

UNIVERSIDADE FEDERAL DO SUL E SUDESTE DO PARÁ - UNIFESSPA
INSTITUTO DE ESTUDOS EM DIREITO E SOCIEDADE - IEDS
FACULDADE DE DIREITO – FADIR
BACHARELADO EM DIREITO

TAINÁ LIMA CARNEIRO

TRANSPORTE PÚBLICO DE MARABÁ/PA: DIFICULDADES E SUPERAÇÃO.

MARABÁ-PA
2023

TAINÁ LIMA CARNEIRO

TRANSPORTE PÚBLICO DE MARABÁ/PA: DIFICULDADES E SUPERAÇÃO.

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado à Faculdade de Direito, do Instituto de Estudos em Direito e Sociedade da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, como requisito para a obtenção do grau de Bacharela em Direito.

Orientador: Gabriel M. de Outeiro.

MARABÁ-PA

2023

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará
Biblioteca Setorial Josineide da Silva Tavares

C289t Carneiro, Tainá Lima
Transporte público de Marabá/PA: dificuldades e superação / Tainá
Lima Carneiro. — 2023.
50 f. : il. color.

Orientador(a): Gabriel M. de Outeiro.
Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) - Universidade Federal do Sul
e Sudeste do Pará, Campus Universitário de Marabá, Instituto de Estudos em
Direito e Sociedade, Faculdade de Direito, Curso de Bacharelado em Direito,
Marabá, 2023.

1. Política de transporte urbano – Marabá (PA). 2. Política urbana – Marabá
(PA). 3. Urbanização. 4. Transporte urbano - Legislação. 5. Cidades e vilas. 6.
Política pública. 7. Planejamento urbano. I. Outeiro, Gabriel M. de, orient. II.
Título.

CDD: 22. ed.: 711.7098115

Elaborado por Miriam Alves de Oliveira – CRB-2/583

TAINÁ LIMA CARNEIRO

TRANSPORTE PÚBLICO DE MARABÁ/PA: DIFICULDADES E SUPERAÇÃO.

Trabalho de Conclusão de Curso, apresentado à Faculdade de Direito, do Instituto de Estudos em Direito e Sociedade da Universidade Federal do Sul e Sudeste do Pará, como requisito para a obtenção do grau de Bacharela em Direito.

Orientador: Gabriel Outeiro.

Data de aprovação: Marabá (PA), 07 de dezembro de 2023.

Banca Examinadora:

Prof. Dr. Gabriel Outeiro
Orientador

Prof. Dr. Roberto Leonardo Ramos

RESUMO

Este trabalho aborda os aspectos das políticas de mobilidade urbana do Plano Diretor de Marabá/PA, a luz da Constituição Federal de 1988, da Lei nº 12.587/2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana e do Estatuto da Cidade – Lei nº 10.257/2001. Considerando os ciclos econômicos e o rápido crescimento urbano e populacional de Marabá, somando com o aumento do fluxo de viagens motorizadas, a pesquisa em questão tem como objetivo inferir os aspectos das políticas de mobilidade urbana do Plano Diretor Municipal (PDM) de Marabá/PA. Para tanto, buscou revisitar a doutrina e a legislação para identificar o conceito de direito à cidade e a mobilidade urbana. Como também verificar os elementos de políticas de mobilidade urbana implementadas pelo PDM/Marabá, discutindo as características e seus desdobramentos na aplicação das políticas de mobilidade urbana e considerando possíveis alternativas para a melhoria da efetivação dessas políticas, como o Sistema Único de Mobilidade (SUM). Para assim, proporcionar o direito fundamental de locomoção aos munícipes, que diariamente tem que se locomover do núcleo residencial para o núcleo de trabalho, escolar ou para ter acesso a cultura e ao lazer.

Palavras-chave: Urbanização. Plano Diretor Municipal de Marabá. Mobilidade urbana. Direito à cidade. Desafios e superações.

ABSTRACT

This work addresses aspects of the urban mobility policies of the Marabá/PA Master Plan, in light of the Federal Constitution of 1988, Law No. 12,587/2012 – National Urban Mobility Policy and the City Statute – Law No. 10,257/2001. Considering the economic cycles and the rapid urban and population growth of Marabá, coupled with the increase in the flow of motorized travel, the research in question aims to infer the aspects of urban mobility policies from the Municipal Master Plan (PDM) of Marabá/PA . To this end, we seek to revisit doctrine and legislation to identify the concept of right to the city and urban mobility. How to also verify the elements of innovative urban mobility policies by PDM/Marabá, discussing the characteristics and their consequences in the application of urban mobility policies and considering possible alternatives to improve the implementation of these policies, such as the Unified Mobility System (SUM) . In order to do so, provide the fundamental right of movement to citizens, who have to travel daily from the residential center to the work center, school center or to have access to culture and leisure.

Keywords: Urbanization. Marabá Municipal Master Plan. Urban mobility. Right to the city. Challenges and overcoming.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	8
2. HISTÓRICO DE MARABÁ	11
2.1 Crescimento territorial e populacional de Marabá/PA.....	11
2.2 Direito à mobilidade urbana: Análise da legislação de Marabá/PA.....	16
2.3 A mobilidade urbana de Marabá/PA	21
3. HISTÓRICO DA LEI DE MOBILIDADE URBANA NO BRASIL	29
3.1 Direito à cidade: Conceito e legislação	29
3.2 Direito a mobilidade urbana instituído na Lei nº 12.587/2012 e no Estatuto da Cidade.....	33
4. PROPOSTA DO SISTEMA ÚNICO DE MOBILIDADE URBANA (SUM).....	43
4.1 Sistema Único de Mobilidade (SUM).....	45
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	47

1. INTRODUÇÃO

O rápido crescimento das cidades brasileiras proporcionou um processo de urbanização, aumentando o fluxo de viagens motorizadas. Nesse sentido, a mobilidade urbana envolve a capacidade de deslocamento na cidade, abrangendo veículos, vias e infraestrutura necessária para o transporte de pessoas e cargas. Nota-se que os cidadãos utilizam diversos meios de transporte, como carro, ônibus, metrô e a bicicleta.

O direito à mobilidade urbana, integra o direito à cidade e visa garantir a locomoção de pessoas e cargas com qualidade e eficiência, conforme estipula a CF/88, no art. 5º, inc. XV, ao tratar do direito de ir e vir. A cidade de Marabá/PA, conta com uma população, segundo o Censo de 2022, de 271.321 mil habitantes, considerada como o principal centro socioeconômico do Sul e Sudeste do Pará, como a maioria das cidades brasileiras enfrenta desafios na aplicação de efetivas políticas públicas de mobilidade urbana.

O crescimento populacional desordenado, desprovido de um planejamento urbano adaptado às reais necessidades da cidade e a carência de um eficiente serviço de transporte público, intensifica o desafio da mobilidade urbana enfrentado pelo município. Esse problema é agravado pela escassez de transporte público, especialmente ônibus coletivo, que circulam na cidade. Vale ressaltar que Marabá é dividida em seis núcleos urbanos interligados por rodovias: Morada Nova, São Félix, Nova Marabá, Cidade Nova, Cidade Jardim e Marabá Pioneira.

Dado o levantamento feito a respeito do problema, bem como as experiências da pesquisadora, constata-se que há uma relação de insatisfação dos munícipes que utilizam o transporte coletivo. Diante disso, a pesquisa busca responder em seu horizonte: Quais os aspectos legais relacionados às políticas de mobilidade urbana do Plano Diretor Municipal (PDM) de Marabá?

