de Trânsito e Transporte entre os anos de 2006 a 2014 na cidade de Palmas, capital do estado do Tocantins. Nesse período foram realizadas as audiências públicas voltadas à mobilidade urbana do Município.

### **1.4 Relevância do Estudo**

Este estudo contribui como norteamento para estudantes, população, secretarias municipais, juntamente com seus gestores, que poderão utilizar os conhecimentos contidos como informações importantes.

As informações são relevantes para a tomada de decisão e e auxílio na criação de políticas públicas e projetos de leis; observações de estratégias e desenvolvimento de projetos urbanísticos e também, como indicativo para ações voltadas à revitalização e sinalização nas principais avenidas e direcionamento de transporte para melhoria da mobilidade na cidade.

A leitura técnica e a construção de propostas que visam colaborar para aplicação do Plano Diretor no município de Palmas, focando principalmente a perspectiva do desenvolvimento sustentável, obrigam a avaliar todo o contexto de planejamento, implementação e ocupação do Município.



## 1.5 Organização do Estudo

Este trabalho está dividido em cinco seções. A primeira é composta pela introdução, problema, objetivo geral e objetivos específicos, delimitação do estudo e sua relevância.

A segunda seção apresenta a revisão de literatura, que aborda o Plano Diretor, os objetivos do Plano Diretor, a Implantação do Plano Diretor, a Função Social da cidade, o Plano Diretor Participativo, a Importância da gestão participativa, a Mobilidade e Acessibilidade, a Mobilidade Urbana, o Transporte Público coletivo e veículos particulares, a Mobilidade de pedestres, a Acessibilidade para pessoas portadoras de deficiência ou mobilidade reduzida, a Gestão Pública e o desenvolvimento municipal e o Estatuto das Cidades.

Na terceira seção descreve-se o método, seu objetivo e delineamento, a coleta de dados, tipos de pesquisa, instrumentos, planos de coleta de dados e sua análise.

A quarta seção traz os resultados e a discussão referentes: ao Plano Diretor Participativo de Palmas quanto à sua criação, evolução e implementação no Município; às audiências públicas relacionadas à mobilidade urbana da cidade; à análise da influência do Plano Diretor e audiências públicas da mobilidade urbana de Palmas; e às ações previstas para a mobilidade urbana do Município.

A quinta seção encerra o estudo com as considerações finais, seguidas pelas referências.

## **2 REVISÃO DA LITERATURA**

A literatura pesquisada foi escolhida com o intuito de encontrar definições, conceitos e posicionamentos para o fundamento teórico e, por conseguinte, para buscar respostas aos objetivos evidenciados nesta pesquisa, que dizem respeito ao confronto do Plano Diretor Participativo com as ações da gestão municipal para mobilidade urbana do município de Palmas no estado do Tocantins.

Esta seção objetiva mostrar que a mobilidade urbana corresponde aos objetivos estratégicos de um processo que prima pela busca do impacto do transporte público no Plano Diretor para as ações municipais.

### **2.1 Plano Diretor**

No ano de 1930, o urbanista francês Alfred Agache iniciou a elaboração do conhecido Plano Agache para a cidade do Rio de Janeiro, também denominado Plano Diretor. Com isso, a ideia de um Plano Diretor passou a ser adotada por engenheiros, arquitetos e geólogos ligados às questões urbanas (CARNEIRO, 1998).

Para realização da primeira etapa da elaboração, implantação e execução dos Planos Diretores foi estabelecida, primeiramente, a denominação de Plano de Desenvolvimento Local Integrado (PDLI), direcionado pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo (SFH), criado, na época, pela Lei nº 4.380 (BRASIL, 1964), marco fundamental da intervenção do governo do Brasil no setor de habitação, até a sua extinção em 1986.

No Brasil, no início da década de 70 houve uma transformação e as comunidades essencialmente rurais tornaram-se urbanas. O País tem mais de 200 milhões de habitantes, e 80% desse número residem em municípios (IBAM, 2001).

O rápido processo de urbanização trouxe consigo várias consequências, como o agravamento da exclusão social, manifestada pela marginalização e violência urbana que tanto afligem os brasileiros (IBAM, 2001).

Com a promulgação da Constituição Federal de 1988 e a consolidação da cidade no papel de ente autônomo da Federação inicia-se o processo de elaboração das Leis Orgânicas Municipais (LOM), exigidas pelo Poder Executivo

Federal, que deveria incluir um capítulo destinado ao Plano Diretor na Lei Federal 10.257/2001, em que (BRASIL, 2001):

O gestor público do município, que não obedecer ao processo de criação do Plano Diretor (nos casos do art. 41, incisos I e II, do Estatuto da Cidade), ou não executar à sua revisão (art. 40, §3, do mesmo diploma legal), estará incorrendo nas sanções cominadas no art. 12, inc. III, da Lei n 8.429/92, por prática de ato de improbidade administrativa prevista no art. II, inc. II, da Lei n 8.429/92, combinado com o art. 52, inc. VII, do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001).

A segunda etapa da criação dos Planos Diretores foi desenvolvida pós-Constituição de 1988, desaguando os Planos Diretores na fase pós-Estatuto das Cidades.

As objeções apresentadas pelo Estatuto, como forma de reconstrução de ordem urbanística, objetivavam possibilitar a ampliação da intervenção do poder público municipal na utilização da terra, partindo da propriedade; da regularização da posse; da função social e democratização da gestão dos municípios, entre outras (BRASIL, 2001).

As grandes cidades brasileiras acabaram se expandindo desordenadamente, criando regiões metropolitanas, e a comunidade pobre que foi expulsa das áreas centrais em busca de oportunidade de emprego para melhoria da qualidade de vida ocuparam as periferias (SANTIN, 2004).

As cidades com a população acima de 20.000 mil habitantes, e também regiões metropolitanas ou aglomerações urbanas em áreas de interesse turístico ou em áreas de empreendimentos de grande impacto ambiental, são localidades em que “o Plano Diretor deve estar presente como instrumento para o desenvolvimento e crescimento da região” (PÓLIS, 2005, p. 4).

O intuito do Plano é organizar o crescimento, funcionamento, e planejamento da cidade, procurando atender aos anseios e interesses de toda a população. Também está contido no Plano o projeto da cidade e o direcionamento de áreas para o desenvolvimento. É válido para todo o município nas áreas urbana e rural (PÓLIS, 2005).

O Plano Diretor, por ser uma ferramenta de planejamento urbano, tem o intuito de ordenar o desenvolvimento físico, econômico e social da cidade, sempre voltado ao bem-estar dos habitantes. É considerado um instrumento que sintetiza e

objetiva princípios, diretrizes e normas para serem seguidos, embasado nas resoluções do processo de desenvolvimento urbano (SABOYA, 2007).

Segundo Saboya (2007), é preciso levar em consideração o aspecto físico, portanto cabe ao Plano Diretor a ordenação da utilização do solo municipal, de acordo com a lei 10.257 (BRASIL, 2001, art. 40, inciso 2) do Estatuto das Cidades.

De acordo com Braga (2010), o escopo de planejar a região não teve o acompanhamento da promulgação de regras jurídicas, isso porque a própria Constituição de 1988 não obriga as cidades a construírem leis nesse sentido.

Câmara (2010) relata e explica que o planejamento urbano, como conteúdo de um Plano Diretor, também é visto como fruto de um diagnóstico político-administrativo descrito na carta cidadã, para o fortalecimento do direito urbanístico.

Não obstante, a Constituição Federal limitou-se a estabelecer diretrizes, deixando de estabelecer definições jurídicas, fixar sanções à não implementação dessa ferramenta e elucidar o que deveria constar no Plano.

Certamente esses acontecimentos reverteram-se parcialmente com a promulgação do Estatuto das Cidades, (BRASIL. Lei federal 10.257, 2001), que tem como objetivo a regulamentação dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal acerca da Política Urbana, com um capítulo inteiro voltado ao Plano Diretor.

Consiste no instrumento jurídico “competente para precisar a fluidez do conceito de função social da propriedade urbana”, portanto deve nortear, delimitar, e firmar os deveres dos empresários de imóveis urbanos favorecendo o interesse coletivo (CÂMARA, 2010, p. 323).

De acordo com o art. 39 da Lei 10.257 (BRASIL, 2001), a função social da propriedade urbana se explica nas necessidades da população referentes à justiça social, à qualidade de vida e ao desenvolvimento das atividades econômicas, que devem ser atendidas, e respeitadas as diretrizes previstas no art. 2º da mesma Lei (SILVA, 2015).

As diretrizes do Plano Diretor, segundo o Estatuto das Cidades (BRASIL, 2001) resumem-se em:

- garantir a sustentabilidade e gestão democrática das cidades;
- procurar a ajuda da população e de políticos para o interesse social entre ambas as partes;
- ofertar os equipamentos urbanos e comunitários adequados às características locais;

- contribuir com processo de urbanização;
- concluir o processo, promovendo o bem-estar geral nos segmentos sociais;
- preservar o meio ambiente e o patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico e arqueológico;
- efetivar a regularização fundiária e urbanização de áreas ocupadas pela população de baixa renda; e
- propagar condições igualitárias para funcionários públicos e privados na execução de empreendimentos e trabalhos relativos ao andamento da urbanização de interesse social.

Entende-se por Plano Diretor um instrumento de gestão urbana, com a identificação de forças sociais existentes no cenário do município e seus respectivos interesses em torno de direitos e garantias que assegurem a redução das desigualdades sociais (BRAGA, 2010).

Para Silva (2015), o Plano Diretor consiste na defesa e proteção da dignidade humana, em sua dimensão social e individual. Visa a garantia de condições mínimas de existência à população da região e direitos essenciais, como moradia, saneamento básico, acesso ao transporte público, lazer, e energia elétrica, entre outros.

### **2.1.1 Objetivos do Plano Diretor**

No que concerne aos objetivos, o Plano Diretor estabelece diretrizes e normas das diversas atividades a serem executadas na região urbana, fixando diretrizes para o desenvolvimento e expansão da cidade.

Sua principal meta é construir ou organizar cidades, garantindo qualidade urbana para a população, elucidando que o acesso à terra urbanizada é um direito dos que habitam no município.

O Plano trata temáticas relevantes de direitos, como habitação, saneamento básico e transporte urbano, sobretudo, a preservação da qualidade ambiental das cidades para seu desenvolvimento (CNM; SEBRAE, 2006).

O Plano Diretor não se restringe apenas a normas ou diretrizes criadas pela prefeitura, afastando a população à qual se destina. A concepção desse Plano

envolve a participação popular no planejamento da cidade, fundamento constitucional que referencia a administração democrática das políticas públicas como ferramenta de controle social (SABOYA, 2007).

Os modelos de gestão e de planejamento devem ser fiscalizados para obter a garantia do controle social, o que depende do acordo estabelecido na elaboração do Plano Diretor, que deve estar coerente com a gestão e intervenção da gestão municipal (PALMAS, 2007).

O Plano Diretor ainda tem como objetivo ser uma ferramenta legítima para enfrentamento das injustiças relativas ao acesso ao município sustentável, ao modelo de desenvolvimento econômico-social (SABOYA, 2007).

Busca, também, orientar o poder público na construção participativa de iniciativas, para reformular e ampliar oportunidades de serviços públicos, garantindo melhores condições de vida à população.

O Plano aborda a função social da propriedade e do município, buscando, com a intervenção pública, a redução de desigualdades e exclusões sociais, contribuindo para a expansão da cidadania.

Ainda segundo Braga (2010), deve existir no Plano Diretor a previsão de implantação e desenvolvimento do sistema de planejamento com base no conhecimento de gestão democrática, capaz de garantir ampla participação popular na elaboração, fiscalização e avaliação da política urbana, dando importância à real cidadania e à defesa de padrões aceitáveis de qualidade de vida.

O Plano Diretor é um plano de diretrizes, voltado à política urbana e às características socioeconômicas, demográficas, geográficas e políticas de cada cidade. Não deve ser um documento específico, padronizado, na medida em que cada município tem a liberdade de manifestar sua realidade enquanto espaço geográfico, assim como as reivindicações dos habitantes locais (MOREIRA; DANTAS; MARTINS, 2015).

Cada cidade tem uma especialização funcional que lhe é própria e que manifesta as condições favoráveis para a territorialidade e serviços, requerendo políticas públicas peculiares e de diferentes exigências fundamentais de ordenação do município.

Quanto maior a clareza e objetividade das diretrizes do Plano Diretor, melhor será sua implantação para melhoria do desenvolvimento e crescimento da região (MOREIRA; DANTAS; MARTINS, 2015).

### 2.1.2 Função Social da Cidade

A função social da cidade estende-se para uma nova tendência neoliberal de apoio e incentivo à iniciativa privada como meio de desenvolvimento e crescimento para os municípios. O Plano Diretor traça os principais objetivos que devem ser atingidos para o pleno atendimento da função social da propriedade (ITOPKI; PICKUP, 1985).

Todo estudo em relação ao Plano Diretor é permeado pela atenção ao uso de sistemas de informação como subsídios à formulação de políticas públicas. Essa preocupação é compartilhada e constata que o enriquecimento das cidades não tem levado a melhoria da qualidade de vida da população e que o grande número de estudos sobre a questão urbana não tem se refletido diretamente em políticas públicas eficazes (WILSON, 2000).

A Constituição Federal de 1988, em seu art. 182, ao direcionar a zona urbana como cidade e favorecer políticas de desenvolvimento e crescimento urbano tem o objetivo de direcionar as funções sociais das cidades, a partir da implementação do Plano Diretor.

Esse Plano é o instrumento por meio do qual o poder público do município age especificamente dentro de sua esfera de competência, de acordo com o art. 30, insc. VIII, e art. 182, parágrafo 1º, ambos da Constituição Federal, que estabelece as normas para o controle do uso e ocupação do solo urbano.

Segundo o Ministério das Cidades (2005),

a Resolução nº 34 de 1º de julho de 2005, do Conselho das Cidades, junto ao Ministério das Cidades, faz as ordenações e recomendações quanto ao conteúdo necessário do Plano Diretor, a saber: as ações e medidas para assegurar a realização das funções sociais do município, considerando a função social da propriedade urbana no território rural e urbano, área privada como pública; os objetivos, temas prioritários e estratégias para o desenvolvimento e crescimento do município e para a reorganização territorial da cidade, considerando sua adequação aos espaços territoriais adjacentes; e os instrumentos da política urbana, vinculando-os aos objetivos e estratégias estabelecidos no Plano Diretor (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p. 3).

Todo o processo de desenvolvimento e crescimento em centros urbanos, ocorrido no Brasil, não veio acompanhado de políticas públicas. Ao contrário, ocorreram desequilíbrios ambientais, sociais e econômicos.

Com isso, aumentaram as reivindicações da população, que solicitava o planejamento dos municípios, a cooperação social, a conservação dos recursos naturais, a valorização das potencialidades do local e a melhoria da qualidade de vida (CNM; SEBRAE, 2006).

Em consideração aos dispositivos legais entende-se que o ordenamento jurídico brasileiro, ao traçar sua meta para a política urbana, define, como parágrafo essencial, a garantia do cumprimento da função social da propriedade e faz um apontamento como instrumento fundamental para atingir essa meta (MOREIRA; DANTAS; MARTINS, 2015).

Certamente, a função social da cidade poderia ser alcançada, referencialmente pelo cumprimento das metas apontadas no Plano Diretor, bem como a realização das propostas do Projeto de Lei 775/1983 a se constituir a Lei de Desenvolvimento Urbano.

Indubitavelmente, as cidades ao construírem seus Planos Diretores devem levar em consideração as diretrizes de desenvolvimento compatíveis com a sustentabilidade ambiental e com a gestão municipal, considerando as funções sociais da cidade, para que esta e a população usufruam de melhor qualidade de vida com espaços mais humanizados e sustentáveis (SILVA, 2015).

## **2.2 Plano Diretor Participativo**

As contribuições públicas para o planejamento territorial, segundo o Plano Diretor, são atribuídas em propostas que têm como princípio a reflexão feita pela sociedade.

Essas propostas são voltadas ao desenvolvimento urbano em relação à mobilidade urbana, ferramentas de conhecimento e metodologia de participação da gestão do município, reabilitação de locais no centro da cidade e outras regiões, análise de zonas rurais para política ou projetos agrários, e análise de pequenos povoados, verificando desenvolvimento e crescimento (RIBEIRO; CARDOSO, 2003).

Conforme descrevem Ribeiro e Cardoso (2003), o Plano Diretor é um instrumento de planejamento e expressão das políticas urbanas, consolidando-se como um dos principais elementos para a realização do desenvolvimento ordenado das cidades. Sua aplicabilidade na gestão democrática acaba sendo a este incorporada.



Assim, o art. 40, parágrafo 4º do Estatuto da Cidade, retrata preceitos que irão concretizar a participação pública na elaboração e na fiscalização da implementação do Plano Diretor, consolidando-o como um planejamento participativo conforme consta no artigo mencionado (BRASIL, 2001).

Art. 40, parágrafo 4º do Estatuto da cidade, menciona que:

- divulgação de audiências públicas e debates com a participação popular e de associações da região;
- publicidade dos documentos produzidos; e
- acesso ao interessado referente aos documentos produzidos.

A participação pública prevista no Plano Diretor pode ser dividida em duas vertentes: na primeira, a participação enaltece aos indivíduos a possibilidade de participarem diretamente no processo de elaboração do Plano Diretor, o que caracteriza o direito de qualquer cidadão de requerer a realização das audiências públicas a serem promovidas pelo Poder Público e nelas se manifestar com reivindicações (BRASIL, 2001).

A participação popular, na segunda vertente, pressupõe a apropriação pelo cidadão em relação ao conhecimento de informações inerentes à vida na cidade, os planos, os serviços, os sistemas de gestão, as atividades, as formas de uso e ocupação do espaço urbano (BRASIL, 2001).

Por esse motivo é que o Plano Diretor assume o contorno de instrumento fundamental para realização do direito à cidade, conforme ressalta o art. II do Estatuto da Cidade.

Esse Plano deve ser construído de forma democrática e participativa, trazendo para a realidade os anseios e desejos da população das diferentes regiões do município e dos segmentos que indicam crescimento e desenvolvimento de suas atividades no espaço urbano (BRASIL, 2001).

Assim, a participação está prevista no art. 2º do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) como diretriz geral da política urbana e aplica-se à formulação, execução, fiscalização e acompanhamento do Plano Diretor, bem como à própria gestão municipal.

O Plano Diretor, elaborado com a participação da população, pode ser caracterizado como um catalisador dos anseios de todas as camadas sociais dos habitantes da região, abrindo possibilidades de soluções diversas que atendam às necessidades da sociedade (SILVA, 2010).

Ainda vale ressaltar que para que atenda às reais necessidades do planejamento local o Plano deve ser elaborado após um detalhado trabalho de levantamento e investigação das atuais condições de ocupação do solo da cidade, refletindo a informação de sua estrutura fundiária e demais situações geográficas e sociais e que, embasadas nesse levantamento, sejam deliberadas estratégias eficazes para garantir a melhoria da região (SILVA, 2010).

As discussões realizadas no processo de definição das prioridades e reivindicações devem ser levadas em consideração pelo Plano (CAMARGO; MORAES, 2015).

A participação pública é feita mediante consultas à população, conferências e audiências públicas, que servem como orientação no processo de discussão e votação.

Para aprovação de demandas, todas as Secretarias de Mobilidade Urbana Municipais elaboram pautas para a Câmara Municipal, formalizando a condição para validação da Lei Municipal que instituiu o planejamento territorial do município (CAMARGO; MORAES, 2015).

O processo da participação da população deve ser garantido tanto pelo Poder Executivo quanto pelo Poder Legislativo do município, sob pena de invalidar o respectivo processo legislativo, contra o qual pode ser suscitada a inconstitucionalidade, conforme o disposto no art. 40, parágrafo 4º, do Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001).

### **2.2.1 Importância da Gestão Participativa**

A gestão participativa busca propiciar que ocorra um processo que promova um amplo debate sobre o município, garantindo a mais ampla participação popular na elaboração, execução, avaliação e fiscalização da política urbana (BUCCI, 2002).