Para inferir os aspectos de mobilidade urbana, a pesquisa tem como objetivos específicos revisar a doutrina e a legislação para conceitualizar o direito à cidade e à mobilidade urbana. Identificar os elementos das políticas de mobilidade urbana implementadas no PDM/Marabá, a luz do Estatuto da Cidade e da Lei nº 12.587/2012. Para assim, discutir as características do PDM/Marabá e seus desdobramentos na aplicação das políticas de mobilidade urbana, ou seja, como afetam no deslocamento dos marabaenses entre os núcleos para ter acesso a direitos fundamentais, tais como educação, saúde, segurança e oportunidades de cultura e lazer.

Primeiramente, propõe-se realizar um levantamento bibliográfico abrangente sobre a configuração do espaço urbano em Marabá e os direitos associados à cidade e a mobilidade

urbana. Como também, pretende-se realizar uma análise legislativa detalhada das políticas de mobilidade urbana estabelecidas no Plano Diretor Municipal de Marabá, considerando possíveis atualizações.

Foi elaborado o conceito de direito à cidade e como este é amparado no ordenamento jurídico brasileiro, traçando um histórico da lei de mobilidade urbana no Brasil, como também na legislação municipal, para estipular quais os princípios, diretrizes e instrumentos jurídicos para a garantia desse direito. Como também, foi feito levantamento de dados acerca da efetividade do direito à mobilidade urbana em Marabá, observando na prática quais os principais desafios que a cidade enfrenta.

Para tanto, realizou-se uma abordagem qualitativa, descritiva, apoiada por procedimento de levantamento bibliográfico e documental. A pesquisa documental legislativa envolve a análise de documentos legais cruciais para esta investigação, tais quais: 1) Constituição Federal de 1988: Carta Magna das leis brasileiras que estabelece os princípios relacionados aos direitos fundamentais e à organização do Estado. 2) Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana nº 12.587 de 2012: Lei federal que estabelece as bases para a política de mobilidade urbana no Brasil, incluindo orientações para o planejamento e gestão de transporte e mobilidade nas cidades. 3) Lei nº 10.257 de 2001, chamada de Estatuto da Cidade: Esta aborda questões relacionadas ao desenvolvimento urbano, ordenamento territorial e direito à cidade, fornecendo diretrizes importantes para o planejamento urbano e o 4) Plano Diretor Municipal de Marabá: O Plano Diretor é um documento específico para o município de Marabá, no qual serão analisadas as delimitações acerca das políticas de mobilidade urbana.

Ao término, conclui-se que os objetivos foram alcançados mediante uma análise detalhada do direito à cidade, possibilitando a identificação de potenciais respostas para superar os desafios na implementação de políticas de mobilidade urbana. Evidencia-se que a lacuna na efetivação dessas políticas está, em parte, vinculada ao orçamento aprovado pela administração municipal e à falta de cumprimento das cláusulas contratuais pelas empresas de transporte coletivo. Nesse contexto, foram apresentadas algumas alternativas discutidas tanto na Câmara Municipal, quanto no Congresso Nacional para tentar mitigar esse descaso com a população.

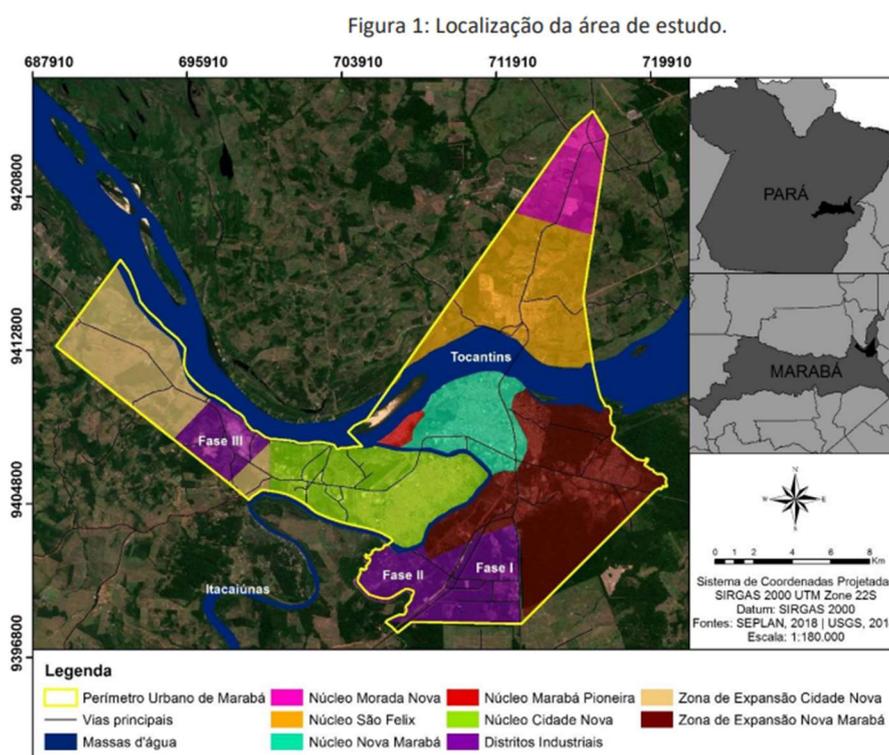
É importante ressaltar que o direito à cidade e a mobilidade urbana, assim como planejamento urbano é bem vasto, a pesquisa em questão não pretende explanar tudo e sim espera-se fazer uma contribuição para um maior esclarecimento sobre o direito à cidade e a mobilidade urbana em Marabá/PA. Destacando a importância de investimentos em transporte público para garantir o acesso aos serviços básicos de educação, saúde, emprego e lazer. Além

disso, espera-se que os resultados da pesquisa possam subsidiar políticas públicas voltadas para a melhoria da mobilidade urbana na cidade.

2. HISTÓRICO DE MARABÁ

2.1 Crescimento territorial e populacional de Marabá/PA

Marabá (Figura 1) é uma cidade média amazônica, com bastante amplitude no Sul e Sudeste do Pará, a qual alcançou essa relevância por conta de diferentes fatores geográficos, políticos, econômicos e históricos, esses fatores também foram responsáveis pelo seu crescimento urbano.



Fonte: Costa, S. T. L.; Farias, L. J. S.; Loureiro, G. E. 2020.

É importante ser feita previamente uma análise do contexto histórico para entender a formação do espaço demográfico e dos núcleos urbanos. Sua localização tem, por referência, o ponto de encontro de dois grandes rios, o Tocantins e o Itacaiunas, formando uma espécie de “y” no seio da cidade, que pode ser visto de cima. A sede municipal é basicamente formada por seis núcleos urbanos, interligados por rodovias, é a quinta cidade mais populosa do Pará. (IBGE, 2023)

Para entender o crescimento do espaço urbano, os autores Carvalho e Souza (2021) contextualizam historicamente desde as ocupações não indígenas até os ciclos de extrativismo de látex e de produção de castanha do Pará, abrangendo também os períodos de mineração, impulsionados tanto por iniciativas estatais quanto por projetos de empresas privadas, como é

o caso do empreendimento Alpa, conduzido pela mineradora Vale S. A. Essa abordagem busca mapear a evolução histórica desde o final do século XIX até os primeiros anos do século XXI.

Inicialmente, os autores abordam a conceitualização da produção do espaço urbano, baseando-se nos ensinamentos de Lefebvre (1973), que utiliza os conceitos de *lato sensu* e *stricto sensu* para elucidar a dinâmica da produção no espaço. Nessa perspectiva, o espaço é transformado mediante a produção urbana no sentido *lato sensu*, pois engloba não apenas a fabricação de mercadorias e bens essenciais para a subsistência da sociedade, mas também as atividades e ideologias inerentes aos modos de vida. (Carvalho, Souza, 2021, p. 3)

Assim, cada momento histórico da cidade colabora de alguma maneira com a produção e a materialidade do espaço urbano. Nota-se que faz parte do modo de produção capitalista, que utiliza o espaço urbano tanto para a produção de mercadorias, como também o coloca na lógica da acumulação capitalista, tornam-se verdadeiros espaços de consumo para a produção de bens e serviços da sociedade.

Historicamente, as primeiras expedições vindouras se deram a partir de 1898, quando Francisco Coelho inaugurou um sítio próximo ao encontro dos rios Tocantins e Itacaiúnas, motivando outros comerciantes a migrar em busca das riquezas que se encontravam nesse território, tanto pela extração de látex, como também atraídos pelo comércio, já que a localização era estratégica para o escoamento da produção. (Carvalho, Souza, 2021, p.6)

A história de Marabá decorre de “ciclos” ou períodos de determinada atividade econômica. Teve seu marco de emancipação política-administrativa em 1913, por influência da contínua extração de látex, somada a coleta e a exportação de castanha-do-Pará. Nota-se que foi o extrativismo que atraiu o contingente inicial para a localidade e fez com que esta se consolidasse como cidade já nos primeiros anos do séc. XX. Com o ciclo da borracha encerrando aproximadamente em 1920, a cidade é levada ao ciclo da castanha:

No final da década, o governo já considerava Marabá como o maior exportador de castanha do estado, nessa mesma época (1928), a cidade inicia um processo de reconstrução e melhoria urbana, motivado por uma grande cheia que ocorrera dois anos antes, [...] por questões econômicas.” (Carvalho.; Souza, 2021, p.6)

Dados de 1950, apontam uma população de 11.130 habitantes, onde o crescimento urbano mantém-se restrito aos bairros já existentes, o que viria a se chamar núcleo Marabá Pioneira, como também aglomerações de habitações espontâneas vem ser o início do núcleo São Félix. Em 1966, com o início do regime militar (1964), inaugurou-se projetos de políticas

para o desenvolvimento da região, por meio da Superintendência de Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM) e o Banco da Amazônia (BASA), com o discurso de integrar a Amazônia ao território nacional.

A economia local que era baseada no extrativismo vegetal, com o termino do ciclo da borracha, passa a ter como base a produção agropecuária e mineral. Entrelaçada a produção agropecuária, havia a exploração de madeira, isto por volta das décadas de 70 à 80, os autores classificam como o ciclo pecuário e madeireiro, dando ênfase ao poder das oligarquias.

Marabá passa a ter influência na produção mineral em 1967 e posteriormente, em 1980, com a descoberta do ouro na Serra Pelada, atraindo milhares de trabalhadores que mantinham relação com o centro urbano da cidade, esta torna-se um centro polarizador e de logística para as atividades já mencionadas, como também sede para as atividades do Estado e das empresas que passaram a explorar a região, instituindo assim, o “ciclo mineral-industrial”. Os autores afirmam: “Com o advento da construção das grandes rodovias na Amazônia, as cidades ribeirinhas [...] deixaram de se relacionar com os rios de forma tão intensa e passaram a ter na rodovia sua forma de produção espacial.” (Carvalho, Souza, 2021, p. 10)

Assim, Marabá passa a ter influência de interesse de migração, principalmente com a construção da rodovia PA-70 (Belém – Brasília) e com a rodovia BR-230 (Transamazônica). Com isso, os núcleos até então existentes não davam conta da absorção dos fluxos migratórios proveniente das políticas de desenvolvimento aplicadas na região. Marabá vai se transformando ao longo dos anos em uma cidade tripartite, dividida em: Marabá Pioneira, São Félix e Amapá. O fato de rios orlarem a cidade, fez com que se pensasse a criação de um núcleo para tanto abrigar os moradores do núcleo Pioneiro, que sofriam com as cheias dos rios, como também os imigrantes.

Em 1975, é elaborado pela SERFHAU e pela SUDAM, através do Plano de Desenvolvimento Urbano de Marabá (PDUM), o núcleo Nova Marabá, para servir ao Estado e aos grandes empreendimentos, passou também, por recorrentes ocupações de solo. Em 1976, ao mesmo tempo que a Nova passou a existir por meio de incentivo fiscal, outro bairro ia tomando forma, a alta concentração populacional provocou a expansão territorial da cidade, onde na margem esquerda do rio Itacaiunas se formava o bairro Amapá, que cresceu, aumentando sua zona de expansão, criando assim, o núcleo Cidade Nova. Inicialmente, este foi planejado através do INCRA, que trabalhava com o jargão “terras sem homens para homens sem-terra” e tinha a necessidade de assentar os trabalhadores que foram atraídos por esta política de integração.

Com isso, devido a migração proveniente da extração do ouro em Serra Pelada, o núcleo Cidade Nova cresceu e tomou proporções maiores do que o esperado através da produção espontânea. Com o início do ciclo industrial, a cidade continuou a crescer, tornando-se um centro regional, principalmente através da execução do programa Grande Carajás (PGC), tornou-se um importante polo siderúrgico e de atividades mineradoras. Segundo os autores:

Tal reestruturação produtiva acabou também por ocasionar uma reestruturação urbana, sobretudo, com grandes obras como a construção da ponte rodoferroviária sobre o rio Tocantins e a ponte sobre o rio Itacaiúnas, além da criação do Distrito Industrial e da, já citada, expansão dos núcleos Nova Marabá e mais ainda, Cidade Nova. (Carvalho, Souza, 2021, p.14)

De 1980 a 2010, a mancha urbana marabaense é impulsionada pelas atividades industriais, mas também pela proposta de instalação do projeto Aços Laminados do Pará (ALPA), para a instalação de uma usina siderúrgica da Vale S.A. Com a proposta de instalação do projeto ALPA, o município recebeu cerca de 41,5% dos migrantes que chegaram à cidade. O momento é de expansão do mercado imobiliário por todo o país, devido a execução do Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV).