Segundo Bucci (2002), a total realização da gestão participativa é a única garantia de que as ferramentas de política urbana apresentadas pelo Estatuto da Cidade, como o direito de construir, direito de preempção, operações consorciadas, etc, não serão instrumentos a serviço de concepção tecnocrática, mas sim ferramentas de promoção do direito ao município para todos.

Assim, o Conselho Nacional das Cidades publicou a Resolução nº 15, de 3 de setembro de 2004, visando a realização de uma campanha de sensibilização para a elaboração de Planos Diretores com participação popular, objetivando construir municípios democráticos e sustentáveis (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004).

O Ministério das Cidades, conveniado com a Fundação Universidade de Brasília, criou o Projeto Plano Diretor Participativo, em 2005, com a intenção de promover a capacitação e mobilização, dos atores envolvidos na construção de planos diretores, e sensibilização, patamares necessários ao entendimento da população (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006).

Certamente, com a intenção de potencializar a qualidade de abrangência da campanha foram realizadas oficinas para multiplicadores, reunindo diferentes gestores, nos campos político, social e econômico, envolvidos nas questões de desenvolvimento e crescimento urbano, bem como representantes de ONGs, lideranças de movimentos populares, com participação nos processos de elaboração dos Planos Diretores (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006).

De acordo com Ministério das Cidades (2006), o conteúdo programático dessas Oficinas foi concebido em cinco módulos distintos: i) metodologia para elaboração do Plano; ii) conteúdo básico do plano diretor participativo; iii) processo de implantação do plano; iv) gestão social; e v) regularização fundiária sustentável.

As atividades empregadas possibilitaram a elaboração coletiva do conhecimento, a identificação com a realidade regional, com o uso de linguagens diversificadas e a valorização das experiências de cada participante, a fim de que o intuito das Oficinas de formarem mais de 3.000 multiplicadores fosse satisfatório no processo de gestão.

As oficinas foram realizadas com mais de 390 atividades em 1.350 cidades, entre os anos de 2006 e 2007, revelando que 92,5% delas estavam com Planos Diretores aprovados, em aprovação ou em andamento (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

Colocava-se, contudo, o Plano Diretor Participativo como uma ferramenta importante de planejamento urbano associado ao Estatuto da Cidade, por proporcionar debates com a participação de diferentes lideranças e a reflexão do espaço nas cidades brasileiras (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

Na orientação do Ministério das Cidades, o aprimoramento do processo participativo de construção dos Planos Diretores não necessita de uma redefinição

de papéis que exclua a sociedade civil do direito de decidir. Ao contrário, o foco deve ser direcionado para a preparação de todos aqueles que estiverem envolvidos na elaboração do Plano, capacitando-os para as tomadas de decisão (CAMARGO; MORAES, 2015).

Com esse instrumento legislativo as cidades têm a oportunidade de cumprir seu importante papel e assim garantir que toda a população participe do processo e seja beneficiada de forma justa.

O Ministério das Cidades, por meio de seu Conselho da Cidade, buscou colmar essa lacuna emitindo várias resoluções que, por não terem efeito legal, não ajudaram a aumentar a eficiência da participação.

A escolha dos instrumentos de participação e a própria estruturação das atividades de gestão participativa ficaram sujeitas às influências das percepções sobre a participação popular daqueles que definem a redação partilhada dos planos: os gestores municipais (MALDANER; SANTIN, 2015).

### **2.3 Acessibilidade e Mobilidade**

Segundo a Associação Nacional de Transporte Público-ANTP (2003), o atendimento à circulação de pedestres, bicicletas e transporte coletivo aumenta a acessibilidade às diferentes áreas da cidade e são meios essenciais para locomoção, permitindo o acesso de toda a população.

No Brasil, o Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, estima a necessidade de um conjunto de políticas de transporte e circulação que contribua para proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, por meio da priorização dos modos de transporte coletivo e não-motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006).

Entende-se que é dever do poder público e da gestão municipal apresentar condições adequadas para que toda a população possa se deslocar com facilidade pelas ruas do município, contribuindo para a inserção social e também para o desenvolvimento de uma vida saudável e de uma sociedade inclusiva, mas a existência de leis não significa que a acessibilidade no município exista realmente.

O crescimento e desenvolvimento desorganizado das cidades têm causado grandes mudanças, alterando significativamente a realidade urbanística. A

acessibilidade ao deslocamento é um exemplo evidente a respeito da desorganização urbana.

Tal processo se reflete no espaço urbano, no contínuo aumento das vias e na desorganização nas cidades brasileiras, onde as vias para automóveis ocupam em média 70% do espaço público e transportam apenas de 20% a 40% dos habitantes (INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE, 2010).

De acordo com Mancini (2011), o favorecimento para soluções com automóveis no espaço urbano traz algumas consequências indiretas, como a saturação da capacidade viária; altos níveis de emissão de substâncias e ruídos poluentes; altos índices de mortalidade; reforço da desigualdade social; e aumento de deficiência física causada por acidentes.

O autor considera viagens sustentáveis aquelas geradas por modos pequenos e não poluentes, como a caminhada e o uso da bicicleta, para distâncias pequenas, e o transporte coletivo para maiores distâncias. Podem ser citados, como exemplos, os municípios de Curitiba e Porto Alegre, que possuem um plano ciclo viário integrado ao transporte público, além de outros exemplos de municípios que têm apresentado investimentos de infraestrutura de ciclovia, como Santo André, Florianópolis, Blumenau, Pomerode, Recife, Sorocaba e Fortaleza.

Silveira (2011) também aponta a bicicleta como meio de transporte que executa um papel de socialização: é acessível às pessoas de qualquer situação econômica, contribui para a integração da população com o ambiente construído, cria espaços acessíveis, e quando há infraestrutura ciclo viária adequada integra-se a outros modais de transporte.

De acordo com Santos (2012), na maioria das cidades a acessibilidade não é totalmente garantida. Muitas vezes há projetos que ignoram a acessibilidade, e casos em que a tentativa de acertar esbarra com o não conhecimento da região, geográfica ou sociologicamente.

Há ainda algumas situações em que o erro pode ser decorrente da falta de manutenção dos espaços; lentidão de execução e deficiências na fiscalização das obras e serviços.

### 2.3.1 Mobilidade Urbana

As pesquisas iniciais sobre a temática da mobilidade urbana, realizadas na década de 1950 em grandes municípios como Paris, Nova York e Londres, entre outros, consideravam somente deslocamentos de trabalho com a preocupação em reduzi-los. Naquela época, a sociedade demonstrava estar sedentária, cada comunidade residia em seu bairro, com pouca forma de mobilidade (PICKUP, 1985).

De acordo com Tagore e Skidar (1995), a mobilidade pode ser definida como garantia de deslocamento de um lugar para outro, com transporte no horário pretendido e na direção à qual se pretende ir, contando com a situação socioeconômica. O planejamento de transporte contribui para a acessibilidade, facilitando a circulação nas vias urbanas.

As pesquisas realizadas pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, segundo o Ministério das Cidades (2003), apontam que nas capitais do País se perde muito tempo por ano em congestionamentos, além da grande contribuição à poluição atmosférica, estimada em 123 mil toneladas de monóxido de carbono anuais.

O planejamento do transporte e a atualização da regulação e da gestão do transporte coletivo urbano, a promoção da circulação não motorizada e o uso do automóvel são objetivos das políticas públicas de mobilidade urbana (BRASIL, 2004).

Outros conceitos também foram explorados para mobilidade urbana com intuito de esclarecer o sentido do contexto em estudo. Conforme Santo e Vaz (2005), pensar na mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como organizar os usos e a ocupação da cidade, garantindo o acesso de todos, e não apenas pensar nas políticas dos meios de transporte ou apenas planejamento de trânsito.

De acordo com Akinyemi (1998 *apud* RAIA JUNIOR; CORRÊA, 2006), a mobilidade urbana pode ser visualizada pelo número de traslado realizado no município ou utilização de medidas como número de quilômetro por pessoa percorrido ao dia.

Segundo Brasil (2007), a mobilidade urbana para construção de cidades é produto de políticas no espaço urbano, eliminando a segregação espacial e contribuindo para a inclusão social, favorecendo o ambiente.

O Plano de Mobilidade (2007) destaca que a mobilidade é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos e bens no espaço urbano. Esses deslocamentos são feitos por meio de veículos, vias e toda infraestrutura.

Outros autores defendem com argumentos e conceitos a mobilidade urbana quanto à situação geográfica na utilização do uso do solo para favorecimento da acessibilidade.

A pesquisa realizada pelo Tribunal de Contas da União, segundo o Ministério das Cidades elucidou que o aspecto do planejamento, como o uso da terra para o transporte, não está sendo utilizado no Plano Diretor de Ordenamento Territorial das cidades (BRASIL, 2006).

Ainda de acordo com a pesquisa, existem espaços vazios nas regiões municipais não habitadas geograficamente, o que ocorre é falta de desenvolvimento ou planejamento de melhorias na mobilidade urbana, já que certos trechos dificultam a acessibilidade da população, conforme mencionado por vários autores.

De acordo com Cardoso e Matos (2007), a acessibilidade para mobilidade urbana é a interação entre o uso do solo e o transporte como um importante indicador de exclusão social, ao lado da habitação.

Para Santos (2008), ainda é importante ressaltar a importância do solo, estudos geográficos e demanda de veículos que favorecem o deslocamento dos indivíduos em circulação pelo território.

Nessa vertente, a mobilidade faz parte da dinâmica no funcionamento das cidades, o que passa a ser um elemento que contribui para a qualidade de vida urbana como parte de toda estrutura de atividades urbanas e circulação de veículos.

No Brasil, diversas questões sobre mobilidade urbana ainda não são esclarecidas para uma parte da população, porém é importante que se ampliem os estudos referentes ao tema para subsidiar a realização de projetos de cidades mais conectadas e sustentáveis, e que fomentem o desenvolvimento de políticas que integrem o planejamento das cidades ao desenvolvimento sustentável, visando promover melhor qualidade de vida (MAGAGNIN; SILVA, 2008).

Há exemplos de casos nacionais, como a cidade de Belo Horizonte, que possui experiências bem-sucedidas na área de transporte e mobilidade urbana, fato que a levou a ser uma dentre as três cidades ganhadoras em 2015 do prêmio *Sustainable Transportation Award*.

O Município foi o primeiro do Brasil a alinhar o seu Planejamento de Mobilidade (PlanMob-BH) com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), gerando políticas públicas de transporte mais inclusivas e sustentáveis.

Entre as medidas implantadas para melhorar a mobilidade está a BRT *Move* (*s Bus Rapid Transit*) e a criação de infraestrutura para utilização de bicicletas como meio de transporte. Em 2014 foram iniciados os primeiros 23km do BRT Move, 70km de ciclovias, 40 estações de bicicletas compartilhadas, 5,5km de corredores exclusivos para transporte coletivo e adequações viárias em benefício do pedestre.

Além da construção do BRT e de ciclovias, o espaço urbano foi revitalizado ao redor do sistema de transporte, fundamentado no conceito DOT, tornando a cidade mais ativa, favorecendo a escala dos pedestres e incrementando a economia local.

Há duas visões fundamentais do fenômeno de deslocamento da mobilidade urbana quanto ao transporte público. A primeira visão é a da felicidade, com base na democracia, na criatividade cultural, social, econômica e social. A segunda visão é pessimista, que faz do município uma localidade de poluição, de exclusão e de mal-estar social (CARVALHÊDO; LIRA, 2009).

Vasconcelos (2010) cita que:

A estrutura de produção é representada pelas atividades de indústria, comércio, serviços e empresas públicas, enquanto a estrutura de reprodução são as residências, escolas, locais de lazer, hospitais. A estrutura de circulação volta-se para vias públicas, calçadas, vias térreas, terminais de passageiros e cargas que servem de suporte para meios de circulação de veículos (bicicletas, automóveis, ônibus, trens) (VASCONCELLOS, 2010, p. 56).

O termo mobilidade urbana refere-se aos deslocamentos por pessoas e mercadorias ocorridos na cidade, fator que influencia a qualidade de vida, pois facilita o acesso aos serviços essenciais e de direito dos cidadãos (SILVEIRA, 2010).

A motorização individual é a primeira forma de mobilidade atualmente e pode ser altamente prejudicial ao meio ambiente, à economia, e à qualidade de vida (BARCZAK; DUARTE, 2012).

Curitiba associa o planejamento dos transportes ao uso do solo, em busca de soluções para a mobilidade urbana, tentando adaptar seu crescimento à racionalização do espaço.



O planejamento integrado conta com leis específicas, responsáveis pelo controle do uso do solo, pela quantidade da oferta de áreas verdes e de equipamentos disponíveis à população, entre outras (MIRANDA, 2010).

A cidade de Curitiba apresenta a maior porcentagem de ônibus acessível às pessoas com deficiência, com 90% da frota adaptada, e possui uma rede cicloviária ampla em relação ao sistema viário (ESTUDO, 2010).

Ainda que tenha alta dependência de veículos motorizados, inclusive automóveis individuais, de forma geral a cidade cumpre com várias estratégias. A infraestrutura favorece a escala do pedestre, o transporte público é eficiente e acessível, uso do solo é diversificado, há variedade de atividades nas ruas que estimulam permanência dos cidadãos e há a questão da identidade local, em razão da manutenção dos elementos culturais (EMARQ Brasil, 2014).

O Rio de Janeiro também foi uma das três cidades ganhadoras em 2015 do prêmio *Sustainable Transportation Award*. A cidade está implantando medidas para melhorar o acesso urbano para todos, priorizando os meios de transporte que promovam a inclusão social (SILVA; CASTRO, 2015).

Em 2014 foram construídas 39km de vias para BRT, melhorando a qualidade do transporte coletivo, e foram acrescentados 3,3km de ciclovias para incrementar as já existentes, promovendo segurança e comodidade aos ciclistas e estimulando o uso de bicicletas como meio de transporte.

São Paulo está promovendo a mobilidade urbana sustentável, priorizando os pedestres, e construindo uma cultura inovadora para tornar-se uma cidade mais sustentável. A construção de linhas exclusivas para ônibus aumentou em 320km, melhoraram a infraestrutura e a eficiência do transporte coletivo (SILVA; CASTRO, 2015).

Novas ciclovias foram construídas, promovendo a continuidade do traçado viário para o uso da bicicleta, e por serem espaços exclusivamente dedicados aos ciclistas aumentaram a segurança e a comodidade, estimulando o uso da bicicleta como meio de transporte (CASTRO; KANASHIRO, 2015).

Já a construção dos *parklets* e reformas em estacionamentos remetem à gestão do uso do automóvel, pois a diminuição da oferta de estacionamentos veiculares gratuitos ao desestímulo do uso de automóveis, principalmente os usos menos necessários.

Somado a isso, os *parklets* são uma forma de aproveitar o espaço que outrora era destinado a estacionamentos, em vez disso podem ser utilizados como lugares para permanência e interação social (FREITAS; SILVERIA; CASTRO, 2015).

### **2.3.2 Transporte Público Coletivo e Veículos Particulares**

Alguns autores e a ANTP (2003) defendem os meios de transportes utilizados nos municípios e argumentam a viabilidade de funcionamento de acordo com a circulação da população.

Segundo a ANTP (2003), o transporte público no Brasil é a única forma de locomoção para grande parte da população, Para melhoria na qualidade desse serviço devem ser estabelecidas normas como:

Garantia da prioridade política, a reconquista da confiança, a melhoria da qualidade dos serviços, o aumento da eficiência da operação, a redução dos custos e a garantia de tarifas suportáveis, a conquista de novos públicos, a participação da iniciativa privada e a participação da sociedade (ANTP, 2003, p. 23).

Quando se trata de transporte público no Brasil alguns pontos são lembrados, como falta de manutenção dos veículos, superlotação, e baixa operacionalidade. A frota brasileira de ônibus em 2003 contava com cerca de 340.000 unidades dentro e fora das cidades do País.

Segundo Vasconcelos (2005), ANTP (2005), a maioria dessas frotas de ônibus era de propriedade privada.

Além do transporte coletivo, outros meios de locomoção também são discutidos e explanados, conforme promoção à interatividade e funcionalidade para o usuário.

De acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE (2004), mais de 80% da população residem nas cidades. Na ausência do planejamento de políticas públicas efetivas, o desenvolvimento econômico implica nos níveis de congestionamento por causa do aumento da circulação de veículos particulares.

O Ministério das Cidades colocou como prioridade a formulação de uma lei com normas e diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Buscou-se levar conhecimento a todos os municípios, com recomendações e orientações para a regulação na prestação dos serviços de transporte público em relação à mobilidade

urbana, salientando os direitos da comunidade que utiliza o transporte público com vistas à universalização da acessibilidade (BRASIL, 2005).

É importante a definição de objetivos coerentes e estáveis para ampliar os investimentos e promover a garantia de acesso ao transporte coletivo. Conseqüentemente, a instituição de diretrizes de uma Política Nacional de Mobilidade Urbana foi muito tempo esperada pela sociedade, preenchendo o vazio institucional existente desde o início da década de 1990 (BRASIL, 2006).

Diversos estudos relacionados às disparidades da mobilidade urbana apresentam as dificuldades de locomoção na maioria das cidades brasileiras. Os congestionamentos vêm surgindo nos municípios menores e passando a ser crônicos em grandes cidades.

Indubitavelmente, percebe-se uma evasão de usuários dos transportes coletivos, o que ocorre por causa de problemas de infraestrutura espacial, territorial e qualidade na prestação dos serviços (CARVALHÊDO; LIRA, 2009).

O modelo atual de prestação de serviços de transporte público não se direciona às necessidades dos usuários. Dessa forma, torna-se necessária a construção de um planejamento em longo prazo, que seja benéfico ao sistema de mobilidade urbana e considere os transportes urbanos como marcos estratégicos (CARVALHÊDO; LIRA, 2009).

As alternativas mais usadas para melhorar a mobilidade urbana no transporte público é a criação especial de vias de circulação para veículos com alta ocupação, especialmente em localidades com número maior de densidade da população. A mobilidade urbana no transporte público coletivo provoca a evasão das pessoas e seus carros (ITOPKIN; PICKUP, 1985).

As pessoas que moram distantes das áreas centrais do município e que não são atendidas podem utilizar outros serviços para realizarem seus traslados maiores e depois utilizar os ônibus comuns para chegar ao seu trabalho ou destino final.

Sob uma visão econômica, chegou o momento em que os governantes devem pesar custos e benefícios das diferentes estratégias de mobilidade urbana nos transportes públicos coletivos (ROGERS; GUMUCHDJIAN, 2001).

A organização e a administração do transporte coletivo de uma cidade são itens da mais alta importância das políticas do governo. Como serviço público essencial, o transporte tem de ser proporcionado à população, mesmo que sua exploração não seja muito atraente do ponto de vista comercial (BOARETO, 2003).

Alguns fatores que contribuem para a má qualidade do transporte público, é a má qualidade do transporte público, como infraestruturas custeadas exclusivamente pela própria tarifa, a queda da demanda com o surgimento do transporte informal, a perda de passageiros de maior poder aquisitivo e a dificuldade de acompanhar a dinâmica urbana que atenda aos novos desejos de deslocamento da população (BOARETO, 2003).

Certamente, ainda nos grandes centros urbanos há a crise de mobilidade que diariamente é ilustrada pelos longos congestionamentos e pelo tempo gasto por usuários do sistema de transporte, que ficam presos no congestionamento de automóveis (BOARETO, 2003). Estes fatores podem ser observados ainda em 2016. Estes fatores podem ser observados ainda em 2016.

O problema, na realidade, não vem da deficiência técnica ou desajuste da oferta do transporte, mas de um processo de urbanização que propicia a fragmentação do espaço urbano, separando bairros residenciais distantes dos locais de trabalho e de lazer e expulsando a população mais carente cada vez mais para a periferia dos grandes centros (BOARETO, 2003).

Essa ocupação gera vazios urbanos e a estrutura construída para a circulação de automóveis, ou mesmo para o transporte coletivo, e gera áreas degradadas física e economicamente (BOARETO, 2003).

O papel do poder público é planejar, controlar, fiscalizar os serviços por ele permitidos, de modo que atendam aos interesses da população. A forma como esse serviço pode ser disponibilizado é que faz a diferença. O controle rígido e o cumprimento da regulamentação são meios eficientes para controlar a qualidade dos serviços. A oferta livre é o melhor meio de competitividade, pois reduz custos, desestimula os monopólios e a clandestinidade (SANTOS; GOMES, 2003).

O investimento para melhorias no transporte público não é apenas uma maneira de atrair novos negócios para cidade na visão econômica, mas também para manter-se no desenvolvimento regional com empresas e fábricas instaladas na cidade (BRASIL, 2005).

O Ministério das Cidades (BRASIL, 2006) indica que o crescimento da mobilidade urbana é acompanhado por lucros da economia tanto para o município quanto para população.

Os municípios com problemas de mobilidade urbana que não fazem investimentos podem sofrer prejuízos como o aumento do desemprego, pois outros

municípios, estados ou até países acabam recebendo as novas fábricas e escritórios em razão da melhor infraestrutura de transportes coletivos.

Muitas vezes não há necessidade de se construir novas vias de transporte, o principal foco é estudar a viabilidade financeira e o número de habitantes da região para adquirir transportes públicos em quantidade e tamanho suficientes para que possam atender à demanda.

Esses transportes públicos coletivos estão inseridos no fluxo de tráfego e se houver congestionamento ficarão parados no engarrafamento, se não houver pistas exclusivas para eles (CARVALHÊDO; LIRA, 2009).

Pode-se definir transporte como o deslocamento intencional de pessoas e/ou mercadorias, ou, ainda, conforme Magalhaes, Aragão e Yamashita (2014, p. 8), como “o deslocamento intencional de um objeto material, palpável”.

Ferraz e Torres (2004, p. 36), por sua vez, definem transporte urbano como “deslocamento de pessoas e produtos realizados no interior das cidades”.

A política nacional de mobilidade urbana, conforme o artigo 4º da Lei 12.587 (BRASIL, 2012), conceitua transporte urbano como público ou privado, utilizado para o deslocamento da população e cargas na região. Essa mesma Lei classifica os serviços de transporte urbano da seguinte maneira:

- quanto ao objeto: de passageiros e de cargas;
- quanto à característica do serviço: coletivo e individual; e
- quanto à natureza do serviço: público ou privado.

Interessa, para este estudo, o serviço de transporte público coletivo de passageiros, também chamado na literatura de Sistema de Transporte Público de Passageiros (STPP), ou ainda simplesmente transporte público urbano.

O transporte público coletivo é definido pelo mesmo documento como “serviço público de transporte para a população mediante pagamento individualizado com itinerário e preços fixados pelo poder público” (BRASIL, 2012, p. 2).

Para Gonçalves e Peres (2015, p. 63), a prestação de serviço público, por ser essencial ao interesse coletivo, é regida por cinco princípios gerais elencados pela doutrina, a saber:

- generalidade: serviço igual para todos;
- eficiência: atualização permanente do serviço e segurança para o usuário;
- modicidade: o valor da tarifa não deve ser oneroso demais;

- cortesia: o usuário deve ser tratado com urbanidade; e
- continuidade: o serviço deve ser permanentemente oferecido ao usuário.

### **2.3.4 Mobilidade de Pedestre**

A larga maioria dos sistemas de transportes públicos urbanos são operadores por meio do regime de concessão. A Lei de Concessões, em seu art. 6º, define que “toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários” (BRASIL, 1995).

O parágrafo 2º, do mesmo artigo, define serviço adequado como aquele que satisfaz as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade e cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas. (BRASIL, 1995).

Uma das características dos serviços de transportes é a de que em muitos casos eles são executados em mercados regulamentados. O serviço de transporte público urbano é um exemplo disso.

Nesse sistema existe a figura do usuário cativo, aquele que em geral desloca-se cotidianamente usando apenas o modal ônibus, seja por restrições orçamentárias ou por falta de outras opções modais.

Percebe-se que a importância da qualidade nesse mercado só tende a crescer à medida que aumenta a consciência e o poder de pressão dos usuários. Em alguns casos, a busca da qualidade está vinculada à imagem da empresa prestadora do serviço público bem como à imagem do órgão regulamentador (FONTES; LIMA, 1995).

Outra característica é a de que os serviços de transportes são vendidos para depois serem produzidos e consumidos. O importante, nesse caso, é o desempenho obtido e não a posse, já que não há intangibilidade (FONTES; LIMA, 1995).

O não atendimento da solicitação do usuário gera insatisfação e logo implica em queda na percepção da qualidade. Em João Pessoa, uma matéria veiculada no Portal G1 Paraíba, no dia 20 de agosto de 2014, mostrou que naquela época estavam ocorrendo situações em que alguns motoristas de ônibus não atendiam às solicitações de usuários idosos por parada, além de não oferecerem tempo suficiente para que eles pudessem se acomodar no interior do veículo antes da aceleração.

Ao entrevistar alguns usuários que passaram pela situação, foi claramente demonstrada a insatisfação deles em relação ao problema.

No serviço de transporte público urbano há grandes oscilações de demanda, isto é, flutuações temporais e desbalanceamentos espaciais tanto em termos de intensidade quanto em termos de frequência, o que cria dificuldades quanto ao dimensionamento de capacidades dos sistemas de prestação de serviços, trazendo ineficiência e impacto aos padrões de qualidade.

Para minimizar os efeitos desses desbalanceamentos, Fontes e Lima (1995) sintetiza as estratégias em:

- as utilizadas que atuam na demanda do sistema procurando alterá-la, como determinadas políticas tarifárias e incentivos promocionais para desenvolvimento de demanda; e
- as que propõem a convivência com a baixa qualidade dos níveis do serviço em determinados horários.

No caso dessa última, se por um lado ela promove economia de recursos do operador do serviço, por outro não poupa consumo de tempo e esforços dos usuários.

No Brasil, o trânsito de pedestre não é priorizado em desenhos e projetos urbanísticos, causando desconforto em transitar em ruas e avenidas, até mesmo em calçadas que muitas vezes são invadidas por bicicletas, por falta de ciclovias.

Segundo a ANTP (2003), o desenvolvimento de políticas públicas para o uso de ciclovia nas cidades e a garantia do direito ao acesso à mobilidade, além de projetos arquitetônicos, devem ser considerados como diversidade humana.

Atender aos anseios da população em relação aos espaços para deslocamentos de pedestres de um município pode implicar na qualidade de vida dos habitantes, economia nos deslocamentos pela cidade, cuidados com a saúde, menos poluição, por causa da não utilização de transporte motorizado, e maior utilização do espaço público com incentivo a atividades sociais e econômicas (RODRIGUES, 2006).

As cidades do Brasil detêm o posto do exercício das atividades ligadas ao planejamento e à gestão do espaço, já a União é predominantemente indutora, responsabilizando-se apenas pela formação de diretrizes para o desenvolvimento regional dos municípios.

As cidades também têm a competência para realizar projetos que possam contribuir com a qualidade da mobilidade urbana e com distribuição dos recursos públicos de maneira adequada, conforme afirma o Ministério das Cidades (BRASIL, 2007).

Menezes (2008) argumenta que:

Em todo mundo, as regulamentações e o planejamento urbano tenderam a criar espaços com condições físicas ideais para conforto e segurança no trânsito de pedestres. Nesse contexto, desenhos com características específicas voltadas para a qualificação dos espaços de circulação, para a permanência e parada de pedestres nas cidades passaram a ser feitos, incluindo-se, nesse âmbito, detalhes construtivos para garantir a acessibilidade universal (MENEZES, 2008, p. 53).

Para a circulação do usuário, a Associação Brasileira de Normas Técnicas-ABNT (2004) por meio da NBR 9050:04 indica a implantação de rotas acessíveis. Segundo essa normatização, a rota acessível é contínua, desobstruída e sinalizada de forma segura para utilização dos habitantes, inclusive aqueles portadores de deficiência. A rota acessível externa pode incorporar estacionamentos, calçadas rebaixadas, faixas de pedestres, rampas etc.

De acordo com o Código de Trânsito Brasileiro-CTB (2008), a via é a superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais. Dessa forma, a via tem o papel importante no cotidiano das pessoas, pois é nesse meio que circulam.

O CTB (2008) faz a classificação de vias abertas à circulação de duas formas:

- **Vias urbanas:** avenidas, ruas, vielas ou caminhos principalmente na área urbana.
  - Via de trânsito rápido: trânsito livre;
  - Via arterial: controlada por semáforo;
  - Via coletora: coleta e distribui o trânsito; e
  - Via local: não semaforizada.
- **Vias rurais:** rodovias e estradas.
  - Rodovias: via rural pavimentada
  - Estradas: via rural não pavimentada.

A disputa pelo espaço urbano entre as pessoas e os meios de transporte gera inúmeros conflitos nas cidades. Os pedestres são obrigados a caminhar em calçadas às vezes malconservadas e estreitas, deparam-se com grande quantidade de obstáculos e barreiras, colocando às vezes a própria vida em risco (CPA, 2005).



De acordo o CTB (2008), a definição de calçada é parte da via segregada e em nível diferente, reservada ao trânsito de pedestres, e quando possível à implantação de mobiliário, sinalização, vegetação e outros fins, não destinada à circulação de veículos.

De acordo com o art. 70 do CTB, os pedestres que estiverem atravessando a via sobre as faixas terão prioridade de passagem, exceto nos locais com sinalização semafórica, onde deverão ser respeitadas as disposições do Código (CTB, 2008).

Certamente a sinalização de vias públicas, seja ela visual ou tátil, também requer uma atenção especial. O CTB (2008) conceitua sinalização como o conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança inseridos na via pública, garantindo segurança dos meios de transportes e transeuntes no deslocamento, bem como melhor fluidez no trânsito.

### **2.3.5 Acessibilidade para Pessoas Portadoras de Deficiência ou Mobilidade Reduzida**

De acordo com a Constituição Federal Brasileira a falta de informação somada ao desconhecimento dos direitos é uma barreira na conquista da plena cidadania e inclusão social das pessoas com deficiência (BRASIL, 1988).

A Constituição aponta que é dever do Estado garantir o exercício de todos os direitos sociais e individuais, a liberdade, a segurança, o bem-estar, o desenvolvimento, a igualdade e a justiça.

Os arts. 1, 2, 3, 23, 24 e 203 referem-se aos direitos básicos de igualdade do cidadão, independentemente das suas condições físicas, sociais, raciais etc.

A deficiência pode ser definida como qualquer comprometimento que afete a integridade da pessoa e que traga prejuízos à sua locomoção, coordenação de movimentos, fala, compreensão de informações, orientação espacial e contato com outros indivíduos (SILVA, 2004).

A palavra deficiência também é utilizada para definir pessoas com necessidades especiais, ou ainda pessoas especiais. Essas expressões referem-se às pessoas portadoras de alguma deficiência física, mas também em relação aos idosos, às gestantes, enfim, a qualquer situação que implique em tratamento diferenciado (SILVA, 2004).

No Brasil, a Constituição Federal de 1988 denomina “pessoa portadora de deficiência”. Em 2008, a Organização das Nações Unidas (ONU) realizou a Convenção dos Direitos das Pessoas com Deficiência, decidindo abandonar a expressão ‘pessoa portadora de deficiência’, visto que a deficiência não se porta, mas está com a pessoa ou na pessoa, o que tem sido motivo para que se use, mais recentemente, a expressão ‘pessoa com deficiência’.

Certamente essas concepções acerca da deficiência mostram uma condição inferior, e por vezes demonstram uma transformação de tratamento, que vai além da capacidade à tentativa de incluir essas pessoas ou a invalidez nos mais diversos segmentos da sociedade (ONU, 2008).

Para que alguns dos direitos da pessoa com deficiência fossem reconhecidos foi necessário um longo percurso, que resultou no esforço não apenas do setor público, mas, sobretudo, da sociedade civil. Um desses direitos, em disputa, diz respeito à acessibilidade para essas pessoas nos transportes públicos coletivos, o que em certa medida conduz a uma discussão sobre o termo mobilidade.

Diante do exposto, o transporte público coletivo se destaca como um dos elementos que permitem a mobilidade urbana para as pessoas, todavia, a despeito do caráter necessário dessa mobilidade e do reconhecimento legal de que se trata de um direito fundamental (Constituição Brasileira, 1988) ou direito humano (Declaração Universal dos Direitos Humanos), historicamente há pessoas ou grupos sociais que não o tem assegurado e, por conta disso, acumulam a privação de vários outros direitos, relacionados à educação, ao trabalho, ao lazer, entre outros.

É o caso das pessoas que têm algum tipo de deficiência física, que sofrem, assim, um processo de exclusão social.

Há um longo processo histórico de lutas e reivindicações, por parte dos mais variados segmentos da sociedade, para que começasse a haver preocupação em adotar medidas de inclusão para esses indivíduos.

Assim, diversas leis foram criadas, a exemplo da Lei nº 10.098, a Lei de Acessibilidade, (BRASIL, 2000), que estabelece normas e critérios para a promoção da acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida, ou deficiência, ou dá outras providências, determinando para o transporte coletivo, em seu art. 16, que os veículos de transporte coletivo deverão cumprir as condições de acessibilidade apresentadas nas normas e diretrizes técnicas. Essa Lei, de certa forma, é decorrente da Constituição Federal de 1988.

Em novembro de 2000 foi decretada a Lei 10.048, que prioriza o atendimento às pessoas restritas de mobilidade. Em dezembro do mesmo ano foram decretados, pela Lei 10.098, as normas gerais e os critérios básicos para promoção de acessibilidade, entretanto, ambos foram regulamentados somente em 2004, pelo Decreto 5.296/2004 de 02 de dezembro de 2004, inclusive estabelecendo prazos para o cumprimento da Lei, incentivo às pesquisas referentes ao tema e à criação do Programa Nacional de Acessibilidade, conforme redação dada pela Lei 10.741, de 2003.

A Lei 10.098/00 estabelece normas gerais e critérios básicos para promoção de acessibilidade as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Em seu art. 1º, estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mediante a supressão de barreiras e de obstáculos nas vias e espaços públicos, no mobiliário urbano, na construção e reforma de edifícios e nos meios de transporte e de comunicação.

A Lei 10.048/00 dá prioridade de atendimento às pessoas que especifica e em seu art. 1º, descreve que as pessoas portadoras de deficiência, os idosos com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos, as gestantes, as lactantes e as pessoas acompanhadas por crianças de colo terão atendimento prioritário, nos termos desta Lei.

Conforme a Lei 10.098, a acessibilidade para a pessoa portadora de deficiência é a possibilidade e condição de alcance para utilização da segurança e autonomia dos equipamentos urbanos, dos espaços mobiliários, dos transportes, das edificações e dos sistemas de comunicação (BRASIL, 2000).

Segundo Meirelles (2009), a acessibilidade pode ser definida como um conjunto de características do qual deve dispor um ambiente, produto ou serviço, de modo que possa ser utilizado com conforto, segurança e autonomia por todos, independentemente de suas habilidades e limitações.

Quando se trata do tema acessibilidade, as barreiras são consideradas um dos maiores problemas. Prado (2001) as classifica em barreiras visíveis e invisíveis. As visíveis constituem todos os impedimentos concretos, entendidos como a falta de acessibilidade aos espaços.

E, as invisíveis se constituem como as pessoas são vistas pela sociedade, na maioria das vezes representadas pelas suas deficiências e não pelas suas

potencialidades. A eliminação das barreiras visíveis melhora a qualidade de vida das pessoas com necessidades especiais.

A acessibilidade é a dimensão espacial da mobilidade. A relativa facilidade para superar a distância “é uma variável relacionada às características físicas de um espaço, às oportunidades de uso de certas atividades ou às características individuais dos cidadãos” (MIRALLES-GUASCH, 2009, p. 41).

A população portadora de deficiência tem algumas dificuldades que as diferenciam da comunidade em geral. Apesar de utilizar serviços como todos os habitantes tidos comuns, muitas vezes, têm impedimentos no acesso aos serviços devido as dificuldades físicas, “como escadas ou portas suficientemente largas, com sinalizações sensoriais, falta de rampas, guias rebaixadas, por falta de conservação das calçadas, transportes sem adaptações” (CUNHA, 2010, p. 78).

Para Garcia (2012), acessibilidade não significa que seja algo restrito. A autora amplia a noção de acessibilidade, que compreende a possibilidade de entrar em edificações ou outros equipamentos, mas também engloba outros aspectos, como o fato de haver entendimento e atendimento adequado a cada situação.

Logo, consiste na “possibilidade de utilizar todos os serviços e dispositivos existentes e ter condições de segurança, tudo isso considerando que seja a particularidade do indivíduo (físicas, sensoriais e mentais), mas deve dispor das mesmas oportunidades de qualquer outro usuário” (GARCIA, 2012, p. 63).

O ritmo acelerado da vida urbana e, por conseguinte, a necessidade das pessoas se locomoverem de forma mais rápida gera tensões com a condição objetiva das pessoas com deficiência, cujo ritmo tende a ser mais lento e contribui para que haja preocupação em promover a mobilidade e acessibilidade no meio urbano, principalmente quando se trata das pessoas que apresentam alguma limitação física e motora, como as pessoas com deficiência física, especialmente as que dependem de transporte público coletivo (GARCIA, 2012).

O termo acessibilidade já é mais recente e em certo sentido remonta à ideia de inclusão social, principalmente quando se refere às pessoas com deficiência, uma vez que possuem certas limitações, conforme o exposto pela autora.

Garcia (2012) constatou que o termo acessibilidade normalmente vem acompanhado do adjetivo universal, dando a ideia de que a condição de acessibilidade deve ser estendida a qualquer localidade, produto ou serviço, sem

exceção, e que todos os cidadãos, independentemente de suas condições, devem ter direito de acesso a essas localidades, produtos ou serviços.

A autora entende que “a acessibilidade universal inclui a ideia de conceber sem barreiras tudo que se cria ou se desenha novo, mas também incorpora a adaptação progressiva daquilo que já está feito, mas que coloca barreiras para utilização de todos” (GARCIA, 2012, p. 63).

Conseqüentemente, a questão da acessibilidade urbana é um ponto de discussão que vem sendo debatido há diversos anos. As pessoas portadoras de deficiência, assim como as demais, possuem direitos garantidos pela Constituição Federal, como o direito de ir e vir, presente no inciso XV do art. 5º da Constituição em vigor.

O artigo explicita que é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da Lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens (CALDAS; MOREIRA; SPOSTO, 2015).

## **2.4 Gestão Pública e Desenvolvimento Municipal**

Os gestores públicos começaram a refletir de maneira autônoma sobre o traslado, o tempo, o movimento, os meios de mobilidade com relação à estabilidade na manutenção do fator espaço urbano. Chegava-se à indagação do que representa um espaço-tempo na dimensão urbanística (ITOPKIN; PICKUP, 1985).

A Constituição Federal de 1988 trouxe inovações aos direitos democráticos. Uma delas está relacionada ao princípio básico para a equidade urbana e a justa distribuição dos ônus e benefícios do processo de urbanização: o princípio da função social do município e da propriedade (BRASIL, 1998).

Esse princípio, fruto da mobilização da sociedade e de um processo de luta dos movimentos sociais inteirados com a Reforma Urbana, passou a fazer parte da Constituição Federal: o da Política Urbana.

A partir daí é que as cidades nomeadas também como municípios começaram o desenvolvimento de sua região, considerando que a satisfação e a mobilização da população fossem critérios de expansionismo a fim de que a aglomeração de “cabeças” fosse a progressão do crescimento vertical do território (ROGERS, 2001).

Para o planejamento e desenvolvimento das cidades terem sua funcionalidade em ruas, traslados, mobilidade da população e menor risco de acidentes, foi proposto pelos dirigentes um plano para mapear localidades, organizar as regiões, redesenhar ruas e praças (ROGERS, 2001).

Segawa (1999) destaca que:

O planejamento das cidades, a funcionalização dos espaços, a organização de uma hierarquia viária eficiente e a definição de políticas de construção, caracterizaram uma faceta de modernização dos grandes centros urbanos do país que constituíram verdadeiras cirurgias urbanas que tentaram varrer as referências da cidade colonial ou imperial, substituindo a paisagem “atrasada” do casario antigo por largas e arejadas avenidas ou bulevares e construções vistosas de arquitetura modernizante ou moderna (SEGAWA, 1999, p. 27).