A produção do espaço urbano marabaense nesse período tem bastante influência e ampliação devido as ocupações urbanas, segundo os autores: “Em 2000, o IBGE já apontava através do Censo, uma população de mais de 168.000 habitantes e, naturalmente, tal crescimento populacional traduziu-se em expansão urbana.” (Carvalho, Souza, 2021, p. 14) Segundo Marcus (2021):

O projeto ALPA consistiria na instalação de uma usina siderúrgica integrada, [...] que além de contar com planta industrial totalmente dita prévia, como obras ligadas ao projeto, a construção de um acesso ferroviário, ligando a ALPA à EFC; construção de um terminal Fluvial às margens do rio Tocantins (o que tornaria imprescindível a criação de uma hidrovia); além de uma Linha de Transmissão específica. (Souza, M. 2021, P. 117)

Porém, com a crise econômica internacional de 2008, muitas siderúrgicas fecharam e motivou também o então presidente da Vale informar durante o 24º Congresso Brasileiro do Aço, que os investimentos cotados para a execução da ALPA estavam suspensos por tempo indeterminado. Assim, com a não implementação, mas apenas as expectativas, as migrações continuaram. O acesso à terra urbana torna-se cada vez mais regulado por um mercado de compra e venda, que nem todos conseguem ter acesso, contribuindo para que “aqueles que não conseguem se inserir na lógica do mercado, acabam por buscar na ocupação, na autoconstrução

e/ou na favelização a sua estratégia de (sobre)vivência na cidade.” (Carvalho, Souza, 2021, p. 14) Ressaltando ainda que:

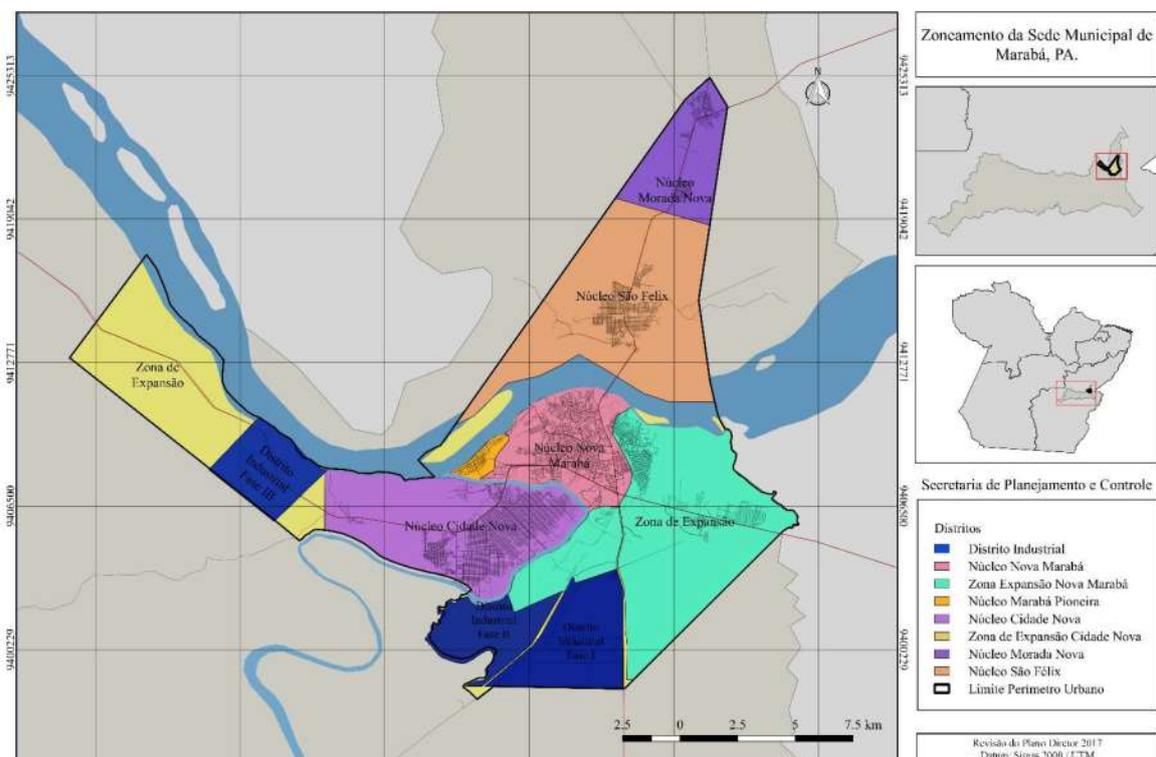
No momento, o que estamos evidenciando, é que grande influência econômica que o auge da siderúrgica causou na região, atraindo fluxos migratórios (RIBEIRO, 2010), e, posteriormente, a alteração no mercado da terra urbana e também atração populacional, causados pelo anúncio da ALPA (SOUZA, 2015), aumentam em seus respectivos períodos, as desigualdades sociais no espaço urbano de Marabá. (Carvalho.; Souza, 2021, p. 20)

A organização da produção do espaço urbano passa a ser vista através da dinâmica de mercado e da necessidade do Estado, surgindo a ampliação dos conjuntos habitacionais, loteamento, condomínios e habitações, como afirma Marcus (2021): “Nesse ponto, o mercado imobiliário respondeu a expectativa, através de diversos investimentos a partir de 2008, contando com a aliança entre investidores capitalizados, detentores de terra e poder público. (M., Souza, 2021, p. 14)

Observa-se assim, que Marabá passou por acontecimentos históricos, geopolíticos e econômicos que motivaram intensos fluxos migratórios, por influência dos ciclos econômicos que contribuíram para a formação do espaço urbano da cidade, principalmente com a proposta do Programa ALPA, torna-se uma cidade mercadoria, com o crescimento urbano disperso e refém da especulação imobiliária.

Somando com o fato de ser tripartite, causa uma maior dificuldade de locomoção entre os núcleos, seja para ter acesso à serviços básicos como saúde, educação e lazer, como também para ir ao núcleo de trabalho. Criando assim, uma inquietação na pesquisadora para compreender academicamente o direito à cidade e à mobilidade urbana e quais são os aspectos das políticas de mobilidade urbana instituídas no Plano Diretor Municipal de Marabá e sua eficácia, estes serão os tópicos aprofundados a seguir.

2.2 Direito à mobilidade urbana: Análise da legislação de Marabá/PA



(Marabá, 2018)

O crescimento populacional nas áreas urbanas, quando não acompanhado por um planejamento urbano adequado, pode acarretar consequências sociais negativas como segregação, que causa danos sociais. São as populações de menor poder aquisitivo, residentes nas regiões periféricas, que enfrentam os impactos mais significativos desse fenômeno. Nesse contexto, o sistema de transporte público emerge como uma ferramenta de extrema importância para salvaguardar o direito à cidade. Isto é particularmente relevante porque as infraestruturas cruciais, como hospitais, escolas e instalações governamentais, estão mais concentradas no centro urbano em comparação com as áreas periféricas.

Por sua vez, a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana, nº 12.587, traz em seu art. 4º que: “a mobilidade urbana é um atributo da cidade, correspondendo à condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano.” Analisando a Lei nº 17.846 de março de 2018, intitulada Plano Diretor Participativo de Marabá (revisado), nota-se como os aspectos das políticas de mobilidade urbana, inicialmente, deve ser instituída visando garantir o direito de ir e vir dos cidadãos, levando-se em consideração o sistema viário de transporte, a educação para o trânsito e a integração regional.

Estabelece que a política de mobilidade urbana deve ser instituída visando garantir o direito de ir e vir dos cidadãos, levando em consideração o sistema viário de transporte, a educação para o trânsito e a integração regional, tem como diretrizes gerais no art. 110:

Estabelece como diretrizes gerais no art. 110, alíneas *a* até *h*: Realizar estudos, projetos e programas para permitir a articulação da gestão do uso do solo e da mobilidade urbana, como também diminuir os custos ambientais e socioambientais da mobilidade urbana e equilibrar a oferta dos serviços de transporte urbano nos diversos setores do município.