Para a elaboração e aplicabilidade do Plano Diretor, a gestão pública municipal tem o dever de promover o debate, com audiências públicas descentralizadas, visando agregar o maior número de participação da sociedade no processo (KEINERT; KARRUZ; KARRUZ, 2002).

O Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001, art. 43), descreve a gestão participativa, que envolve os seguintes aspectos:

- criação de órgãos colegiados de política urbana;
- organização de consultas, debates e audiências públicas;
- organização de simpósios e conferências de interesse urbano; e
- iniciativa da população de planos e projeto de lei, projetos e programas de desenvolvimento urbano.

Apesar de a gestão democrática estar prevista no Estatuto da Cidade, disciplinada em seu Capítulo IV, muitos municípios brasileiros elaboraram e aprovaram os seus Planos Diretores nas câmaras do município, sem a participação de grupos menos favorecidos na política pública local (KEINERT; KARRUZ; KARRUZ, 2002).

Outras propostas também se somam ao desenvolvimento urbano, como programas federais, estaduais e política habitacional, projetos de regularização fundiária, política de transporte, mobilidade urbana coletiva e saneamento básico, instrumentos de tributos para o desenvolvimento regional (PLANO DIRETOR, 2006).

Essa afirmativa, segundo Rodrigues (2015), requer uma análise crítica em três perspectivas: i) desconhecimento da participação, em que a população não é convidada para se manifestar; ii) participação acomodada, quando a população

presente não se manifesta; e iii) participação ativa, quando a população se manifesta.

Na implantação de um modelo de gestão democrática, muitos gestores públicos enfrentam dificuldades na gestão dos seus territórios, que necessariamente deve ser orientada na procura de melhores soluções articuladas e de integração com a região, como estratégia de desenvolvimento socioeconômico e ambientalmente sustentado (SILVA, 2015).

## **2.5 Plano Plurianual (PPA)**

O Plano Plurianual (PPA) é um instrumento previsto no art. 165 da Constituição Federal destinado a organizar e viabilizar a ação pública, com vistas a cumprir os fundamentos e os objetivos da República. Por meio dele, é declarado o conjunto das políticas públicas do governo para um período de quatro anos e os caminhos trilhados para viabilizar as metas previstas, construindo um Brasil melhor.

O PPA orienta o Estado e a sociedade no sentido de viabilizar os objetivos da República. O Plano apresenta a visão de futuro para o País, macro desafios e valores que guiam o comportamento para o conjunto da Administração Pública Federal. Por meio dele o governo declara e organiza sua atuação, a fim de elaborar e executar políticas públicas necessárias.

O Plano Plurianual permite também, que a sociedade tenha um maior controle sobre as ações concluídas pelo governo.

Este Plano é aprovado por lei quadrienal, tendo vigência do segundo ano de um mandato majoritário até o final do primeiro ano do mandato seguinte.

## **2.6 Estatuto da Cidade**

As políticas urbanas podem ser destacadas pela Lei 10.257 (BRASIL, 2001), denominada Estatuto da Cidade. Esta Lei é considerada um dos maiores avanços legislativos: é um exemplo de progresso e inovação no que tange à construção de cidades sustentáveis.

De acordo com o estudo técnico realizado pelo Instituto Pólis, organização não governamental do estado de São Paulo, foram poucas as leis na história que foram feitas com participação popular.

A aprovação do Estatuto da Cidade é uma vitória dos movimentos manifestados pela população que se mobilizaram por mais de uma década na luta por sua aprovação. Esta luta foi conduzida a partir da “ativa participação de entidades civis e de movimentos sociais em defesa do direito ao município e à habitação e de lutas cotidianas por melhores prestações de serviços públicos e oportunidades de uma vida digna” (PÓLIS, 2002, p. 15).

A Lei Federal 10.257 estabeleceu parágrafos para os interesses públicos e privados na gestão da cidade e função social (BRASIL, 2001):

- em todas as decisões tomadas para o futuro da cidade, o interesse do coletivo deverá prevalecer em relação aos interesses individuais ou de um grupo;
- em todas as fases do planejamento e da gestão da cidade é importante garantir a participação da sociedade e atribuir a ela o papel de decidir sobre o futuro da cidade e da função social urbana, pois cada indivíduo deve ser responsável pela melhoria da cidade; e
- as decisões pertinentes ao desenvolvimento dos municípios devem ser cuidadosamente planejadas e discutidas com a sociedade e tem valor legal o que está aprovado no Plano Diretor.

O Estatuto da Cidade consagra, em seu art. 2º a gestão participativa da cidade como norma geral para a implantação da política urbana, além de favorecer com um capítulo inteiro esse tema, disposto também nos arts. 43, 44 e 45, consagrando, assim, a prerrogativa de envolvimento popular no processo da elaboração e fiscalização dos instrumentos urbanísticos.

Carvalho (2001) menciona que:

Sem romper a inviolabilidade do direito de propriedade privada, reconhecido em sentido individual, o Estatuto da Cidade, tal como contido na Constituição de 1988, no art. 39, que a propriedade da cidade cumpre a sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação do município expressas no Plano Diretor, assegurando o atendimento das necessidades quanto à justiça social e ao desenvolvimento das atividades econômicas, à qualidade de vida (CARVALHO, 2001, p. 23).

Os princípios do Estatuto das Cidades são o planejamento participativo e a função social da propriedade, visando o bem da população, voltados não só à proteção ambiental, mas também ao bem-estar e à segurança de todos os habitantes.



Por se tratar de uma Lei geral, para ser plenamente aplicável na região os planos diretores municipais devem concretizar, em âmbito municipal, todas as suas diretrizes (MALDANER; SANTIN, 2015).

A partir do que se entende por justiça e a partir da nomeação de município justo, o Estatuto compreende os fatores que levam à minimização da exclusão social e às condições benéficas para o desenvolvimento e crescimento da cidade (MOREIRA, 2015).

O Estatuto da Cidade busca minimizar graves problemas observados e decorrentes da rápida e desordenada ocupação do espaço, como, por exemplo, a tentativa de democratizar a gestão das cidades brasileiras e também a formação de periferias. Esse Estatuto é a ferramenta de mudança do cenário urbano do país, pois ele reforça a atuação do poder público na gestão democrática (BRASIL, 2001).

A Lei 10.257 (BRASIL,2001) criou a garantia ao direito das cidades sustentáveis. É necessário que, para a aplicabilidade de seus objetivos, seus planos diretores tornem-se responsáveis pela garantia de aplicação da Lei, para assim acabar com o crescimento globalizado descontrolado, que beneficia os interesses de uma minoria capitalista, enquanto que a maioria da população vive mal e em locais precários (BRASIL, 2001).

Dentro dos seus dispositivos o art. 4º, que trata da obrigatoriedade da elaboração dos planos diretores participativos aos municípios brasileiros representou para muitos gestores públicos um grande desafio.

Por outro lado, Sufeld (2010, p. 52) alega que o “Estatuto da Cidade é um conjunto normativo intermediário, posto que exceções às suas normas exigirão desdobramentos jurídicos complementares”.

Percebe-se que o seu principal desdobramento é o Plano Diretor, sendo que as cláusulas da Lei (BRASIL, 2001):

- delimita-se às regiões urbanas as quais se poderá exigir o parcelamento, edificação ou utilização compulsórios; fixa-se e delimita-se as áreas em que o direito de construir poderá ser exercido acima do coeficiente de aproveitamento básico adotado;
- fixa-se o coeficiente de aproveitamento básico, que poderá ser unificado ou diferenciado na área urbana;
- define-se os limites máximos a serem atingidos pelos coeficientes de aproveitamento, mediante contrapartida do beneficiário; e

- delimitam-se as bases para que as leis municipais específicas delimitem as que serão realizadas operações consorciadas.

O Estatuto da Cidade também preservou a liberdade dos municípios para a construção do Plano Diretor, garantindo a participação dos habitantes da região e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade por meio de audiências públicas e debates (MALDANER; SANTIN, 2015).

### **3 MÉTODO**

Os documentos nas análises da pesquisa devem ser apreciados e valorizados. A riqueza de informações que deles pode ser extraída justifica o seu uso em várias áreas das Ciências Humanas e Sociais, porque possibilita elucidar o entendimento de objetos cuja compreensão e interpretação necessitam de entendimento na contextualização histórica e sociocultural (CELLARD, 2008).

O documento escrito constitui uma fonte extremamente preciosa para todo pesquisador nas ciências sociais. Ele é, evidentemente, insubstituível em qualquer reconstituição referente a um passado relativamente distante, pois não é raro que ele represente a quase totalidade dos vestígios da atividade humana em determinadas épocas.

Além disso, muito frequentemente, ele permanece como o único testemunho de atividades particulares ocorridas num passado recente (CELLARD, 2008, p. 295).

Ainda se justifica o uso de documentos em análises de pesquisa, por permitir acrescentar a dimensão do tempo à compreensão do social. A análise documental favorece a observação do processo de maturação ou de evolução de indivíduos, grupos, conhecimentos, conceitos, comportamentos, práticas e mentalidades, entre outros (CELLARD, 2008).

O método utilizado neste estudo busca a análise de confronto entre as diretrizes do Plano Diretor Participativo de Palmas e as contribuições das audiências públicas realizadas no Município.

A mobilidade urbana, nas diretrizes e norteamientos da cidade, foi direcionada para a investigação das ações executadas e das atividades realizadas pela gestão municipal.

#### **3.1 Tipo de Pesquisa**

Realizou-se análise de documentos públicos em uma abordagem qualitativa. A análise documental é uma técnica eficiente para captura de informações e apreensão de dados qualitativos, agregando valores e revelando informações desconhecidas em relação a novos problemas.

A análise documental consiste em identificar, verificar e apreciar documentos com a finalidade de utilizar uma fonte complementar aos dados, permitindo a contextualização contida nos documentos.

Os documentos são registros escritos que proporcionam informações em prol da compreensão dos fatos e relações, ou seja, possibilitam conhecer o período histórico e social das ações e reconstruir os fatos e seus antecedentes, pois se constituem manifestações registradas em aspectos determinantes (OLIVEIRA, 2007).

Essa técnica é reconhecida na pesquisa qualitativa, pois identifica conteúdos e informações pertinentes aos fenômenos e esclarecimentos sobre eles. Dessa forma, esta pesquisa buscou investigar os documentos analiticamente, como as atas das audiências públicas e os documentos do Plano Diretor de Palmas.

### **3.2 Área de Realização**

A pesquisa foi realizada na Prefeitura de Palmas (TO) e nas suas Secretarias de Trânsito, Transporte e Planejamento de Mobilidade Urbana, Câmara dos vereadores, entre os anos de 2006 a 2014, por ser o período em que as audiências públicas sobre a mobilidade urbana do Município foram realizadas.

### **3.3 Instrumentos de Pesquisa**

Para observação e interpretação de dados realizou-se uma análise documental. Os instrumentos utilizados para coletar os dados foram: i) pesquisa de documentos em órgãos públicos; ii) *sites* da internet.

### **3.4 Procedimento para Coleta de Dados**

Para a realização da coleta de dados foi necessário envio de ofício e agendamento nas secretarias municipais e câmara dos vereadores, a fim de que as autorizações devidas favorecessem o acesso aos documentos que ainda não passaram por métodos analíticos.

Utilizaram-se, nas pesquisas, além de documentos públicos: cópia das atas das audiências públicas realizadas em 2005, 2009 e 2013; ata das audiências

públicas da Lei Complementar do Plano Diretor Participativo de Palmas de 2007; Planejamento Plurianual de 2006 a 2014; e referências bibliográficas sobre Mobilidade Urbana e Desenho Urbanístico de Palmas (TO).

As informações também foram colhidas do Estatuto da Cidade e nos Códigos disponibilizados pela Prefeitura.

### 3.5 Procedimento para Análise de Dados

O procedimento de análise consiste nas informações coletadas pelo pesquisador, a partir daí se desenvolveu o roteiro de estudos e análises. Este trabalho está fundamentado em três pontos estratégicos:

- 1º fichamento de todo recurso material;
- 2º ordenamento e sistematização das informações contidas nos documentos públicos coletados nos órgãos competentes; e
- 3º análise dos documentos públicos.

Foi feito o cruzamento dos dados referentes às contribuições previstas no Plano Diretor Participativo de Palmas e as diretrizes de mobilidade do Município com as demandas da população apresentadas em audiências públicas verificando o que realmente foi implantado no município.

**Quadro 1 – Procedimento para análise documental**

<b>Procedimento para Análise Documental</b>	
<b>1</b> - Plano Diretor – identificar as diretrizes para mobilidade urbana de Palmas (TO)	<b>2</b> - Audiências Públicas – identificar as demandas da população para mobilidade urbana de Palmas (TO)
<b>3</b> - Ações implantadas pela gestão municipal de Palmas (TO) para mobilidade urbana da cidade	<b>4</b> - Ações previstas para mobilidade urbana de Palmas (TO)

Os dados necessários para esse cruzamento foram obtidos nas atas das audiências públicas, obtendo sua categorização por meio de tabelas relacionadas aos indicadores e às ações desenvolvidas pela gestão municipal para melhoria da cidade no que se refere aos anos de 2006 a 2014.

### 3.6 Contextualização da Cidade de Palmas (TO)

A cidade de Palmas, conhecida como a última capital planejada do século XX, foi fundada no dia 20 de maio de 1989. No dia 5 de outubro do mesmo ano foi designada capital do estado do Tocantins.

A cidade de Palmas é um polo atrativo tanto turístico como comercial e administrativo. Por esse motivo, há na cidade uma grande quantidade de pessoas, de atividades, e, conseqüentemente, necessidade de circulação.

De acordo com o Estatuto da Cidade (2008), em 1988, para a criação da nova capital do estado do Tocantins foi feito um croqui urbano por uma empresa de arquitetura denominada Grupo Quatro do estado de Goiás.

O Plano Urbanístico da cidade foi elaborado a partir de pesquisas sobre espaço e normas de implantação pelo escritório de Planejamento do Grupo Quatro, que estudou a viabilidade de ocupação da área urbana e definição da organização viária para deslocamentos na cidade e desenvolvimento futuro.

A cidade de Palmas, por situar-se na área central do cerrado brasileiro, apresenta dois tipos climáticos, úmido e sub úmido, de acordo com Thornthwaite (SANTOS, 2004).

Segundo Figueira (2005), o clima que caracteriza o Município é tropical, quente e úmido, contendo duas estações, uma seca e outra úmida. Vale ressaltar que as médias climáticas mensais se apresentam superiores a 25<sup>o</sup>C, podendo atingir uma temperatura máxima de 41<sup>o</sup>C no final da estação de inverno.

Como todos os projetos de cidades, o projeto do município de Palmas também incluiu o desenho das principais vias de circulação, que podem ser observadas na Figura 1.

Figura 1 – Mapa do Plano Diretor de Palmas (TO)



Fonte: Secretaria de Transporte e Mobilidade de Palmas (2006)

A Figura 1 apresenta a organização espacial de Palmas, com uma legenda de cores identificando a Av. Teotônio Segurado, que ostenta o traçado no sentido norte-sul e a Av. Juscelino Kubistchek, no sentido leste-oeste.

Identifica-se no Plano Diretor de Palmas, com cores as regiões norte e sul; a ocupação das quadras; regiões, bairros; e espaços vazios detectados pela cor verde.

O desenho quadriculado de Palmas segue o traçado das grandes avenidas e são elas que definem o sistema de circulação; o sistema de equipamentos urbanos, a distribuição das quadras administrativas, comerciais, de serviços leves e pesados, residenciais, de lazer e as áreas verdes (CÓDIGO DE OBRA MUNICIPAL, 2008).

O Município abriga quatro universos distintos de ocupação: i) a sede do poder administrativo do estado do Tocantins, representado por órgãos da administração estadual; ii) a Assembleia Legislativa; iii) Tribunais Regionais; e iv) representações da Administração Federal, entre outros importantes.

Há também o núcleo periférico, representado pelos Jardins Aurenny I, II, III, IV e os distritos de Taquaralto e Taquari, com uma função satélite destinada a abrigar moradias de baixa renda distribuídas em quadras (LEI ORGÂNICA MUNICIPAL, 2009).

Além desses dois universos destaca-se o terceiro grupo, formado pelas áreas de conservação e preservação ambiental, com destaque para o Parque Estadual da Serra do Lajeado e sua área de contorno. O quarto universo é representado pela área rural, com destaque aos seus núcleos urbanos (LEI ORGÂNICA MUNICIPAL, 2009).

Uma das características predominantes na ocupação urbana do município de Palmas é o fato de os movimentos de ocupação de seu território serem gerenciados, primordialmente, pelo poder público.

Com exceção dos núcleos de bairros como Taquaruçu e Canela, que já existiam anteriormente à instalação da capital, os demais polos foram criados pelo poder público, visando, inicialmente, abrigar operários envolvidos na construção da capital e os funcionários administrativos da administração estadual. Destaca-se que a área originalmente ocupada pelo povoado de Canela foi encoberta pelo lago da Usina de Lajeado (CÓDIGO DE OBRA MUNICIPAL, 2010).

A cidade de Palmas apresenta um contraste evidente entre o setor, o setor planejado e, o real, pois, os autores do plano original do Município foram



impossibilitados de cumprir todas as etapas para o desenvolvimento dada a especulação imobiliária, que promoveu uma expansão no crescimento desordenado da cidade, criando vazios urbanos e causando, conseqüentemente, dificuldades na mobilidade urbana, com deslocamentos, e no sistema de transporte público.

O surgimento do sistema de transporte público em Palmas iniciou suas operações com a empresa Expresso Miracema Ltda. em 1º de janeiro de 1990, fazendo o transporte no trajeto do Distrito de Taquaruçu para a Prefeitura Provisória de Palmas, que na época se instalara na sede de uma fazenda, que ainda hoje existe, localizada no Parque Césamar.

Em 12 de junho de 1990 iniciaram-se as atividades da empresa Palmas Transportes e Turismo Ltda, autorizadas pela Companhia de Desenvolvimento do Estado do Tocantins para a operação de serviços de transporte coletivo de passageiros em Palmas, nas regiões urbanas, suburbanas e rurais.

A Companhia de Desenvolvimento do Estado do Tocantins na época era o órgão público responsável pela implantação e concessão dos serviços de transporte público, por força de um convênio firmado com a Prefeitura de Palmas (PREFEITURA MUNICIPAL, 2003).

Em 12 de abril de 1991 a Companhia autorizou formalmente o Expresso Miracema Ltda a operar os serviços de transporte coletivo de passageiros em Palmas, nas regiões urbanas, suburbanas e rurais. Já em 17 de julho de 1991 autorizou a firma individual A1 a implantar uma linha de transporte no percurso Taquaralto, Jardim Aurenny, Palmas e vice-versa.

A partir de 1992 esses serviços passaram a ser administrados pela Prefeitura, que realizou a concorrência pública nº. 001/92 em 30/10/1992, amparada no 1º regulamento dos serviços rodoviários municipais de transportes coletivos da Capital (PREFEITURA MUNICIPAL, 1992).

A Prefeitura de Palmas, representada pela Agência de Trânsito e Transportes, e de outro lado o Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo Rodoviário Urbano de Passageiros dos Municípios do Estado do Tocantins celebraram a parceria na administração do Terminal Urbano de Passageiros até dezembro de 2004 (PREFEITURA MUNICIPAL, 2004).

#### 4 RESULTADOS E DISCUSSÃO

O Instituto de Planejamento Urbano de Palmas iniciou o processo de participação social da elaboração do novo Plano Diretor Participativo com a perspectiva de fortalecer a gestão democrática da cidade, induzir o desenvolvimento urbano (perímetro urbano e rural) e principalmente fazer a propriedade urbana cumprir sua função social (PREFEITURA MUNICIPAL, 2003).

A partir da avaliação dessa situação teve início uma nova discussão do Plano Diretor Participativo, focando principalmente a aplicação das diretrizes gerais do Estatuto da Cidade no que tange: à garantia do direito à cidade sustentável; à gestão democrática, por meio da participação popular e das entidades; à cooperação entre os governos; ao planejamento do desenvolvimento da cidade; e à oferta de equipamentos urbanos e comunitários (LEI ORGÂNICA MUNICIPAL, 2005).

Com intenção de discutir com a população palmense a implantação do Plano Diretor Participativo e a criação do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano de Palmas, a Prefeitura, por meio da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Habitação, realizou em 23 e 24 de junho de 2006 a I Conferência da Cidade de Palmas, com o tema 'Construindo uma política nacional de desenvolvimento urbano' (ESTATUTO DA CIDADE, 2006).

O evento propiciou a escolha das pessoas e instituições que compuseram o núcleo gestor para acompanhar e colaborar no processo de elaboração do Plano Diretor Participativo. Dessas pessoas e instituições foram escolhidas cinquenta e uma para participar como membros conselheiros do Conselho Municipal de Desenvolvimento Urbano (ESTATUTO DA CIDADE, 2006).

Para a elaboração do Plano foram realizadas consultas públicas em vários setores da cidade, urbana e rural (quantidade não disponibilizados pela Gestão municipal), com instituições, entidades classistas e segmentos da população, no propósito de fazer a leitura comunitária. O objetivo era identificar e entender a situação do Município (área urbana e rural), (ESTATUTO DA CIDADE, 2009).

Depois da realização das audiências públicas, a Lei referente ao Plano Diretor Participativo foi encaminhada à Câmara Municipal de Palmas para sua votação e para ser sancionada pelo prefeito.

Alguns grupos tentaram intervir junto aos gestores com propostas de utilização de estratégias e instrumentos que potencializariam a função social da propriedade urbana, beneficiando a muitos em detrimento de poucos, que muitas vezes utilizaram sua influência para que isso não ocorresse (ESTATUTO DA CIDADE, 2008).

A seguir, apresenta-se uma análise dos principais problemas e necessidades relacionados à mobilidade urbana de Palmas. Foi identificadas medidas centrais e de maior impacto na transformação da realidade municipal, com ênfase no desenvolvimento urbano para institucionar e definir as prioridades do Plano Diretor.

#### **4.1 Identificação das Diretrizes do Plano Diretor Participativo para Mobilidade Urbana**

Aspectos como expansão urbana e as relações com o território regional, os níveis de adensamento populacional e a forma pela qual as atividades são distribuídas espacialmente têm desdobramentos diretos na mobilidade urbana. Isso sem contar os impactos diretos gerados pela íntima relação entre a infraestrutura viária, o uso do transporte motorizado e a questão da qualidade ambiental (ANTP, 2005).

No processo de elaboração dos planos diretores é imperativo introduzir-se a mobilidade urbana como um dos eixos fundamentais para o desenvolvimento das cidades (IPUP, 2003).

Na elaboração do Plano Diretor Participativo de Palmas foram divididos os seguintes eixos para discussão e diagnósticos: infraestrutura, Taquaruçu, meio ambiente, desenvolvimento sustentável, gestão, uso do solo, habitação, mobilidade urbana e equipamentos.

O Plano Diretor é o instrumento básico para a implantação da política urbana, o artigo da Constituição de 1988 gerou a criação da Lei Federal 10.257, de 22 de janeiro de 2001, conhecida como Estatuto das Cidades.

Esse Estatuto estabelece, em diversos artigos, as diretrizes para o transporte urbano, que deve levar em consideração os aspectos seguintes:

- diminuir o número de viagens motorizadas;
- repensar o desenho urbanístico;
- repensar a circulação de transportes motorizados;

- priorizar também os meios não motorizados de transporte;
- dar atenção ao traslado dos pedestres;
- facilitar a mobilidade de locomoção para pessoas com deficiência e restrição aos meios de transportes; e
- priorizar o transporte coletivo.

No âmbito municipal, quando se trata de garantir nas vias públicas a acessibilidade a todos, a legislação normatiza apenas a construção do passeio e o rebaixamento de guias nas entradas e saídas de veículos, ficando a cargo do proprietário o tipo de revestimento e o nível da construção.

De acordo com Código Municipal de Obras, Lei Municipal nº 45 de 22 de março de 1990 (IPUP, 2003):

- **Art. 22:** em zonas do município indicadas pela Prefeitura será obrigatória a construção dos passeios dos logradouros em toda a extensão das testadas de terrenos:
  - § 1º - Os passeios deverão apresentar uma declividade de 3% (três por cento), do alinhamento para o meio-fio.
  - § 2º - Em logradouro não dotado de meio-fio, será exigida apenas a construção de passeio provisório de largura mínima de 0,75 (setenta e cinco centímetros), sendo exigida a substituição deste passeio pelo definitivo, desde que seja colocado meio-fio no logradouro.
- **Art. 23:** a Prefeitura poderá construir os fechos de alvenaria e/ou os passeios previstos neste capítulo, ficando, no entanto, o proprietário na obrigação do respectivo pagamento à Prefeitura, na forma estabelecida pela Lei.

O Plano Diretor só foi desenvolvido em 2006, quando a Prefeitura ofereceu um curso de pós-graduação aos funcionários das secretarias municipais visando um estudo sobre o Município. O projeto de lei do Plano Diretor foi aprovado em 2007 (ESTATUTO DA CIDADE, 2009).

O eixo da mobilidade urbana de Palmas no Plano Diretor aponta a garantia de uma mobilidade que permita a todos o acesso à cidade e aos serviços, bens e oportunidades existentes; garantia de segurança e redução dos fatores geradores de acidentes e mortes; melhoria das condições ambientais, reduzindo a poluição e os desperdícios de energia; potencialização do desenvolvimento econômico e redução

dos custos e do tempo empregado na produção; e promoção da articulação entre os diferentes segmentos sociais, contribuindo para a solidariedade social (ESTATUTO DA CIDADE, 2009).

Esse eixo desdobra-se nas seguintes diretrizes com propostas de planejamento e gestão para a mobilidade urbana, segundo o Plano Diretor de Palmas: transporte especial público; bicicleta como veículo de transporte urbano; sistema viário para pedestres; implantação da acessibilidade; transporte coletivo; e gestão municipal.

#### **4.1.1 Transporte Especial Público**

O transporte especial público, quanto à implementação de políticas e ações para promoção da integração com os demais modos e a garantia de uma variedade de serviços, apresenta diversas finalidades como:

- Plano Diretor de Mobilidade Urbana Sustentável.
- Padronização da frota (táxi e moto táxi).
- Implantação de novos abrigos para táxis e moto táxis, visando a padronização e a criação de logomarcas para identificação dos transportes.
- Revisão na legislação pertinente aos transportes públicos.
- Controle do uso do solo para localizar atividades geradoras de cargas, definindo os seus acessos urbanos, provendo facilidades para os transportes de carga, logística de distribuição e segurança.
- Regulamentação do setor de transporte de cargas com as demais atividades e usos urbanos.
- Definir o prazo de implantação do anel viário previsto e regulamentação das condições de abastecimento da cidade.
- Gerar um conjunto de informações técnicas e legais para análise de impactos na circulação viária dos polos geradores de tráfegos, conforme Artigo 93 do Código de Trânsito Brasileiro, e a descentralização e implantação próximas aos corredores de transportes.

#### 4.1.2 Bicicleta como Veículo de Transporte Urbano

A bicicleta, quando adequadamente planejada e usada, exerce um papel importante no sistema global dos transportes. A ciclovia, além de atender necessidades da cidade, também reduz a emissão de dióxido de carbono (RODRIGUES, 2006).

As políticas para o uso da bicicleta na cidade definidas no planejamento do sistema ciclo viário conforme figura 2 e a definição das cicloredes com os órgãos responsáveis pela implantação da infraestrutura e urbanização são listadas como:

- Propor soluções que deem segurança e conforto ao ciclista.
- Propor soluções inteligentes e práticas procurando, ao menor custo, o maior benefício possível tanto para o ciclista como para a cidade como um todo.
- Integração dos modos de mobilidade às áreas verdes e transporte coletivo.
- Incentivar a adaptação de espaços para bicicletas nos transportes coletivos.
- Elaborar um levantamento da situação atual dos ciclistas, da política, do setor técnico, desenvolvimento urbano, fluxo de transporte, e integração.
- Trazer órgãos responsáveis pelo trânsito e transporte para o lado do ciclista, sem criar conflitos ou impor regras.
- Educação no trânsito, formar orientadores e professores de segurança.
- Fomentar facilidades para estacionamento de bicicletas.
- Estabelecer limites claros e legais no uso de parques.
- Assumir e incentivar a existência do uso da bicicleta.
- A Figura 2 apresenta o planejamento do sistema cicloviário de Palmas para as principais vias urbanas do Município.

Figura 2 – Planejamento do Sistema Ciclovitário de Palmas/TO



Fonte: Secretaria de Transporte e Mobilidade de Palmas (2006)

### 4.1.3 Sistema Viário Para Pedestres

Trata-se de um sistema viário, um espaço de circulação destinado ao pedestre, proporcionando locomoção acessível no espaço urbano (RODRIGUES, 2006). As políticas destinadas para o sistema viário dos pedestres são listadas como segue.

- Deve haver um resgate do ato social urbano do caminhar seguro e confortável em um espaço público onde os cidadãos possam conviver. É uma exigência premente para a diminuição dos índices de violência, insegurança e de acidentes e a equalização dos diversos modos de transportes, a preservação da saúde pública e a humanização da cidade.
- Planejamento com a infraestrutura de calçadas, principalmente em vias comerciais e avenidas por onde trafega o transporte coletivo.
- Obrigatoriedade da implantação de calçadas, rampas e rebaixamento de guias no ato de execução de novas vias.
- Inserir no planejamento ambiental do município a arborização do sistema viário.
- Garantir a infraestrutura da mobilidade com um conjunto de ações que assegurem a implantação de todos os elementos, tais como: calçadas, rampas, iluminação, piso tátil, arborização, faixas de pedestres e sinalização, cabendo ao poder público municipal a normatização e fiscalização, assim como a garantia da execução de todas as calçadas diretamente pelo poder público ou delegando aos proprietários dos imóveis, bem como a efetiva fiscalização do uso inadequado das calçadas e estacionamentos públicos como se fosse um prolongamento dos comércios, adequando a Legislação pertinente.
- Diminuir o número de viagens motorizadas e repensar a circulação dos veículos.
- Repensar o desenho urbanístico.
- Desenvolver os meios não motorizados de transporte.



#### 4.1.4 Implantação da Acessibilidade

A acessibilidade é um requisito fundamental que deve estar inserida em qualquer concepção arquitetônica de projeto, a fim de proporcionar condições dignas aos usuários com qualquer tipo de deficiência (BRASIL, 2000).

Sendo assim, as diretrizes definidas com o intuito da cidade para promover a igualdade relativa aos direitos das pessoas com deficiência e mobilidade reduzida.

- Política de padronização do piso e nível das calçadas.
- Proporcionar mobilidade às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade nos meios de transportes e locomoção.
- Implantar uma política pública que considere esse segmento da população e que reúna um conjunto de ações que visem eliminar as desvantagens para se obter a equiparação de oportunidades entre os cidadãos, inclusive em relação à publicidade, postes e mobiliários urbanos e à utilização das calçadas como vitrine comercial.
- Implantação do desenho universal nas vias públicas, prédios públicos e comerciais.
- Adaptação das calçadas públicas em relação a nível, rampas e rebaixamento de guias.
- Utilização de piso tátil e faixa de alerta nas calçadas públicas.
- Padronização da localização de totens comerciais e mobiliários: telefone, lixeira, bancos e outros;
- Obrigatoriedade da implantação de calçadas, rampas e rebaixamento de guias na execução de novas vias.

#### 4.1.5 Transporte Coletivo

É um serviço essencial para o desenvolvimento socioeconômico, permitindo os deslocamentos e acessos aos espaços, o direito de ir e vir de modo eficiente e de qualidade (RODRIGUES, 2006). As diretrizes para o transporte coletivo são listadas como:

- Eixo intermodal; priorizar a implementação (ampliação e a duplicação) de toda a Avenida Teotônio Segurado com previsão de uma caneleta

exclusiva para ônibus e outra para ciclovias no sentido norte – sul de toda a zona urbana.

- O Plano Diretor de Mobilidade Urbana Sustentável, que priorize o uso do transporte coletivo, racionalizando soluções para o desenvolvimento socioeconômico da cidade, com políticas de uso e ocupação do solo e habitação.
- Ordenamento das atividades econômicas e melhor distribuição de serviços essenciais.
- Integração das políticas de infraestrutura, habitação, mobilidade às políticas de desenvolvimento territorial e ambiental.
- Implantar vias/canaletas ou faixas exclusivas para ônibus nos eixos com maior fluxo viário.
- Ampliar a interligação norte-sul da cidade pela abertura de novas vias ou prolongamento das existentes.
- Cumprimento da legislação existente e fiscalização.
- Estudo da engenharia de tráfego nas avenidas no sentido leste- oeste, especialmente nos cruzamentos de rotatórias, para melhorar a fluidez do trânsito, principalmente de veículos maiores e do transporte coletivo.
- Promover e incentivar o desenvolvimento de soluções energéticas e novas tecnologias para os transportes que resultem na melhoria das condições ambientais, contemplando os Mecanismos de Desenvolvimento Limpo (MDL);
- Adaptação e/ou rebaixamento do piso dos ônibus coletivos ao nível de abrigos e terminais para a promoção da acessibilidade geral.
- Incentivo para adaptação de espaços para bicicletas nos transportes coletivos.
- Implantar a comunicação visual nos abrigos de passageiros de transporte coletivo, os itinerários e horários das linhas, e a promoção de publicidade e *marketing* do transporte coletivo, principalmente quanto ao incentivo do uso e das responsabilidades sociais.

#### 4.1.6 Gestão Municipal

De acordo com a função social, a gestão democrática da cidade é referência que deve ser divulgada aos habitantes da região para propagar os instrumentos de direito à cidade (ITOPKI; PICKUP, 1985).

As diretrizes relacionadas a gestão municipal são:

- O órgão responsável deverá ser estruturado para exercer as políticas de transporte e mobilidade urbana.
- Criação e implementação do Plano Diretor de Transportes.
- Cumprimento das exigências da municipalização do trânsito, conforme estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro.
- Criação e o aperfeiçoamento dos mecanismos de gestão compartilhada entre municípios, possibilitando a integração do transporte em nível regional.
- Implantação de mecanismos de controle e participação da sociedade, tanto na formulação quanto na implementação da política de mobilidade.
- Formação continuada de profissionais nas áreas de trânsito, transportes e fiscalização.
- Capacitação dos profissionais envolvidos no setor de transporte coletivo, táxis, moto táxis e transporte escolar.
- Aplicar instrumentos da política urbana, especialmente a operação urbana consorciada, para obter retorno do investimento público na abertura, melhoria ou prolongamento de vias que valorizem áreas particulares.

Ainda no ano de 2006 foram feitas modificações nas diretrizes pelas secretarias de trânsito e gestão municipal que melhoraram esses incisos, tornando-os de fácil entendimento para toda população com a Lei Complementar nº. 14, art. 57, citada no projeto de lei do Plano Diretor Participativo. Essa Lei está voltada à mobilidade urbana e define as diretrizes para a política de mobilidade urbana.

- promover a redução de deslocamento;
- priorizar a mobilidade e a acessibilidade de pedestres e ciclistas; o transporte coletivo;
- implantar sinalização, calçamento e iluminação adequados facilitando acessibilidade;

- adequar o sistema viário e os veículos destinados ao transporte coletivo para atender o deslocamento dos portadores de necessidades especiais;
- implantar estacionamentos de veículos e bicicletas próximo às localidades de conexões do transporte coletivo;
- estabelecer apoio logístico em áreas periféricas e estratégicas aos transportes de cargas e nas principais rodovias;
- priorizar a educação para o trânsito através de publicidades e blitz educativa;
- estabelecer nos novos projetos do solo urbano, condições de mobilidade para o traslado de viaturas de segurança.

As demandas, configuradas na participação popular, serão explanadas e listadas conforme as atas de audiências públicas na subseção seguinte, a fim de elucidar as reais necessidades da população em relação à mobilidade urbana na cidade, de acordo com as diretrizes apresentadas no Plano Diretor Participativo de Palmas.

#### **4.2 Identificação das Audiências Públicas para Mobilidade Urbana de Palmas**

A Prefeitura de Palmas e a Agência Municipal de Trânsito e Transportes realizaram reuniões com a comunidade para realização de eventos públicos, como 'Palmas, minha cidade' e 'Prefeitura nos Bairros', no período de 2005 a 2012, com sessões itinerantes divididas por regiões da cidade, a fim de proporcionar participação popular com demandas para mobilidade urbana do Município.

Foram realizadas, em 2005, com a participação da população convidada pelos veículos de publicidade local, as audiências públicas pela Câmara Municipal de Vereadores.

A Figura 3 ilustra uma sessão itinerante de audiências públicas.

**Figura 3 – Sessão itinerante**



Fonte: Prefeitura de Palmas (2006)

Nos anos posteriores, de 2012 a 2014, por motivo de mudança na forma de administração da gestão municipal, os representantes de bairros realizavam suas reuniões e apresentavam documentos aos vereadores e à Prefeitura, para as demandas serem pautas em audiências públicas quanto à mobilidade da Capital.

De acordo com o estudo proposto, as contribuições dessas audiências e a implantação de melhorias permearam o desenvolvimento da mobilidade urbana na cidade de Palmas, por meio das ações desenvolvidas pela gestão municipal.

Certamente chegou-se aos dados documentais após as informações contidas nas três audiências públicas ocorridas na cidade, que apontavam que todas as reivindicações públicas posteriormente seriam enviadas para a Prefeitura para serem executadas.

A realização da 1ª Audiência Pública do Plano Diretor de Palmas ocorreu no dia 03 de setembro de 2005, no auditório da Escola Técnica Federal.

Para identificar as principais recomendações e aspirações da comunidade em relação à dificuldade de deslocamento, a 2ª Audiência Pública do Plano Diretor de Palmas realizada no ano de 2009 destaca os pontos levantados e discutidos quanto à mobilidade urbana na cidade, de acordo com as demandas da segunda audiência pública realizada em Palmas.

Vale ressaltar que são quatro anos para nova audiência pública, então as demandas poderão ser executadas até final do ano de 2016, conforme data e ano contidos na ata de 2013.foi

Seguem as Diretrizes do Plano Diretor e as demandas da população, apresentadas nas audiências ocorridas conforme dados contidos nas atas das reuniões públicas, conforme constam no departamento de arquivologia da Câmara Municipal dos Vereadores de Palmas (TO).

Os indicadores obtidos por meio de pesquisa documental do Plano Plurianual, do Instituto Municipal de Planejamento Urbano de Palmas, da Secretaria de Acessibilidade Mobilidade e Transporte, da Lei Orgânica do Município e das Audiências Públicas, detectaram ações desenvolvidas.

#### **4.2.1 Transporte Especial Público**

As sessões itinerárias públicas realizadas sobre Transporte Especial Público apresentaram as demandas das audiências públicas obtidas conforme a contribuição popular. Vale-se ressaltar que 40% das demandas da primeira audiência pública continuaram como demandas na segunda audiência pública e que 20% das demandas permaneceram na terceira audiência pública.

- **1ª audiência:** meios de transporte e mobiliário sem adaptação para deficientes.
- **2ª audiência:** considerações de caráter operacional, mais ligadas à operação regular da Agência Municipal de Trânsito e Transportes; treinamento de pessoal, adaptação de equipamentos ao portador de deficiência física, adequação de pontos, práticas operacionais, comunicação com a comunidade.
- **3ª audiência:** acessibilidade de transporte para pessoas deficientes físicas.

#### **4.2.2 Bicicleta Como Veículo de Transporte Urbano**

As demandas apresentadas nas audiências públicas pela população referente a locomoção ciclo viária são listadas:

- **1ª audiência:**
  - Segurança adequada aos usuários de ônibus
  - Falta de ciclovia na Av. Teotônio Segurado e nas rodovias.