Em seguida, priorizar o transporte coletivo com qualidade, frequência regular, operando por veículos limpos, dotados de meios para o acesso de pessoas portadores de deficiências físicas e mobilidade reduzida, focando em não poluentes, com atendimento que não demande grandes deslocamentos a pé. Estipulando por último a obrigatoriedade da elaboração do Plano Municipal de Mobilidade Urbana, onde deverão estar conditas as ações e programas para contemplar as diretrizes da Lei Federal nº 12.587/2012 – Política Nacional de Mobilidade Urbana. (Marabá, 2018) Como também:

h) elaborar o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, onde deverão estar contidas as ações e programas para contemplar as diretrizes da Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 - Política Nacional de Mobilidade Urbana. (Marabá, 2018)

Continua estipulando como diretrizes específicas aplicar medidas visando estender as ações de mobilidade para a área rural, onde não há regulação para o controle de tarifas e de regularidade nos serviços; foco em priorizar na área urbana, a pavimentação de ruas utilizadas pelo transporte coletivo; bem como, realizar estudos de trafegabilidade dos rios que cortam o Município, para embasar a utilização deste modal de transporte urbano. (Marabá, 2018) Como também:

c) realizar a integração com a instância governamental federal para viabilizar a melhoria das condições de utilização da Rodovia Transamazônica na área urbana, dotando-a de ciclovia;

d) realizar estudos e projetos visando definir os eixos estruturantes como parte da hierarquização viária, priorizando o Núcleo Cidade Nova, visando estabelecer um sistema viário hierarquizado com tráfego compatível com cada tipo de via e com o uso do solo local, estabelecendo critérios para definição clara das áreas de restrição ao tráfego intenso ou inadequado, bem como das vias a serem utilizadas pelo transporte público e das garantias de uso prioritário [...];

f) realizar, em parceria com os órgãos governamentais estadual e federal, estudos no sentido de duplicar a PA-150 no trecho compreendido na área urbana do município [...];

§3º. A ação do município em vias federais ou sob domínio da União, limita-se a ações de parceria e busca de recursos para manutenção e conservação das mesmas (Marabá, 2018)

Referente as políticas de mobilidade urbana, foi aprovada no mesmo ano o Plano Municipal de Mobilidade Urbana (PMMU) de Marabá, que orienta os modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, para atender as necessidades atuais e futuras. Este estabelece que a Política de Mobilidade Urbana, executada pelo Poder Público Municipal tem como objeto propor atuações que garantam um sistema de mobilidade urbana com acessibilidade, onde os meios de transporte sustentáveis sejam prioritários e majoritários.

Assim, o PMMU estabelece os seguintes princípios:

- I – acessibilidade universal;
- II – desenvolvimento sustentável da cidade de Marabá nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- [...] IV – gestão democrática, planejamento e avaliação;
- V – segurança nos deslocamentos, para promoção da saúde e garantia da vida;
- VI – equidade dos cidadãos ao acesso ao transporte coletivo urbano;
- VII – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano e distrital;
- [...] X – mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- XI – fomento à utilização de transporte coletivo;
- XII – melhoria da circulação de veículos na cidade. (Marabá, 2018)

Entre os objetivos, vale ressaltar o de promover a articulação entre os diferentes núcleos da cidade, bem como reduzir os custos envolvidos nos deslocamentos de pessoas, bens e serviços causados pelas insuficiências e imperfeições do atual sistema de mobilidade e desestimular o uso do veículo individual nos deslocamentos urbanos cotidianos, incentivando o uso do transporte coletivo e de bicicletas, conscientizando a população quanto ao uso adequado dos sistemas de circulação (art. 4º, inc.s I ao IX).

Já os objetivos estratégicos são: fomentar a prestação de serviços adequados de transporte público para atendimento com segurança e conforto das necessidades de usuário, criando mecanismos para atender às situações de isolamento dos cidadãos (art. 5º, inc. II). Interessante notar que é criado, através do inc. IV, a Comissão Permanente de Mobilidade e

Acessibilidade – CPMA, formada por representantes técnicos da gestão municipal envolvidos nas questões de mobilidade urbana.

Bem como tem o intuito de tornar o transporte coletivo mais atrativo do que o transporte individual, tendo como meta ampliar o número de viagens em modos de transporte coletivos, em relação ao total de viagens em modos motorizados individuais, público e privados (art. 5º, inc. VIII).

Ao tratar das diretrizes gerais rumo a sustentabilidade, o PMMU estabelece no art. 7º as seguintes premissas: priorização dos projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; desenvolvimento de um sistema de circulação que ofereça alternativas de interligação entre os bairros e acesso ao centro urbano, bem como o fortalecimento do sistema de transporte coletivo, do ponto de vista quantitativo e qualitativo; fomento à pesquisa relativas à mobilidade urbana e acessibilidade (inc. IV, V e VI).

Sobre a política de transporte urbano, o PMMU estabelece no art. 23, denominando esta como o conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas, podendo ser, entre outros: I – transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessíveis a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerário e preço fixados pelo Poder Público Executivo Municipal. (Marabá, 2018)

Tem como diretrizes de política de transporte urbano, implementar um sistema de acompanhamento e fiscalização dos meios de transporte urbano, de modo a assegurar a qualidade dos serviços prestados, bem como o cumprimento da legislação, termos e contratos firmados; bem como implementar um sistema de monitoramento e gerenciamento de gerenciamento de frota do transporte público, de modo a subsidiar estudos e informações à gestão municipal e ao usuário.

Ao tratar especificamente do transporte coletivo urbano, estipula no art. 27: os serviços de transporte coletivo urbano devem ser prestados de forma profissional, com organização adequada dos processos de trabalho, tais como manutenção da frota, operação de tráfego, controle e administração. O art. 28, inc. I, continua ao assegurar o transporte coletivo urbano como um direito social, que deve ter como infraestrutura, segundo o art. 29, inc. IV: a implementação de terminais ou estação integrados e pontos de transbordo intermodal.

A Lei Orgânica municipal nº 52 de 2018, estabelece o sistema viário da mobilidade urbana, no art. 197, onde os meios de transporte no Município de Marabá atenderão, prioritariamente: “às necessidades sociais do cidadão, como as de deslocamento da pessoa

humana, no exercício do direito de ir e vir, sendo observados em sua organização, planejamento, implantação, operação, gerenciamento e fiscalização,” tendo como os seguintes princípios:

I - segurança, higiene e conforto dos usuários.

II - desenvolvimento econômico;

III - preservação do meio ambiente, do patrimônio arquitetônico e paisagístico e da topologia do Município, respeitando as diretrizes de uso do solo;

IV – responsabilidade do poder público pelo transporte coletivo, considerado de caráter essencial, assegurado mediante tarifa condizente com o poder aquisitivo da população e garantia de serviço adequado ao usuário; (Marabá, 2018)

Em 2022, período pós-pandemia, a Câmara Municipal aprovou a Lei nº 18.105, que autoriza a concessão de subsídio tarifário temporário ao Serviço de Transporte Coletivo Urbano, de Passageiros do Município de Marabá, Estado do Pará, mediante contrapartidas previstas em Ordem de Serviço, abre crédito adicional especial, e dá outras providências. O art. 1º autoriza a concessão de subsídio tarifário temporário ao Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros, sob regime de concessão do serviço público, mediante as contrapartidas previstas em Ordem de Serviço, com o objetivo de resguardar o exercício e a generalidade do funcionamento do transporte público no Município de Marabá. (Marabá, 2022)

Como também estipula que o subsídio tarifário é o aporte financeiro, decorrente dos efeitos contínuos da pandemia (Covid-2019), e que vai custear parte da operação dos serviços de transporte público coletivo urbano de passageiros, estando em consonância com os princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (art. 2º). Em seguida, no art. 4º detalha que para a concessão do subsídio, a empresa autorizada deverá enviar ao Município o relatório contendo os seguintes itens: a quilometragem rodada; a quantidade de passageiros pagantes e não pagantes, transportados pelos veículos do transporte coletivo de passageiros, que são: passagens inteiras, com gratuidade e meias passagem estudantil, como também deve informar a receita tarifária auferida e o Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE.