- Falta programação de ciclovias nas rodovias JK–Taquaralto e na Teotônio onde transitam veículos diariamente.
- Falta faixa ciclo viária devido a acidentes com ciclistas,
- Falta de ciclovia nas ARNOS.
- **3ª audiência:**
  - Sinalização para ciclovia nas principais ruas

#### 4.2.3 Sistema Viário Para Pedestres

As demandas para o deslocamento de pedestres apresentadas nas audiências públicas são listadas como segue:

- **1ª audiência:**
  - Falta de calçamento das vias;
  - Falta de estacionamentos nas áreas comerciais das ARNOS.
- **3ª audiência:**
  - Falta de mais estacionamentos devido número de habitantes

#### 4.2.4 Implantação da Acessibilidade

As demandas referentes a acessibilidade apresentadas nas audiências públicas são listadas para a implantação da Acessibilidade como diretriz do Plano diretor constatou-se através das audiências públicas demandas da população as quais seguem abaixo:

- **1ª audiência:**
  - Pontos de ônibus sem iluminação e emplacamento.
  - Grandes distâncias entre moradia, trabalho, escolas e postos de saúde.
  - Linha de ônibus distante dos equipamentos de saúde e educação.
  - Acessos difíceis às quadras centrais da cidade.
  - Dificuldade de acesso à Assembleia Legislativa e ao Tribunal de Justiça.
- **2ª audiência:**
  - Divisão das linhas em pontos alternados.
  - Implantação de mais linhas dos bairros para a universidade.

- Viabilização do transporte a bairros não atendidos.
- Adequação da distância entre pontos.
- **3ª audiência:**
  - Falta de placas de endereçamento nas quadras.
  - Diminuir número de rotatórias devido o transporte coletivo.
  - Manutenção de placas indicadoras de alamedas internas das quadras.
  - Definição de endereço da cidade, devido ter antigo e novo.

#### 4.2.5 Transporte Coletivo

A diretriz que trata do transporte coletivo é composta por demandas obtidas nas sessões itinerárias com participação popular as quais seguem:

- **1ª audiência:**
  - Linhas de ônibus sem frequência e ineficazes.
  - Sistema de transporte coletivo ineficiente.
  - Pouco transporte escolar urbano.
  - Melhor atendimento na linha de ônibus nas quadras ARS-SE 65/75.
  - Preços abusivos de transporte coletivo em Palmas.
  - As empresas de transporte continuam sendo controladoras do sistema.
  - Falta via exclusiva de ônibus.
  - Falta de transporte urbano.
- **2ª audiência:**
  - Linha de integração de bairros.
  - Melhor distribuição das linhas.
  - Criação de linhas expressa.
  - Otimização de linhas.
- **3ª audiência:**
  - Falta identificação, nos pontos de ônibus, das linhas de locomoção.

#### 4.2.6 Gestão Municipal



A diretriz referente a gestão municipal apresentadas nas audiências públicas seguem listadas abaixo:

- **1ª audiência:**

- Falta de integração na região sul com a região norte.
- Quebras molas não resolvem os problemas no trânsito, apenas atenuam o problema.
- Rever projetos urbanísticos onde veículos motorizados são privilegiados.
- Falta de humanização na cidade.
- Transporte para os assentados em Canela.
- Falta equipamentos públicos nas áreas já adensadas.
- Falta de estudo para implantação de equipamentos de grande porte com impacto na mobilidade.
- Rever Desenho Urbanístico da cidade.

- **2ª audiência:**

- Criação de terminais de integração em áreas estratégicas (Sul, Norte e Região do Lago).
- Substituição do papel por plástico reciclável ou bilhetagem eletrônica e aumento dos pontos de venda (Sul, Norte e Lago).
- Terminal de integração: avaliado positivamente se isso proporcionar pagar só uma tarifa.
- Bilhetagem eletrônica – dificuldade de operacionalização; possibilidade de desemprego.
- Construção de algumas das avenidas estruturais previstas no Plano.
- Divisão das linhas por empresa por área de atuação.
- Elaboração de quadros de horários que atendam os horários entre pico e também as férias escolares.
- Criação de corredor exclusivo.

- **3ª audiência:**

- Explicação sobre sistema de transporte BRT.
- Rever Plano Diretor da cidade.
- Falta de lombadas em ruas e avenidas.
- Educação no trânsito para condutores.

A próxima subseção traz uma análise da influência nas diretrizes do Plano Diretor Participativo das demandas listadas nas atas das audiências públicas realizadas na cidade de Palmas, referentes à mobilidade urbana.

### **4.3 Análise da Influência do Plano Diretor e das Audiências Públicas na Mobilidade Urbana de Palmas (TO)**

A análise das atas referentes às audiências públicas e Plano Diretor quanto a mobilidade urbana realizadas no município de Palmas, equiparadas com as demandas da população, indicam as diretrizes para mobilidade urbana e para a política da mobilidade urbana.

Seguem as diretrizes do Plano Diretor e a discussão em relação as demandas da população nas audiências públicas realizadas no município, todas explanadas em atas das reuniões.

#### **4.3.1 Transporte Especial Público**

A acessibilidade para as pessoas portadoras de deficiência é restrita à mobilidade urbana. Em algumas regiões da cidade faltam sinalização e orientação aos demais usuários conforme consta nos relatos da população em ata. Ainda vale-se ressaltar que a gestão municipal no seu plano plurianual não planejou nada a respeito do Transporte Especial Público.

#### **4.3.2 Bicicleta como Veículo de Transporte Urbano**

A circulação ciclo viária, ainda continua em estado de planejamento conforme dados do Plano Plurianual desde o ano de 2006, sendo solicitada e ainda não atendida pela população, isso porque as vias necessitam de mais segurança: poucos são os guardas de trânsito, muitas rotatórias são próximas umas das outras, e há um número considerável de semáforos conforme consta no relato das atas de audiências públicas sobre mobilidade urbana.

Nesse mesmo ano, o sistema ciclo viário ganhou mais 10 km de implantação, o que na época favorecia todos os trabalhadores que utilizavam bicicleta como

principal veículo de transporte durante a semana, bem como ciclistas, evitando acidentes com outros veículos de transporte.

### **4.3.3 Sistema Viário para Pedestres**

Em relação à diretriz voltada aos estacionamentos públicos ou privados há graves problemas relatados nas audiências públicas. Poucos são os estacionamentos e o setor central não comporta os veículos dos trabalhadores, o que resultou em uma aglomeração de automóveis e motos em calçadas e pequenas vias para transeuntes, dessa forma configura uma demanda solicitada e ainda não atendida segundo as atas de audiências públicas.

O desenho urbanístico de Palmas não priorizou a circulação de pedestres e ciclistas, favorecendo a motorização em função dos grandes vazios urbanos que eram ocupados de forma desordenada e rápida no Município. Os pedestres e ciclistas circulam sob fortes temperaturas e sem condições de segurança, o que aumenta o número de acidentes (CÓDIGO DE OBRA MUNICIPAL, 2008).

Segundo o Plano Diretor essas providências também poderiam evitar outros veículos de estacionarem nos locais para pedestres e ciclovias, conforme consta nos autos do processo da Lei Orgânica Municipal.

A implantação de novos trechos de calçadas nas regiões norte e central da cidade foram ações também desenvolvidas pela gestão municipal e consequência das audiências públicas, assim como o contínuo trabalho da elaboração do projeto do Trânsito Rápido por Ônibus, ainda em 2008.

Como consequência da audiência pública de 2009 foram implantadas calçadas, lombos, faixas e rampas de acesso. Essas foram algumas das ações de transporte, desenvolvidas e aprimoradas pela gestão municipal, e direcionadas pelo estudo da Secretaria de mobilidade urbana.

Ouviram-se a população de forma participativa, elucidando os reais problemas dos quais os próprios usuários queriam soluções em virtude de alguns não utilizarem veículos e necessitarem de calçadas e sinalização nas vias urbanas, evitando acidentes e atropelamentos.

Além dessas ações, também em 2010 foram implantados mais semáforos, foram feitas a manutenção e a extensão da sinalização vertical e horizontal,

juntamente com novas calçadas e ciclovias para outros setores. Todas as ações são decorrências de solicitações feitas nas audiências públicas.

#### **4.3.4 Implantação da Acessibilidade**

Existem dificuldades de acesso às quadras e alamedas por falta de sinalização e/ou sinalização errada conforme conta em ata de audiência pública, o que causa transtornos aos moradores e ainda não foi solucionado pela Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana, o que caracteriza a diretriz como uma demanda solicitada e não realizada quanto a acessibilidade por ser uma demanda que não foi planejada nos planos plurianuais.

As infraestruturas do sistema de mobilidade urbana foram relativamente solicitada e atendidas em virtude do número crescente de habitantes vindos de outros estados, com aumento de quadras e loteamentos na cidade conforme estava previsto no (PPA) da gestão municipal no ano de 2009.

Outro fato são os endereços que se perdem entre a nova localização e a velha localização, segundo o mapa do Plano Diretor norte e sul da cidade, que ainda não regularizou os endereços, deixando a identificação como demanda não realizada devido não constar no PPA da gestão municipal.

Quanto à circulação nas vias, gestão municipal não atendeu essa demanda devido não ter situação financeira satisfatória para continuar com atividades voltadas para a educação no trânsito a qual foi interrompida em 2005, mas está no seu PPA para futura viabilidade.

#### **4.3.5 Transporte Coletivo**

A diretriz que trata do serviço de transporte público coletivo foi solicitada e implementada ao longo dos anos e conseqüentemente facilitou a locomoção dos habitantes no Município, mas apenas em relação ao número de linhas de ônibus disponíveis e não foi atendida quanto à sinalização, o que dificulta o acesso dos usuários segundo relatos em atas de audiências públicas.

Um novo modelo de abrigo foi o solicitado pela população nas primeiras audiências, porém configura-se em uma demanda não atendida conforme dados nas atas de audiências públicas.

Além das características do espaço físico, envolvendo barreiras ou obstáculos, a adequação dos abrigos na espera para utilização do transporte coletivo é uma das condições que influenciarão na mobilidade das pessoas (BRASIL, 2008b).

Conforme dados da Agência de Trânsito Municipal e Transportes, a cidade possui 428 abrigos de passageiros de transporte coletivo, 94 placas de sinalização indicativa de parada de ônibus e não de direcionamento de linhas. Conta, ainda, com 24 paradas sem abrigo e sem placa. Quanto aos terminais, são sete, mas com problemas estruturais e sem acomodações devidas para os usuários, sendo caracterizada com demanda solicitada e não atendida pela gestão.

A comunicação visual, a publicidade e segurança nos abrigos ainda estão em estudos. O principal terminal de passageiros foi inaugurado como uma alternativa para a melhoria do transporte, com um sistema de integração parcial que atende principalmente as linhas da região sul, com tempo de percurso reduzido e um novo embarque com passagem única, designada uma demanda em estudo e ainda não realizada.

A Agência de Trânsito Municipal e Transportes padroniza e fiscaliza os itinerários esquemáticos localizados nas laterais das portas e as catracas com lacres que são colocados no momento da vistoria anual conforme seus planejamentos estratégicos relatados em documentos do PPA deste departamento.

Outro indicador importante é o início do estudo e elaboração do projeto Trânsito Rápido por Ônibus, que facilitaria a vida dos trabalhadores na locomoção na cidade, tanto nas regiões centrais, denominadas Zona Especial de Interesse Social, quanto nas regiões setoriais, Jardim Taquari, Aurenny I, Aurenny II, Aurenny III, Aurenny IV, Taquaralto e Taquaruçu, por serem regiões muito afastadas.

O objetivo desse indicador, que estuda e elabora o projeto Trânsito Rápido por Ônibus, é facilitar aos usuários as linhas de ônibus que estariam ligadas às áreas alimentadoras em vários pontos de uma via principal, a Avenida Teotonio Segurado, que corta todo o Município, garantindo a acessibilidade da população aos terminais de ônibus, estudos que a população esperou em prática para solução com os problemas de traslado e não foi atendido devido justificativa de estar em projeto.

Conseqüentemente, em 2006 foi implantado o Instituto Municipal de Planejamento Urbano de Palmas, como um departamento que cuida da parte de

transportes, trânsito e mobilidade, e que estuda a viabilidade de projetos e sua execução, pelo fato de a cidade ser nova no Estado e tornar-se a Capital.

Nesse mesmo ano, 2006, implantou-se a Secretaria de Acessibilidade Mobilidade e Transporte, ligada à Prefeitura, com a função de promover instalações, placas, norteamo de linhas de ônibus, indicadores de trânsito, elaboração de projetos referentes à mobilidade urbana e planejamentos para melhoria de transporte do Município.

As intenções da proposta foram evidenciadas pela linha de eixo e linhas alimentadoras, facilitando a acessibilidade ao usuário e mobilidade de transporte com linhas de ônibus na cidade, onde parcialmente foi atendida a demanda da população.

Nesse mesmo ano, segundo a Prefeitura (SAMOT, 2007), concluiu-se a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica, que facilitaria ao usuário o pagamento do bilhete referente ao traslado e traria a modernização no fluxograma de desenvolvimento do sistema de transporte na Capital.

As ações desenvolvidas continuaram e foram focadas também na implantação da construção de 30km de ciclovias, com objetivo de atender trabalhadores da região do Plano Diretor Sul, que diariamente deslocam-se ao centro para rotina de trabalho.

A gestão municipal de Palmas, por meio do Programa de Mobilidade, adquiriu cinco frotas de ônibus coletivos, com a finalidade de diminuir a grande aglomeração de usuários que utilizam esse transporte no cotidiano, o que propiciaria mais linhas em diversos horários, diferenciados, para atender outras quadras, conforme solicitação feita em audiência pública, embora os problemas de horários ainda perpetuassem e quanto aos abrigos nada foi feito.

O Programa de Mobilidade foi criado para gerenciamento, supervisão, elaboração, revisão e implantação do programa de mobilidade urbana para promover a otimização do sistema de transportes por meio da acessibilidade, agilidade e economia e atender às necessidades da população quanto ao transporte no Município, como resolução de problema exposto em audiência pública.

A gestão municipal promoveu, em 2010, conforme documentos analisados, como o Plano Plurianual e a ata da audiência pública (2010), o cruzamento de informações que evidenciaríamos propostas. Todas as propostas foram levadas à votação participativa e aprovadas com êxito.

O sistema de transporte coletivo foi implementado com inovações na manutenção e linhas alimentadoras, novos pontos de ônibus para auxiliar o sistema, bem como a organização de terminais de linhas centrais e numeração dos ônibus por linha de acesso.

Em 2011, a Prefeitura, juntamente com a Secretaria de Mobilidade Urbana, levou para a audiência pública a necessidade da implantação da Agência de Trânsito, Transporte e Mobilidade, com o objetivo principal de regulamentar normas e rotinas de projetos para transporte, benfeitorias de trânsito, fiscalizações de obras, auditório para eventos sobre transporte e apresentação de projetos, reuniões com profissionais de engenharia, qualificação para servidores e educadores de trânsito, formatação de pesquisas relacionadas às vias urbanas e suas necessidades para melhoria.

Segundo a Agência de Trânsito Municipal e Transportes (2014), a frota foi composta por 160 ônibus de empresas privadas: 110 da empresa A, 38 da empresa B, sete da empresa C e cinco da empresa D.

A idade média da frota foi de seis anos, e o regulamento do transporte permite que o ônibus em circulação tenha no máximo dez anos de vida útil com mais um ano de tolerância para a troca do veículo.

Os ônibus são classificados por modelo, como: padrão, micro-ônibus e micirão. O ônibus tipo padrão tem uma capacidade maior de carregamento, variando entre 74 e 88 passageiros; os micro-ônibus são menores em capacidade e não têm cobradores.

Em relação à capacidade de lotação, 93 ônibus têm capacidade máxima para 88 passageiros; 23 para 48 passageiros (micro-ônibus); sete para 69; e 37 com capacidade para 74 passageiros.

A frota, com essa capacidade, é ainda insuficiente para a demanda da população que utiliza o transporte cotidianamente.

Do total da frota, há 16 ônibus com ar condicionado e apenas um com plataforma elevada para portadores de necessidades especiais.

Não há padronização de cor por parte da Prefeitura, ficando a empresa livre para definir a cor e a diagramação de arte dos ônibus segundo documento de contrato.

Os projetos para implantação do Trânsito Rápido por Ônibus foram aprimorados e vinculados ao planejamento urbano da cidade.

### 4.3.6 Gestão Municipal

A diretriz que trata da sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do Plano de Mobilidade Urbana, em prazo não superior a dez anos, foi atendida.

A sistemática é realizada com apoio da população e associações de bairros e gera benefícios para todos os usuários conforme relatos em documentos públicos como atas de reuniões ordinárias realizadas pela gestão municipal.

Quando se trata do planejamento territorial municipal previa o desenvolvimento da cidade por etapas, o que não ocorreu devido a pressão do mercado imobiliário, o que ocasionou a ocupação por uma grande parcela da população do distrito de Taquaralto e bairros das Aurenys segundo informações em laudos da gestão municipal sobre o desenvolvimento do município.

Com uma área de 2.051,9 km<sup>2</sup>, o município de Palmas teve um acelerado processo de crescimento populacional, observado nas Figuras 4 e 5. A Figura 4 mostra o início da urbanização de Palmas e sua ocupação territorial, já na Figura 5 observa-se o crescimento regional.

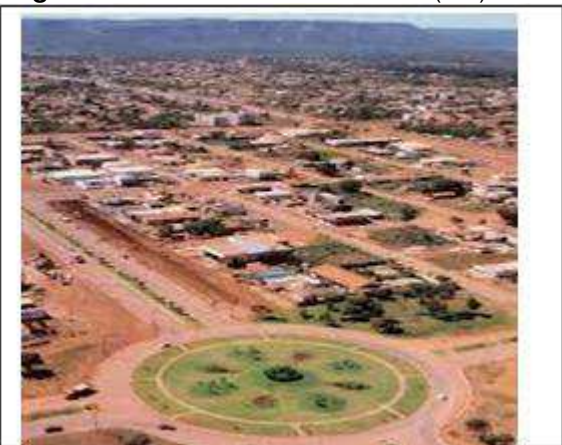
O sentido desorganizado da paisagem urbana de Palmas se reflete muito mais no crescimento populacional da cidade do que, como queriam seus arquitetos, no conceito de cidade democrática.

**Figura 4 – Início da cidade de Palmas (TO)**



Fonte: Prefeitura de Palmas (1989)

**Figura 5 – Crescimento de Palmas (TO)**



Fonte: Prefeitura de Palmas (2005)

A Figura 4 mostra o início da urbanização de Palmas e sua ocupação territorial, já na Figura 5 observa-se o crescimento regional.



O sentido desorganizado da paisagem urbana de Palmas se reflete muito mais no crescimento populacional da cidade do que, como queriam seus arquitetos, no conceito de cidade democrática.

Esses movimentos foram iniciados pelo processo de desapropriação para a construção da nova capital, que já apresentava problemas de trânsito com alta velocidade de automóveis, falta de segurança para pedestres e ciclistas, alto custo com transporte coletivo, dadas as grandes distâncias a serem percorridas em virtude da ocupação irregular da cidade em áreas de baixa densidade populacional, onde o maior fluxo estava concentrado nos bairros em direção ao centro do Município (ESTATUTO DA CIDADE, 2010).

A estratégia de ocupação do núcleo central, localizado entre o córrego Brejo Cumprido e o córrego Sussuapara, rompeu-se. Essa área foi destinada à localização da primeira etapa de ocupação do Plano Diretor Participativo de Palmas com a finalidade de abrigar uma população estimada em duzentos mil habitantes nos dez primeiros anos (PALMAS, 2002).

Após quinze anos, segundo projeção do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística-IBGE (2004), o total populacional da cidade atingiu a estimativa do planejamento, contudo o núcleo central não foi totalmente ocupado e a expansão da cidade seguiu o sentido norte-sul, extrapolando o desenho do Plano Básico.

Em entrevista concedida em 9 de fevereiro de 2007, a relações públicas da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Município teceu considerações relevantes para a compreensão da efetivação do processo de ocupação do espaço urbano em Palmas.

De acordo com a entrevistada:

“A cidade Palmas foi planejada pra ficar entre o córrego Brejo Comprido e o Sussuapara, mas no início, o próprio governo da época fugiu ao Plano, ele separou por classes as quadras, ele não uniu os funcionários [...]. O funcionário com menor qualificação foi para Taquaralto [...]. O que tinha nível mais alto ficou, os deputados e secretários ficaram na ARSE 14. Depois ele abriu a 51 que já saiu fora do Plano original [...]. Os coordenadores, assessores e chefes foram pra ARSE 72 e depois foram feitos os sorteios dos lotes, em 1990, das ARSES com final 1[...] ARSE 61, 71, 81, 91, 101, 111 então ficou de forma linear para o Sul, e desrespeitou o Plano original que previa a implantação da cidade nessa área central, então, todos os problemas que nós enfrentamos hoje começaram não no seguimento do Plano original, que previa que 200 mil pessoas, toda a população de Palmas hoje, poderia estar entre esses dois córregos [...]. O maior problema de Palmas hoje é o crescimento desordenado, o crescimento desordenado gera todos os outros problemas [...]. Também as pessoas que vinham para Palmas sem recursos, eles não permitiam que

essas pessoas ficassem na área central (SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO, 2007).