Ainda sobre repasse de subsídio, este é feito após análise dos requisitos e aprovação dos relatórios e a emissão de cálculos e parecer conclusivo pela CONGEM e pela comissão fiscalizadora, far-se-á o repasse em até o 10º (décimo) dia útil do mês vigente, em face da concessionária. (art. 10º e 11º) Com o repasse autorizado pelo Chefe do Poder Executivo, com o valor mensal do subsídio tarifário de até R\$ 200.000,00 (duzentos mil reais), sendo que Marabá está prevista para ter orçamento anual em 2023, de 1.642.663.811,81 (um bilhão e

seiscentos e quarenta e dois milhões e seiscentos e sessenta e três mil e oitocentos e onze reais e oitenta e um centavos), corresponde a uma porcentagem de 3,2% (três virgula dois por cento) apenas do orçamento anual, que é destinado para subsidiar a concessão de ônibus coletivo. (Correio Carajás, 2023)

2.3 A mobilidade urbana de Marabá/PA

Apesar de contar com todo aparato legislativo para as políticas urbanas de mobilidade, na prática, nota-se uma aplicação deficitária, que afeta diretamente o desenvolvimento urbano sustentável e propicia uma crise de transporte público que se arrasta por décadas. Os meios de transporte público mais utilizados na cidade além do ônibus coletivo é o mototáxi, que conta com cerca de 700 profissionais cadastrados junto ao Departamento Municipal de Trânsito e Transporte Urbano (DMTU) e os táxi-lotação, este são cerca de quatro mil carros cadastrados.

Voltando a tratar dos ônibus coletivos, em 2013 a prefeitura assinou o contrato com a empresa Transporte Coletivo de Anápolis (TCA) e Nasson Tu que ganharam para o fornecimento de transporte público. (Correio de Carajás, 02/07/2019.) Após nove anos de serviços deficitários, em 2020 as referidas empresas romperam de forma abrupta o contrato que tinha duração de 25 anos, após paralisações dos funcionários por atrasos de salários e reivindicações por direitos trabalhistas, tornando-se assim, réus, onde a 3ª Vara do Trabalho de Marabá manteve a liminar deferida ao Ministério Público do Trabalho (MPT), investigada pelo MPT em inquérito civil por práticas irregulares quanto à jornada de trabalho e salários atrasados de seus empregados.

Embora tenha trocado de empresa, desde de 2021 a prefeitura municipal firmou a contratação da empresa Integração Serviços e Locação EIRELI, que depois tornou-se definitiva para operar por 20 anos, para operar na arrecadação do fornecimento de transporte coletivo em Marabá. Segundo a justificativa no contrato com a empresa, a mesma pretende oferecer inicialmente 40 ônibus, podendo chegar a 60 durante a execução do contrato.

Embora tenha trocado a empresa, os desafios para os usuários continuaram o mesmo, no mesmo ano mencionado, uma reportagem do Dool Carajás (2021) já trazia como título que os usuários reclamam da demora e da péssima condição da frota, a entrevista com o presidente do Conselho Municipal de Transporte, Jair Guimarães, afirmou que a frota do município contava com 35 ônibus, mas apenas 20 estão circulando na cidade, afirmando que o Terminal de integração, que está em construção na Folha 26, na Nova Marabá, também vai diminuir o

tempo de espera pelo ônibus coletivo, tem previsão é que o terminal fique pronto até dezembro de 2021.

Em 2023, a redação do Correio de Carajás (04/08/2023) fez o levantamento que a construção do Terminal de integração já se arrasta por quatro anos e até o momento ainda não foi entregue, enquanto os cidadãos marabaense continuam lamentando a carência da quantidade e da qualidade dos ônibus que circulam na cidade. Sendo recorrentes situações assim:



Fonte: Produção da autora em 18 de maio de 2023.

Por isso, a necessidade de pensar o planejamento e a urbanização da cidade de forma sustentável. Nota-se a importância de efetivas políticas públicas de mobilidade urbana em Marabá, considerando que esta é uma cidade polinucleada, na beira do “arco de fogo” da Amazônia, região de forte desmatamento, que já checa a temperatura alarmante acima de 40°C. Dessa forma, a falta de políticas de mobilidade urbana é uma realidade que afeta diretamente a população, limitando o acesso as funções sociais da cidade. Observa-se que o usuário é quem sai mais prejudicado, seja em cidades médias ou grandes, enfrentando problemas como: horas de espera na parada de ônibus, quando este chega, vem com superlotação, no caso das mulheres, estas ficam sujeitas a violência e abusos tanto durante a espera, quanto dentro dos ônibus lotados.

É importante ressaltar que a acessibilidade está assegurada constitucionalmente no direito de ir e vir e locomoção (art. 5). Entretanto, esse é outro entrave que as cidades modernas

não resolvem pelo seu desenho distante das necessidades dos cidadãos que são pedestres, ciclistas, deficientes, idosos e crianças ou pela ausência de políticas públicas que consolidem os direitos garantidos na CF/88. Assim, a cidade é construída para o automóvel e perde vastas áreas para os estacionamentos e vias. Além da poluição dos combustíveis fósseis, que hoje é o grande desafio global, devido ao aquecimento global e todas as consequências nefastas causadas pelas ações do ser humano.

Voltando para a questão orçamentária, ao fazer uma análise da prestação do serviço de mobilidade urbana de Marabá/PA, o custo-estimativa é um total de R\$ 60 Milhões/ano, pois somente do passe livre estudantil e idoso é 9 milhões/ano. A frota operando em 2018, era em torno de 40 ônibus coletivo, porém já estado de desgaste alarmante. No contrato com empresa Integração Serviços e Locação EIRELI, em 2020, ficou estabelecido a oferta de 77 ônibus, sendo 7 reservas; com 15 rotas; 1 terminal de integral e a expectativa de 670 mil km rodados/mês. Entretanto, a empresa descumpre recorrentemente as cláusulas do contrato ofertando em 2019 apenas 27 veículos, em 2022; 20 veículos e em 2023; 17 ônibus coletivos, com rotas longas que utilizam cerca 67 minutos de duração de viagem para percorrer 36 km. O sistema proposto na licitação era:

Sistema de proposto									
Nº	Denominação da Linha	Região	Frota	Nº de Viagens	Extensão (km) Ciclo Fechado	Tempo de Viagem, Min.	Km Rodados	Passageiros	IPK
1	Morada Nova/Terminal	Norte	7	84	34,9	55	2.931,60	3.957	1,35
2	Setor Industrial/Terminal	Sul	3	84	18,3	28	1.537,20	3.014	1,96
3	Vila São José/Terminal	Sul	6	84	21,7	39	1.822,80	2.756	1,51
4	Jardim União/Terminal	Sul	5	84	18,3	48	1.537,20	2.255	1,47
5	Jardim União I/Terminal	Sul	3	84	15,3	37	1.285,20	2.706	2,11
6	Folha, 10, 11, 12, 13/Terminal	Sul	3	84	10,0	22	840,00	2.153	2,56
7	Folha, 14, 15, 16, 17/Terminal	Sul	3	84	10,8	23	907,20	2.308	2,54
8	São Félix/Terminal	Norte	4	84	18,7	37	1.570,80	2.829	1,80
9	São Félix I, II, III/Terminal	Norte	4	84	15,5	34	1.302,00	2.255	1,73
10	Rota Universitária/Terminal	Sul	6	84	19,0	40	1.596,00	2.255	1,41
11	Bairro Araguaia/Terminal	Sul	6	84	12,1	26	1.016,40	2.706	2,66
12	N.Horizonte/Amapá/Aeroporto/Ter.	Sul	4	84	24,6	45	2.066,40	2.706	1,31
13	Novo Horizonte/Amapá/Terminal	Sul	4	84	16,6	30	1.394,40	2.747	1,97
14	M. Nova/Muru-Muru/Terminal	Norte	6	84	36,3	67	3.049,20	3.014	0,99
15	M. Nova/Sarandi/Terminal	Norte	6	84	35,1	60	2.948,40	3.916	1,33
	Total		70	1.260,00			25.804,80	41.580	1,61
	Frota Reserva a admitada 10%		7						
	Total Mensal		77	32.760,00			670.924,80	1.081.080,00	

Fonte: Marabá, 2020.

Com a estimativa feita pelo DMTU sobre passagens vendidas após licitação da empresa integração, ocorrida em 2020:

Figura 50 - Dados do Memorial de Cálculo.

		Porcentagem de passageiros
Comum	934.928	86,481%
Estudante / Vale-transporte	77.434	7,163%
Gratuidade	68.718	6,356%
Outros	0	0,00%
		100,000%
Passageiros Transportados (PT)	1.081.080	
	41580 pas. por dia	1081080 pas. por mês

Tarifa de Referência em vigor é R\$ 3,76 (três reais e sessenta centavos).

Fonte: Marabá, 2020.

Então percebe-se que embora a estimativa feita em 2020 era de 1.08180 passagens/mês, de pessoas utilizando o transporte coletivo é na realidade: 157.900, a média mensal de 2022, corresponde a uma diferença de 85% de pessoas a mais que utilizam essa forma de transporte para se locomoverem entre os núcleos da cidade. Como está estipulada no relatório operacional a seguir:



PREFEITURA MUNICIPAL DE MARABÁ
SECRETARIA MUNICIPAL DE SEGURANÇA INSTITUCIONAL



RELATÓRIO OPERACIONAL ESTATÍSTICO POR PASSAGENS VENDIDAS EM 2022 POR TIPO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELO COLETIVO URBANO
Data do movimento - período: **01/01/2022 a 31/12/2022**

Conforme dados coletados e analisados pela Equipe Técnica de Trânsito e Transporte da Secretaria Municipal de Segurança Institucional - SMSI, através de sistema informatizado, segue abaixo planilha e média encontrada por categoria usuária do Transporte Público Coletivo de Passageiro no Município de Marabá, Estado do Pará, correspondente as **passagens vendidas no ano de 2022**, segmentadas por público específico:

Tabela referente ao período de 01/01/2022 a 30/04/2022.

TIPO/CATEGORIA	QUANTIDADE
PAGO / INTEIRA	220. 553 (Transportados)
VT / VALE-TRANSPORTE	185. 248 (Transportados)
PAF / PASSE FÁCIL	3. 172 (Transportados)
EI1 (ESTUDANTES)	77. 549 (Transportados)
EI2 (ESTUDANTES /UNIFESSPA)	6. 463 (Transportados)
RESULTADO	
TOTAL DE PASSAGENS VENDIDAS	492.985

Na tabela acima os estudantes pagaram meia passagem, enquanto os demais foram passagem inteira. Com o advento do subsídio tarifário temporário ao serviço de Transporte Coletivo, ao qual trata-se a Lei Municipal nº 18. 105, de 20 de abril de 2022, passou a ser comprado pela Prefeitura Municipal de Marabá a partir de maio de 2022 a categoria de gratuidade e meia passagem estudantil, passando a concessionária a receber todas as gratuidades e meia passagem transportadas em tarifa inteira, até o limite de R\$200.000,00 (duzentos mil reais). Vejamos na tabela abaixo todas categorias supracitadas:

Tabela referente ao período de 01/05/2022 a 31/12/2022.

TIPO/CATEGORIA	QUANTIDADE
PAGO / INTEIRA	421. 568 (Transportados)
VT / VALE-TRANSPORTE	431. 658 (Transportados)
PAF / PASSE FÁCIL	8. 705 (Transportados)
EI1 (ESTUDANTES)	225. 158 (Transportados)
EI2 (ESTUDANTES /UNIFESSPA)	40. 326 (Transportados)
EI3 (ESTUDANTES/UEPA)	385 (Transportados)
ENEM (EXAME NACIONAL DO ENSINO MÉDIO)	174 (Transportados)
PHD (PAGANTE HORÁRIO DIFERENCIADO)	2. 698 (Transportados)
ID / IDOSO	180. 361 (Transportados)
ESP / ESPECIAL S/ ACOMPANHANTE	61. 395 (Transportados)
SAC / ESPECIAL C/ ACOMPANHANTE	28. 759 (Transportados)
MIL (MILITAR)	634 (Transportados)
RESULTADO	
TOTAL DE PASSAGENS VENDIDAS	1.401.821

* Dados Visualizados Quantitativos dos Passageiros Transportados, referente a passagens vendidas.
* Fonte/PMMSMSI/DMTU/CET

Marabá, 20 de julho de 2023.



JAIR BARATA GUIMARÃES
Secretário Municipal de Segurança Institucional
Portaria Nº 1.661/2017 – GP



Francisco de Sousa S. Freixo
Pres. de Comissão de Transp. Coletivo Urbano
Portaria nº 661/2021-GP

Secretaria Municipal de Segurança Institucional – SMSI/CNPJ/MF 27.993.145/0001-97
Avenida Amazônia - Agrópolis do Incra, Bloco F, Bairro Amapá - Marabá PA, CEP 68502 - 090
jair.guimaraes@maraba.pa.gov.br
Fone: 94 3324 - 3878

Fonte: Marabá, 2022.

Assim, a cidade de Marabá encontra desafios nas políticas de mobilidade urbana como: reduzir o percurso e tempo de viagens; reduzir custos através da implementação de um terminal de integral para cada núcleo, reduzir número de km rodados (no máximo 550 mil km) e implementar o subsídio de até 2,5% do orçamento anual municipal com o apoio da população. É uma cidade que tem como orçamento:

Cidade	Estado	Região	Total subsídios (\$)	Orçamento da cidade	Porcentagem do orçamento
1 Limeira	SP	Sul	20.000.000,00	1.262.000.000,00	1,585
2 Gaspar	SC	Norte	3.815.280,00	307.000.000,00	1,243
3 João Monlevade	MG	Sudeste	2.100.000,00	218.436.800,00	0,961
4 Londrina	PR	Sul	20.000.000,00	2.248.152.000,00	0,890
5 São José do Rio Preto	SP	Sudeste	16.600.000,00	2.016.131.546,00	0,823
6 Viamão	RS	Sul	4.921.985,06	715.000.000,00	0,688
7 Juiz de Fora	MG	Sudeste	14.900.000,00	2.462.646.758,48	0,605
8 Gravataí	RS	Sudeste	4.952.000,00	943.773.785,75	0,525
9 Sapucaia do Sul	RS	Sul	1.500.000,00	380.446.609,12	0,394
10 Três Corações	MG	Sudeste	1.075.000,00	289.891.800,00	0,371
11 Catanduva	SP	Sudeste	2.000.000,00	551.545.000,00	0,363
12 Campina Grande	PB	Sul	3.600.000,00	1.053.985.000,00	0,342
13 Marabá	PA	Sudeste	2.400.000,00	R\$ 1.183.884.203,23	0,200%

Fonte: Produção da autora.