Esse processo revela o rompimento com a estratégia do planejamento, desencadeado pela ação do poder público estadual, responsável pela comercialização da terra urbana na fase inicial de ocupação da cidade. O setor público não deveria “adotar subsídios ou doar terras para quaisquer fins” (PALMAS, 1989).

Quando o tema é a infraestrutura, no quesito pavimentação não foi feita em função do transporte coletivo segundo a população discute nas atas de audiência pública. As principais vias da cidade são compostas normalmente de três faixas, na Avenida Theotônio Segurado as vias chegam a quatro faixas. O tipo de pavimentação asfáltica no geral é de boa qualidade, mas não é apropriada para o tráfego pesado, principalmente em frente aos pontos de ônibus.

A Prefeitura, a partir das audiências públicas de 2007 para complementar o Plano Diretor Participativo, realizou novos apontamentos, conforme, com indicadores das ações desenvolvidas para melhoria da mobilidade urbana e consequentemente da qualidade de vida da população.

De acordo com os resultados da audiência pública foram implantados o sistema universal de acessibilidade nas vias urbanas e as atividades de fiscalização no trânsito. Esses indicadores muito contribuíram com a mobilidade urbana de Palmas, por ser uma Capital nova e buscar, em seus projetos de crescimento, melhorias no transporte para toda a população.

A educação no trânsito, em 2008, foi realizada na cidade com peças teatrais e publicitárias. O sistema de bilhetagem eletrônica no setor urbano; o sistema de transporte; e o transporte especial foram implantados pela Secretaria de Mobilidade Urbana de Palmas, configurando projetos de expansão sempre aprovados em audiências públicas pela própria população.

Ressalta-se, ainda, o programa da Prefeitura nos bairros, que foi atuante, indubitavelmente fortalecendo as demandas em virtude de a população estar mais próxima dos projetos da gestão municipal e aprová-los, conforme as audiências públicas.

Consequentemente, observou-se, em cruzamentos de dados documentais, que as ações desenvolvidas tiveram grande importância na capacitação de servidores e professores da área de trânsito, transporte e mobilidade. A

multiplicação de conhecimento favoreceu a todos usuários e promoveu a educação no trânsito com maior eficiência, como ações que acontecem de acordo com as audiências públicas.

A continuação dessas ações está ligada aos indicadores em processamento de implantações, projetos, publicidade, capacitação, expansão, manutenção, adequação geométrica, revisão, elaboração, aquisição e gerenciamento.

O sistema de fiscalização de obras e posturas foi implementado com base no Código de Postura Municipal. A própria população, em audiência pública, interferiu na votação das ações propostas pela gestão municipal e solicitou a averiguação e conduta que regem o Código de Postura da Cidade.

Foram elaboradas campanhas educacionais com novas ideias voltadas ao trânsito e aos condutores de veículos, assim como também a transeuntes e motoristas de frotas de ônibus coletivos. Em 2010 deu-se continuidade à elaboração do projeto Trânsito Rápido por Ônibus, iniciado nos anos anteriores em consequência das audiências.

As ações continuaram em desenvolvimento também em 2011, com a implementação do sistema de transporte coletivo, expansão do sistema ciclo viário; capacitação de professores em educação para o trânsito; campanhas educativas para o trânsito; implementação do sistema de fiscalização de obras e posturas; implementação do sistema de sinalização semafórica; manutenção e expansão do sistema de sinalização vertical e horizontal; construção de calçadas, ciclovias, lombo faixas e rampas de acesso; manutenção dos serviços de transporte; elaboração de novos projetos de calçadas e ciclovias em sequência do projeto, Trânsito Rápido por Ônibus.

Em 2011, o Plano Plurianual da gestão municipal de Palmas previa a capacitação dos servidores em educação para o trânsito, o que foi aprovado e consta em ata de audiência pública. A capacitação como formação, requalificação e aperfeiçoamento de cursos para os guardas de trânsito seriam pertinentes para toda a população, proposta feita e aprovada na Câmara dos vereadores.

O plano de mobilidade urbana de Palmas, em 2012, teve suas ações desenvolvidas pela gestão municipal utilizando alguns indicadores, como base para sustentação e aplicabilidade, conforme as demandas aprovadas nas audiências públicas anteriores. A continuidade de várias ações foi solidificando projetos e trabalhos da gestão municipal.

Em 2012 também houve mudanças na gestão pública da cidade. Os departamentos municipais, reunidos no denominado Instituto Municipal de Planejamento Urbano de Palmas, e a Secretaria de Acessibilidade Mobilidade e Transporte consolidaram-se em apenas uma Secretaria Municipal, que recebeu o nome de Secretaria Municipal de Acessibilidade, Mobilidade, Trânsito e Transporte.

Com isso, reduziu-se o tempo de execução de projetos e programas para mobilidade e aumentou-se a eficiência em prol da população. Na audiência pública, a população se manifestou incomodada com dois departamentos municipais com objetivos voltados ao transporte, trânsito e mobilidade da cidade.

A implantação do Conselho Municipal de Acessibilidade, Mobilidade e Transporte, órgão consultivo, deliberativo, propositivo, fiscalizador e de assessoramento em relação à acessibilidade, mobilidade e transporte, que atua ainda como órgão de controle social da gestão das políticas de transporte com participação do poder público e da sociedade civil organizada, pauta suas decisões na democratização da gestão do Município.

A implementação do sistema de monitoramento de espaços públicos e a ampliação da região do Plano Diretor Sul, até o ano posterior, também estão apresentadas como demandas anteriormente aprovadas em ata das audiências públicas pela Câmara dos vereadores.

Ressalta-se, ainda, que as obras não concluídas foram postergadas com as justificativas de falta de tempo e situação econômica não viável para concretização no ano estimado.

Assim, as obras inacabadas ou não iniciadas constam em documentos para que possam ser concluídas nos próximos anos ou na próxima gestão, por se tratar também do fator política.

#### **4.4 Ações Previstas para Mobilidade Urbana de Palmas (TO)**

Palmas tem, predominantemente, a participação popular em audiências públicas, onde são aprovados projetos benéficos para todos habitantes da cidade.

São várias as previsões que podem ser estabelecidas sobre a mobilidade urbana em Palmas, como a acessibilidade nos pontos de ônibus, com sinalização correta referente às linhas de deslocamento; melhorias em estacionamento, com a criação do sistema rotativo para diminuir riscos, pois a falta de vagas leva o usuário

a utilizar calçadas para transeuntes, muitas vezes dificultando a passagem de deficientes no local. Seguem as diretrizes do Plano Diretor e ações previstas para melhoria da mobilidade urbana do município.

#### **4.4.1 Transporte Especial Público**

Não houve manifestação relatada em documentos como os Planos Plurianuais da Gestão Municipal sobre ações previstas para mobilidade urbana de Palmas (TO) em relação a essa diretriz do Plano Diretor durante o estudo proposto.

#### **4.4.2 Bicicleta como Veículo de Transporte Urbano**

Quanto à implantação de ciclovias, a Secretaria de Mobilidade e Transporte durante o plano plurianual de 2014 entrou com um pedido de financiamento no Ministério das Cidades para a execução de uma via exclusiva para bicicletas, com uma extensão de 7.013,85 m, compreendendo a Av. Theotônio Segurado nos trechos que ligam Aureny III a ULBRA e Avenida NS –1 entre as Avenidas LO-02 e LO- 08. O processo está em fase de contratação e está prevista a sua implantação nos anos posteriores.

- Criar ciclovia com integração as várias regiões (ARNOS e região Sul, Aureny III e região norte, TO-050).
- Projetar ciclovias e eixos viários expressos fáceis
- Necessidade de ciclovia e estacionamentos de bicicletas com segurança em pontos estratégicos.

#### **4.4.3 Sistema Viário Para Pedestres**

Não houve manifestação relatada em documentos como os Planos Plurianuais da Gestão Municipal sobre ações previstas para mobilidade urbana de Palmas (TO) em relação a essa diretriz do Plano Diretor durante o estudo proposto.

#### **4.4.4 Implantação da Acessibilidade**

Com relação à locomoção dos usuários, alguns projetos estão sendo estudados e espera-se que sejam positivos conforme o plano anual do ano de 2014, tais como: implantação do sistema corredor estrutural, previsto no canteiro da Avenida Teotônio Segurado, com a finalidade de contribuir para a melhoria no trânsito, mobilidade e acessibilidade.

- Novos emplacements de endereços na cidade novo ou antigo.
- Criação de novos terminais de integração com endereços de linhas para facilitar a locomoção.
- Calçadas adaptadas para pessoas com necessidades especiais
- Abertura dos quatro lados das quadras centrais da cidade.
- Abertura dos espaços nas ruas sem saída dos lotes.
- Integração de Taquaruçu e Av. Teotônio Segurado pela Avenida Perimetral.
- Duplicação da Avenida Perimetral Norte.

#### **4.4.5 Transporte Coletivo**

Outro projeto em estudo é a criação do Centro de Integração de Cidadania, que tem o objetivo de facilitar a vida da população que vive nas periferias, recebendo serviços públicos, diminuindo, assim, a superlotação no transporte coletivo segundo plano plurianual do ano de 2014.

- Integração da região central e sul pelo transporte coletivo dada a distância.
- Abrir concorrências para novas linhas de ônibus coletivo, urbano e escolar.
- Inserir linhas de ônibus que passem próximo aos postos de saúde e escolas na região norte.
- São necessários vários terminais intermodais nas vias de transporte coletivo.
- Catraca eletrônica ao invés de lombadas.
- Criar empresa de transporte coletivo municipal.
- Iluminação adequada nos pontos de ônibus e cabines telefônicas próximas aos pontos.

- Construção de outros terminais de integração.
- Reformas, integração e mudanças no sistema de transporte coletivo.
- Implantação do eixo de transporte de massa.
- Falta cooperativas de vans e transporte urbano.
- Via exclusiva para ônibus conforme recomenda o Ministério das Cidades.

#### **4.4.6 Gestão Municipal**

Não houve manifestação relatada em documentos como os Planos Plurianuais da Gestão Municipal sobre ações previstas para mobilidade urbana de Palmas (TO) em relação a essa diretriz do Plano Diretor durante o estudo proposto.

## 5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Brasil é um país de contrastes, enquanto que algumas regiões desfrutam do desenvolvimento econômico e social, outras encontram dificuldades em vários setores. Devido o crescimento acelerado e descontrolado, as cidades muitas vezes ficam impossibilitadas de cumprir, adequadamente, sua função social.

O Plano Diretor Participativo das cidades é uma possibilidade política de planejamento que traz à tona os interesses sociais populares. Assim, o Plano Diretor Participativo é entendido como um dos elementos de conformação do espaço urbano que será tanto mais efetivo quanto mais sua elaboração for embasada em uma análise crítica das dinâmicas social e espacial das cidades e tanto mais justo quanto mais a participação democrática popular for um dos elementos centrais para suas diretrizes contribuindo para a mobilidade de um município.

Destaca-se as contribuições das diretrizes do Plano Diretor do município de Palmas (TO) e as demandas da população referentes à mobilidade urbana que influenciaram algumas ações realizadas no desenvolvimento da gestão municipal no período de 2006 a 2014 como objetivo deste trabalho. As diretrizes do Plano Diretor de Palmas foram observadas e identificadas para enfatizar a situação da Capital, sabendo que os trabalhos dos indicadores contínuos, visto que todas demandas contidas no trabalho foram votadas democraticamente na Câmara Municipal a partir de audiências públicas contribuindo para a mobilidade da cidade.

As diretrizes do Plano Diretor Participativo foram explanadas e cruzadas, identificando as premissas realizadas pela gestão da cidade voltadas para o Transporte Especial Público, Bicicleta como Veículo de Transporte Urbano, Sistema Viário para Pedestre, Implantação da Acessibilidade, Transporte Coletivo e Gestão Municipal.

A identificação das contribuições das audiências públicas nos documentos públicos explanados através das atas de reuniões ordinárias que foi de grande importância para realização de ações desenvolvidas pela gestão municipal, pois nelas constavam as demandas da população para melhoria da mobilidade urbana do município.

Percebeu-se, a partir da análise documental, que a própria Prefeitura, com os programas 'Prefeitura nos bairros' e 'Palmas minha cidade', facilitou, durante o período que envolve os anos estudados, as demandas da população do Município,



também percebeu-se que não houve planejamento para realização das demandas solicitadas pela população nos documentos estudados.

A implantação de melhorias na mobilidade urbana, segundo o Plano Diretor de Palmas e as audiências públicas realizadas para o Plano Plurianual do Município, foi evidenciada nos resultados deste estudo onde notou-se que alguns documentos não deram seguimentos nas atividades dos planejamentos devido a questões políticas de mandato da gestão municipal. As mais diversas instâncias envolvidas como prefeituras, Plano Diretor, Plano Plurianual (PPA), Audiências Públicas, convergem para a construção de política urbana que requer, sobretudo, a constituição de uma gestão onde a participação da sociedade é imprescindível.

Frisou-se, entretanto, que as obras não iniciadas ou não acabadas apontadas neste estudo, e que estão registradas em documentos, ficarão para os próximos anos ou para a próxima gestão administrativa, conforme a Prefeitura de Palmas, que alega situação econômica não viável ou tempo não hábil para execução de todas as reivindicações enviadas à gestão pública nas reuniões informais com representantes de bairros e nas cópias das atas das audiências públicas realizadas.

Certamente, algumas ações como um estudo de viabilidade de concretização e um planejamento estratégico para as demandas da população que faltam ser realizadas juntamente a continuação de programas nos bairros com sessões itinerantes como “Palmas minha cidade” e “Prefeitura nos Bairros”, em forma de debates e elaboração de demandas junto a gestão municipal seria satisfatória para ambas partes para saber a realidade financeira da cidade antes da realização das audiências públicas, assim também implantar novas políticas públicas de transporte para melhoria da mobilidade urbana da cidade.

Esta pesquisa contribuiu para uma discussão para sugestão futuras de estudo como a investigação quanto o traslado que a população realiza no município e sua importância em relação a motivos pertinentes a locomoção e utilização do transporte coletivo.

A obtenção de resultados e discussões referentes aos objetivos propostos, a cerca de documentos públicos que irão possibilitar continuidade da pesquisa e esclarecimentos quanto a importância de um Plano Diretor Participativo e certamente as Audiências Públicas e o Plano Diretor contribuíram para a mobilidade da cidade de Palmas (TO).

## REFERÊNCIAS

ABNT - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. **NBR 15575-1:** edificações habitacionais – desempenho e requisitos gerais. Rio de Janeiro, 2013.

\_\_\_\_\_. **NBR 15575-3:** edificações habitacionais – desempenho e requisitos para os sistemas de pisos. Rio de Janeiro, 2013.

\_\_\_\_\_. **NBR 14022:** acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros. Rio de Janeiro, 2006.

ANTP - ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTE PÚBLICO. **Transporte público em 2005.** Disponível em: <<http://www.antp.org.br>>. Acesso em: 15 março 2014.

\_\_\_\_\_. **Mobilidade e cidadania.** São Paulo, 2003.

ASPLAN. **Plano diretor de desenvolvimento da região central ou grande entorno de Palmas, governo do estado do Tocantins.** Assessoria de Planejamento e Coordenação, 1994.

BARCZAK, R; DUARTE, F. **Impactos ambientais da mobilidade urbana:** cinco categorias de medidas mitigadoras. Environmental impacts of urban mobility: five categories of mitigating measure. URBE: revista brasileira de gestão urbana = Brazilian Journal of Urban Management, v.4, n.1, p.13-32, jan./jun.2012.

BRASIL. **Estatuto da Cidade:** guia para implementação pelos municípios e cidadãos. Brasília: Instituto Polis/Caixa Econômica Federal, 2001.

\_\_\_\_\_. **Código Nacional de Trânsito e seu regimento:** Lei n. 5.108, de 23 de setembro de 1997.

\_\_\_\_\_. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília. 5 out. 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/htm)>. Acesso em: 7 de maio de 2014.

\_\_\_\_\_. **Texto constitucional promulgado em 5 de outubro de 1998.** – Brasília: Subsecretaria de Edições Técnicas, 2007.

BRASIL. CÂMARA DOS DEPUTADOS. **Lei n. 10.257, de 10 de jul. 2001:** regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <<http://www.camara.gov.br/sileg/integras/463822.pdf>>. Acesso em: 10 julho 2014.

\_\_\_\_\_. **Lei n. 10.098, de 19 de dezembro de 2000:** estabelece normas e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Diário Oficial da União, Brasília: 19 dezembro 2000.

\_\_\_\_\_. **Lei n. 12.587 de 03 de janeiro de 2012:** institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)>. Acesso em: 08 abril 2015.

\_\_\_\_\_. **Estatuto da cidade:** guia para implementação pelos municípios e cidadãos. 2 ed. Brasília: Câmara dos Deputados - Coordenação de Publicações, 2002.

\_\_\_\_\_. **Código de Trânsito Brasileiro.** 2008. Disponível em: <<http://denatran.gov.br/publicacoes/download/ctb.pdf>>. Acesso em: 15 dezembro 2015.

BRASIL. INSTITUTO DE ENERGIA E MEIO AMBIENTE. **A bicicleta e as cidades:** como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana. Brasília, DF: 2010.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Implementação do decreto n. 5296/04 para a construção da cidade acessível.** Brasília, 2008b. Brasil Acessível: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana, 3.

\_\_\_\_\_. **Política nacional de mobilidade urbana:** princípios e diretrizes. Brasília: Ministério das Cidades, 2004.

\_\_\_\_\_. **Plano diretor participativo:** guia para elaboração pelos municípios e cidadãos. Brasília: Ministério das Cidades, 2004.

\_\_\_\_\_. **Estatuto da mobilidade urbana.** Brasília: Ministério das Cidades, 2005.

\_\_\_\_\_. **Plano diretor participativo.** Brasília: Ministério das Cidades, 2005.

\_\_\_\_\_. **Secretaria de Transportes de Mobilidade Urbana:** gestão integrada da mobilidade urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2006.

\_\_\_\_\_. **Secretaria de Transportes de Mobilidade Urbana:** mobilidade e desenvolvimento urbano. Brasília: Ministério das Cidades, 2006.

\_\_\_\_\_. **Mobilidade urbana.** Brasília: Ministério das Cidades, 2006. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/index.php/component/search/?searchword=mobilidade+urbana&ordering=&searchphrase=all>>. Acesso em: 07 maio 2014.

\_\_\_\_\_. **Caderno PlanMob:** para elaboração de plano de mobilidade urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2007.

\_\_\_\_\_. **Caderno plano de mobilidade:** para orientação aos órgãos gestores municipais na elaboração dos Planos Diretores de Mobilidade Urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2005.

BRASIL. SENADO FEDERAL. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília: Centro Gráfico, 2014.

\_\_\_\_\_. **Lei n.10.098/2000**: lei de acessibilidade. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 15 agosto 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei n.10.098/2000**. Disponível em: <<http://www.planalto.gov.br/>>. Acesso em: 25 abril 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei n. 4.380, de 21 de agosto de 1964**: institui a correção monetária nos contratos imobiliários de interesse social, o sistema financeiro para aquisição da casa própria.

\_\_\_\_\_. **Lei n.10.098, de 19 de dezembro de 2000**. Estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências. Brasília, DF. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LeisL098](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LeisL098)>. Acesso em: 01 setembro 2015.

\_\_\_\_\_. **Lei 10.741, de 1º de outubro de 2003**: dispõe sobre o Estatuto do Idoso e dá outras providências. Brasília, 2003.

\_\_\_\_\_. **Lei n.10.048 de 19 de dezembro de 2000**: estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências.

\_\_\_\_\_. **Decreto n. 5.296/2004**: a cota de deficientes físicos, visuais, auditivos e mentais nas empresas-Inconsistências e Inconstitucionalidades.

\_\_\_\_\_. **Declaração Universal dos Direitos Humanos**: adotada e proclamada pela resolução 217 A - III Assembleia Geral das Nações Unidas em 10 de dezembro de 1948. Brasília. 1998. Disponível em: <<http://www.oas.org/>>. Acesso em: 15 dezembro 2015.

BOARETO, R. A. **Mobilidade urbana sustentável**. São Paulo: Revista dos Transportes Públicos n. 100, 2003.

BRAGA, R. **Aspectos da ordenação territorial nas leis orgânicas municipais do Estado de São Paulo**. 1993, 127f. Dissertação (Mestrado em Geografia)– FFLCH. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1993.

\_\_\_\_\_. **Plano diretor municipal**: três questões para discussão. Caderno do Departamento de Planejamento, UNESCO, Presidente Prudente, v. 1, n. 01, agosto de 2010.

BUCCI, M. P. D. **Gestão democrática da cidade**. São Paulo: EAF, 2002.

CALDAS, L. R.; MOREIRA, M. M.; SPOSTO, R. M. **Acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida segundo os requisitos da norma de desempenho**: um

estudo de caso para as áreas comuns de edificações habitacionais de Brasília-DF. *In: Revista Eletrônica de Engenharia Civil*. Brasília: v. 10, n. 2, p. 23-28, 2015.

CÂMARA, J. A. **Plano diretor**. *In: DALLARI, Adilson Abreu; FERRAZ, Sergio. Estatuto da Cidade*. São Paulo: Malheiros, 2010.

CAMARGO, L. T.; MORAES, S. T. **Plano diretor participativo: os desafios da Gestão Democrática da Política Urbana no município de Joinville (SC)**. *In: Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*. v. 11, n. 2, p. 292-311, Taubaté/SP, 2015.

CARDOSO, L.; MATOS, R. **Acessibilidade urbana e exclusão social: novas relações, velhos desafios**. *In: Simpósio Nacional de Geografia Urbana*. Florianópolis: 2007.

CARNEIRO, R. J. M. **Organização da cidade**. São Paulo: Max Limond, 1998.

CARVALHÊDO, W. S.; LIRA, E. **Palmas ontem e hoje: do interior do cerrado ao portal da Amazônia**. *In: OBSERVATORIUM: Revista Eletrônica de Geografia*. v. 1. n. 2, jul. 2009.

CARVALHO FILHO, J. S. **Comentários ao estatuto da cidade**. 5. ed. rev. e ampl. São Paulo: Atlas, 2013.

CASTRO, C. C.; KANASHIRO, M. **Mobilidade urbana sustentável: proposta de um sistema cicloviário para Londrina**. *Periódico Técnico e Científico Cidades Verdes*. v. 3, n. 8, p. 49-63, 2015.

CELLARD, A. **A pesquisa qualitativa: enfoques epistemológicos e metodológicos**. Petrópolis: Vozes, v. 295, p. 2010-2013, 2008.

CPA - COMISSÃO PERMANENTE DE ACESSIBILIDADE. **Mobilidade acessível na cidade de São Paulo**. 2005. Disponível em: <[http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/cao\\_civel/aa\\_ppdeficiencia/aa\\_ppd\\_diversos/acessibilidade\\_sp.pdf](http://www.mpsp.mp.br/portal/page/portal/cao_civel/aa_ppdeficiencia/aa_ppd_diversos/acessibilidade_sp.pdf)>. Acesso em: 09 setembro 2014.

CNM/SEBRAE - CONFEDERAÇÃO NACIONAL DE MUNICÍPIOS. **O negócio é participar: a importância do plano diretor para o desenvolvimento municipal**. Brasília, 2006.

CONFEA - CONSELHO FEDERAL DE ENGENHARIA ARQUITETURA E AGRONOMIA. **Plano diretor participativo: guia para elaboração pelos municípios e cidadãos**. 2004.

CUNHA, E. W. A. P. **A pessoa com deficiência no espaço urbano: caminhos para formalização da inclusão**. *In: Caminhos de Geografia*. Uberlândia. v. 11, n. 33 p.76-90, mar/2010.

CRUZ, S.; OLIVEIRA, L. **Dossiê mobilidade urbana em Palmas (TO)** Goiânia: *In: Revista UFG*, 2012.

EMBARQ BRASIL. **DOTS cidades**: manual de desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável. Porto Alegre: EMBARQ Brasil, 2014.

ESTUDO MOBILIZE 2011. **Diagnóstico da mobilidade urbana sustentável em capitais brasileiras**. São Paulo: Mobilize, 2011.

FERRAZ, A. C. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano**. São Paulo: Rima, 2004.

FREGOLENTE, R. **Caracterização da acessibilidade em espaços públicos e a ergonomia e o desenho universal contribuindo para a mobilidade de pessoas portadoras de necessidades especiais**: estudo de caso. 2008. 169f. Dissertação (Mestrado em Desing). Faculdade de Arquitetura, Artes e Comunicação. Bauru: Universidade Estadual Paulista, 2008.

FIGUEIRA, D. G. **História**. São Paulo: Ática, 2005.

FREITAS, P. V. N.; SILVEIRA, J. A. R.; CASTRO, A. A. B. C. **Qualidade em serviços de transporte público urbano**: uma contribuição teórica. *In*: Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, v. 3, n. 15, p. 176-192, 2015.

FONTES, L.; LIMA, O. J. **Qualidade em serviços de transportes**: conceituação e procedimento para diagnóstico. Escola Politécnica da Universidade de São Paulo – Departamento de Engenharia de Transportes: São Paulo, 1995.

GOMIDE, A. Á. **Mobilidade urbana e inclusão social**: desafios para o transporte urbano no Brasil. *In*: Revista dos Transportes Públicos, n. 10, p. 57-64, 2008.

GARCIA, C. C. **Sociologia da acessibilidade**. 1. ed. Curitiba: IESDE, 2012.

GONÇALVES, M. P.; PERES, R. B. **O conceito de desenvolvimento orientado ao transporte (DOT) e suas aplicações no Brasil**. *In*: Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades. v. 3, n. 18, p. 63–69, 2015.

HICKMAN, R. **A integração do transporte para prática**. Curitiba: BANISTER, 2010.

IBAM - INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL. **Estatuto da cidade**: para compreender. Rio de Janeiro: IBAM, 2001.

\_\_\_\_\_. **Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República**. Rio de Janeiro: IBAM, 2001.

INSTITUTO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo demográfico de 2000 de Palmas**. IBGE, 2004.

IPEA - INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA. **Transporte urbano e inclusão social**: elementos para políticas públicas. *In*: Texto para Discussão n. 960. Brasília, 2003.

\_\_\_\_\_. **Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais.** Boletim políticas sociais – acompanhamento e análise. v. 12. Brasília: IPEA, 2006a.

IPUP - INSTITUTO DE PLANEJAMENTO DE PALMAS. **Caderno de Revisão do Plano Diretor de Palmas.** Palmas: IPUP, 2002.

\_\_\_\_\_. **Caderno de revisão do plano diretor,** Instituto de Planejamento Urbano de Palmas/TO, 2003.

\_\_\_\_\_. **Caderno de Revisão do Plano Diretor de Palmas.** Plano Diretor de Ordenamento Territorial. Palmas, 2002.

\_\_\_\_\_. **Decreto municipal nº. 271 de 26 de julho de 1996.** Aprova o Parcelamento do Solo do Jardim Aurenny I. 1996.

\_\_\_\_\_. **Decreto municipal nº. 272 de 26 de julho de 1996.** Aprova o Parcelamento do Solo do Jardim Aurenny II. 1996.

\_\_\_\_\_. **Decreto municipal nº. 321 de 12 de novembro de 1996.** Aprova o Parcelamento do Solo do Jardim Aurenny IV. 1996.

\_\_\_\_\_. **Lei municipal nº. 368 de 17 de fev. de 1993.** Dispõe sobre a divisão da Área Urbana da Sede do Município de Palmas em Zonas de Uso e dá outras providências. 1993.

\_\_\_\_\_. **Lei municipal nº. 468 de 06 de janeiro de 1994.** Aprova o Plano Diretor Urbanístico de Palmas (PDUP) e dispõe sobre a divisão do solo do município, para fins urbanos. 1994.

\_\_\_\_\_. **Lei municipal Complementar nº. 58 de 16 de set. de 2002.** Institui o Macro Zoneamento Territorial do Município de Palmas e dá outras providências. 2002.

\_\_\_\_\_. **Memorial descritivo de Palmas.** Grupo Quatro S/C, 1989.

\_\_\_\_\_. **Memorial da concepção.** Palmas: Grupo Quatro S/C, 1989.

\_\_\_\_\_. **Plano diretor participativo do município de Palmas.** Prefeitura Municipal de Palmas, Tocantins, 1998.

ITOPKIN, J. M.; PICKUP, L. **Comutação de transportes:** experiências de participação. *In:* Relatório de Síntese, Dubin: Fundação Europeia para a Melhoria das condições de vida e de trabalho. Dubin, 1985.

KEINERT, T. M. M; KARRUZ, A. P.; KARRUZ, S. M. **Terra livre.** São Paulo. ano. 18, v. I, n. 18, p. 115-132, jan-jun/2002.

LIRA, E. R. **A gênese de Palmas (TO).** Universidade Estadual Paulista, 1995. 296f. Dissertação de Mestrado em Geografia – Faculdade de Ciência e Tecnologia. Presidente Prudente, 1995.

\_\_\_\_\_. **A produção do espaço de palmas:** comprometer para desenvolver produção acadêmica. Porto Nacional, v. 2, n. 2, p. 157-171, jan-dez/2005.

MAGALHÃES, M. T. Q.; ARAGÃO, J. J. G.; YAMASHITA, Y. **Definição de transporte:** uma reflexão sobre a natureza do fenômeno e objeto da pesquisa e ensino em transportes. *In:* Revista Transportes, v. 22, n. 3, p. 21-26, 2014.

MAGANIN, R. C.; SILVA, A. N. R. **A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana.** *In:* Revista Transportes, v.16, n.1, p. 25-35, 2008.

MALDEDANER, T.; SANTIN, J. R. **A importância do estatuto das cidades na busca por cidades mais justas.** *In:* II seminário de Departamento de Demandas Sociais e Políticas Públicas Contemporânea, 2015.

MANCINI, M. T. **Planejamento urbano baseado em cenários de mobilidade sustentável.** Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo. São Carlos, 2011.

MEIRELLES, H. L. **Direito municipal Brasileiro.** 16. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2009.

MENEZES, M. R. **O lugar do pedestre no plano piloto de Brasília.** Dissertação de Mestrado. FAU/UNIB, Brasília, 2008.

MIRANDA, H. F. **Mobilidade urbana sustentável e o caso de Curitiba.** 2010. 178f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transporte) – Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2010.

MIRALLES-GUASCH, C. **Ciudad y transporte.** Editorial Ariel, 2002.

MOREIRA, S. V. **Análise documental como método e como técnica.** São Paulo: Atlas, 2005.

MOREIRA, P. N. B.; DANTAS, F. A. C.; MARTINS, R. **Algumas contribuições de Milton Santos para a compreensão do Plano Diretor Participativo das Cidades.** *In:* Revista Eletrônica Caminhos de Geografia. Uberlândia, v.16, n. 55, p. 174-185, set/2015. Disponível em: <<http://www.seer.efu.br/index.php/camminhosdegeografia>>. Acesso em: 13 dezembro 2015.

MOREIRA, P. N. B. **Contribuições para a compreensão do plano diretor participativo das cidades.** *In:* Revista Eletrônica Caminhos de Geografia, Uberlândia, v.16, n. 55, set/2015.

OPKIN, J. M. **Comutação de transportes:** experiências de Participação. 1985. Disponível em: <<http://www.gta.ufrj.br/~miguel/docs/redes1/lista1.pdf>>. Acesso em 12 dezembro 2015.

ONU - ORGANIZAÇÕES DAS NAÇÕES UNIDAS. **Convenção dos direitos das pessoas com deficiência.** ONU, 2008.



OLIVEIRA, A. A. P.; BARROS, A. **Métodos e técnicas de pesquisas em comunicação** São Paulo: Atlas, 2007.

OLIVEIRA, J. G. R. **A importância do sistema de transporte coletivo para o desenvolvimento do município de Campo Grande–MS**. Universidade Católica Dom Bosco: Campo Grande, 2007.

PALMAS. CÂMARA DOS VEREADORES DE PALMAS. **ATA n.01 da 1ª Audiência Pública do Plano Diretor de Palmas**. Realizada no dia 03 de setembro de 2005, Auditório da Escola Técnica Federal. Palmas, 2005.

\_\_\_\_\_. **ATA n.02 da 2ª Audiência Pública do Plano Diretor de Palmas**. Realizada no ano de 2009.

\_\_\_\_\_. **ATA n.03 da 3ª Audiência Pública do Plano Diretor de Palmas**. Realizada no ano de 2013.

PEREIRA, A. **Dossiê mobilidade urbana em Palmas (TO)**. Goiânia: Revista UFG, 2012.

PICKUP, L. **Comutação de transportes: experiências de participação**. Dubin, 1985.

PÓLIS. **Estatuto da cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos**. 2. ed. Brasília: IBAM, 2002.

\_\_\_\_\_. **Plano diretor: participar é um direito**. São Paulo: IBAM, 2005.

PORTAL G1. **Notícias da cidade da região do Paraíba**. Disponível em: <<http://www.portalg1.com.br/pdf>> Acesso em 20 de agosto 2014

PRADO, A. R. **Unidades de políticas públicas: município acessível ao cidadão**. São Paulo: Atlas, 2001.

PREFEITURA MUNICIPAL DE PALMAS. **Caderno de revisão do plano diretor**. Instituto de Planejamento Urbano de Palmas, p. 36, 2005.

RAIA JUNIOR, A. A. **Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informações geográficas**. Tese de Doutorado. São Carlos, São Paulo, 2000.

RIBEIRO, L. C. Q.; CARDOSO, A. L. **Reforma urbana e gestão democrática: promessas e desafios do Estatuto da Cidade**. Palmas: UFT, 2003.

RODRIGUES, M. V. **Qualidade e acreditação na gestão**. São Paulo: FGV, 2015.

RODRIGUES, S. S. **A importância da educação social no processo de efetivação do controle social da política nacional de saneamento básico no Brasil**. São Paulo: Faesp, 2006.

ROGERS, R. **Cidades para um pequeno planeta**. 2001. Disponível em: <[http://www.aedificandi.com.br/aedificandi/N%C3%BAmero%202/2\\_pequenoplaneta.pdf](http://www.aedificandi.com.br/aedificandi/N%C3%BAmero%202/2_pequenoplaneta.pdf)>. Acesso em 11 setembro 2015.

\_\_\_\_\_. **“Urbanização”**. Trad. Manuel J. C. Ferreira, 5 ed. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

ROGERS, R.; GUMUCHDJIAN, P. **Cidades para um pequeno planeta**. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.

SABOYA, R. **Concepção de um sistema de suporte à elaboração de planos diretores participativos**. Tese (Doutorado) Pós-Graduação em Engenharia Civil na Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2007.

SANTIN, J.R. **A gestão democrática municipal no Estatuto da Cidade e a teoria do discurso Habermasiana**. Passo Fundo, 2004.

SANTOS, S.; GOMES, Flávio dos Santos. **Sonhando com a terra, construindo a cidadania**. História da cidadania, v. 2, p. 446-467, 2003.

SANTOS, A. R. **Estado e política pública urbana: a revitalização do Centro de Santos**. 2012, 236f. Tese (Doutorado em Sociologia) Faculdade de Ciências e Letras. Universidade Estadual Paulista, 2012.

SANTOS, M. **O espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. Milton Santos. v. 4. Editora da Universidade de São Paulo, 2008.

\_\_\_\_\_. **Pensando o espaço do homem**. São Paulo: EdUSP, 2004.

SANTOS, D. N. **Acessibilidade: o papel do poder público e dos profissionais**. Disponível em: <[http://www.crea-sc.org.br/portal/index.php?cmd=artigos-detalle&id-2111#.U\\_xywvldWzw](http://www.crea-sc.org.br/portal/index.php?cmd=artigos-detalle&id-2111#.U_xywvldWzw)>. Acesso em: 26 agosto 2014.

SANTOS, D. S.; ALCÂNTARA JUNIOR, J. O. **Mobilidade e acessibilidade para as pessoas com deficiência física no ônibus em São Luís (MA)**. 2015.

SANTOS, P.; VAZ, J. C. **Cartilha mobilidade urbana e desenvolvimento urbano**. 2005. Disponível em: <[http://polis.org.br/publicacoes\\_interno.asp?codigo=194](http://polis.org.br/publicacoes_interno.asp?codigo=194)>. Acesso em: 13 setembro 2015.

SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA (SEMOB). **Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade por bicicleta nas cidades, PlanMob**. Brasília: 2007.

SEDUH - SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO. **Programa de melhoramento do transporte e mobilidade de Palmas PROMOB- PALMAS**: prefeitura municipal de Palmas (TO). Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação. Fevereiro, 2006.

\_\_\_\_\_. **Caderno de revisão do plano diretor de Palmas**. Palmas, 2006.

SEGAWA, H. **Arquiteturas no Brasil 1900 – 1990**. São Paulo: Edusp, 1999.

SEPLAN - SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO. **Atlas do estado do Tocantins: subsídios ao planejamento da gestão territorial**. Palmas: Governo do Estado do Tocantins - Secretaria do Planejamento e do Meio Ambiente, dez. 2005.

SILVA, J. A. **Direito urbanístico brasileiro**. 7. ed. São Paulo: Malheiros Editores, 2008.

SILVA FILHO, N. G. **O centro do Recife: um olhar que evidencia sua importância através da mobilidade urbana**. *In: I Seminário Internacional Urbicentros: morte e vida nos centros urbanos*, 2010.

SILVA, R. M. **Proposição de programa para implantação de acessibilidade ao meio físico**. 2004, 119f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção). Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, 2004.

SILVA, N. O. **O plano diretor como instrumento fundamental de planejamento sustentável das cidades**. *In: Revista de Filosofia do Direito do Estado e da Sociedade*. v. 6, n.1, jan-jun/2015.

SILVA, A. M. D. F. **A funções da propriedade e o plano diretor como instrumento de composição dos interesses privados e públicos**. *In: Revista de Filosofia do Direito do Estado e da Sociedade*. v.04, n.01, jan-jun/2013.

SILVEIRA, M. O. **Mobilidade sustentável: a bicicleta como um meio de transporte integrado**. 2010, 155f. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2010.

SILVEIRA, M. R.; COCCO, R. G. **Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano**. *In: Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 12.1, p. 63-81, 2011.

SUNFELD, C. A. **O estatuto das cidades e suas diretrizes**. *In: DALLARI, Adilson Abreu; FERRAZ, Sérgio. Estatuto da Cidade*. São Paulo: Malheiros, 2010.

TAGORE, M. R.; SKIDAR, P. K. **O novo parâmetro sobre acessibilidade e mobilidade**. Sidney, 1995.

TOCANTINS (ESTADO). **Tocantins em dados**. Palmas, 1996.

VASCONCELLOS, E. A. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. 3. ed. São Paulo: Anablume, 2010.

\_\_\_\_\_. E. A. **A cidade o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005.

\_\_\_\_\_. **Desvendando a política brasileira de mobilidade urbana.** *In:* 15º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito–Paz e Mobilidade para Todos. Goiânia: ANTP, 2005.

WILSON, R. T. **Understanding local governance:** in international perspective. *In:* Revista de Administração de Empresas, 40 (2), p. 51-63, apr-jun/2000a.

\_\_\_\_\_. **Knowledge and policy action in urban development:** if we know so much, why is the urban condition not improving. *In:* Revista de Administração de Empresas, 40 (2), p.47-55, jan-mar/2000,

XAVIER, D. **O caminho do pedestre. Uma análise dos passeios públicos na cidade de São Paulo.** Disponível em:  
<<http://www.belasartes.br/revistabelasartes/downloads/artigos/5/o-caminho-do-pedestre.pdf>>. Acesso em: 10 setembro 2015.