Dessa forma, o Plano Municipal de Mobilidade Urbana estabelece no art. 71: As implementações do PlanMob-Mab, a serem adotadas pelo Poder Executivo Municipal, serão desenvolvidas concomitantemente com as seguintes medidas administrativas:

(...) II - Contratação de assessoria técnica especializada para a elaboração de estudos que orientem a requalificação do sistema de transporte coletivo urbano através de mapeamento qualitativo e quantitativo das demandas, trajetos e horários, e sinalizem as diretrizes para implantação de terminais ou estações de integração, a requalificação e redefinição de linhas, rotas e pontos de parada, no prazo de 1 (um) ano a contar da vigência desta Lei. (Marabá, 2018)

Estipulando a importância de assessoria técnica especializada para elaboração de estudos sobre o tema, para que possa buscar assim, medidas de soluções cabíveis. Outra proposta importante que está tramitando no Congresso Nacional é a do Sistema Único de Mobilidade – SUN (PEC 25/2023).

Com isso, a partir de debates realizados na Câmara Municipal sobre mobilidade urbana, uma proposta de rascunho inicial realizada pelo advogado e urbanista de Marabá, Elho Araújo, componente do movimento Marabá Pode Mais, estipula que na fase inicial: 24 ônibus articulados (20 operando + 04 reservas), 50 micro-ônibus (46 operando + 4 reservas), fazendo 21 rotas: 4 troncais e 17 alimentadoras.

Com seis terminais de integração. O terminal 1: aeroporto entre a área de estacionamento do Aeroporto e a BR 230, com 12 micro-ônibus em 3 rotas circulares pelos bairros do Núcleo Cidade Nova mais 4 articulados entre terminais. O terminal 2: provisoriamente ao lado da rodoviária do km 06, passando na reestruturação, afim de construir uma rodoviária integrativa, moderna e confortável, fazendo rotas como: 04 ônibus circulares pela Cidade Jardim e 02 ônibus Km 7, Nossa Senhora Aparecida e Araguaia.

O terminal 3 está pensado para localizar-se no núcleo São Félix, próximo ao primeiro semáforo da BR 222, na entrada da Avenida Floriano Peixoto, no São Félix I, que deverá contar com 08 micro-ônibus, em 4 rotas circulares para os núcleos de Morada Nova, São Félix e adjacências. O terminal 4, localizado na Nova Marabá, este que está sendo construindo pela empresa licitada em parceria com o município, entre as Folhas 26 e 27, neste, 12 micro-ônibus, em 4 rotas circulares pelas Folhas da Nova Marabá, com 4 ônibus articulados.

O terminal 5, localizado na Marabá Pioneira, com a construção pensada a ser elaborada na área da Praça na entrada da Velha Marabá (hoje subutilizada), que deve contar com 8 micro-ônibus em 2 rotas circulares pelo Núcleo da Marabá Pioneira, Santa Rosa, Santa Rita até as

Folhas 14 e 25. Com interligação entre os terminais: 20 ônibus articulados (100 passageiros) para fazer a ligação entre os terminais), para programar passagem/saída de meia em meia hora, com tela/visor sempre anunciando quantos minutos faltam para determinada linha.

Com gestão do projeto decidiria durante a aplicação nos primeiros 08 meses, avaliando e definindo a melhor possibilidade: Seja uma autarquia municipal, com concessão para empresas terceirizadas; seja Empresa de Economia Mista, tipo PPP ou Empresa Pública Municipal.

Pensando no período de implantação, este é curto, de 8 meses a um ano. Primeiro, tendo como objetivo a construção de 04 terminais provisórios: área fechada com grades, catraca de acesso, guichê de venda e recarga de cartões/vale transporte; área coberta com toldos para os passageiros, espaço cercado em anexo para guardar motos e bicicletas, com 2 guardas municipais de forma permanente.

Com a segunda fase de implementação, espera-se a elaboração e viabilização de projetos arquitetônicos definitivos para os 4 terminais, com investimento grande da Administração Municipal nos 03 primeiros anos para viabilizar o sistema, reconquistando e ampliando o número de passageiros diários, com horários fixos e sistema de comunicação com os clientes (para saber quanto demorará o próximo veículo para passar na sua rua, nas paradas de ônibus ou pelo terminal). Por fim, a estimativa do custo total é em torno de 60 milhões/ano, com somente do passe livre estudante/idoso: 9 milhões/ano. Entretanto, até o momento não se tem nenhum terminal de integração e os marabaenses seguem esperançosos para que o terminal da Nova Marabá seja entregue em 2024, depois de vários anos de atraso.

Outra via interessante seria o transporte alternativo vans, podendo ser oferecido através de regulamentação feita pelo município, para que o usuário tenha transporte regular e o município administra de acordo com as necessidades dos núcleos, diminuindo o monopólio de transporte público sendo operado por uma única empresa, como é o caso atual. Podendo ser implementado o serviço de vans, tendo subsidio municipal, mas com o motorista e proprietário fazendo a automanutenção. Assim, ao invés do motorista ser explorado pela empresa, este passa a gerir seu próprio negócio, fazendo com que haja constância na efetivação de transporte público, pois caso a van do horário falte, os cidadãos podem contar que passará outra alguns minutos em seguida.

3. HISTÓRICO DA LEI DE MOBILIDADE URBANA NO BRASIL

3.1 Direito à cidade: Conceito e legislação

O reconhecimento da cidade como um direito de todos surge na Constituição Federal de 1988, mediante a incorporação do capítulo sobre política urbana. Esse capítulo estabelece a visão de cidades sustentáveis e planejadas, impondo a obrigação de desenvolver planos diretores participativos como um meio essencial para a efetivação desse direito.

Freire (2008) afirma que “O direito à cidade é um dos pressupostos para a efetivação dos direitos à moradia, ao trabalho, ao lazer, viabilizados por um sistema de acessibilidade urbana (circulação), conforme as recomendações da Carta de Atenas (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, 1931).” (Freire, 2008, P. 2330)

A ordem urbanística representa a formalização do justo no ambiente urbano, consistindo em um conjunto de normas de interesse social e ordem pública que disciplinam a utilização da propriedade urbana em benefício do bem coletivo, da segurança, da preservação ambiental e do bem-estar dos cidadãos.

A CF/88 introduziu o município no art. 1º, como ente federativo, estipulando no art. 182, a criação do Estatuto da Cidade, prevendo o princípio da função social da propriedade e da cidade, sendo o capítulo da Política Urbana, o art. 182, §2º estipula que: “A política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal, conforme diretrizes gerais fixadas em lei, tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.” Prevendo que a propriedade cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais expressas no plano diretor. Este princípio é confirmado ainda pelo artigo 170 da CF/88 que afirma ser a função social um dos princípios da atividade econômica.

A Constituição Federal tornou obrigatória a elaboração de planos diretores para cidades com mais de vinte mil habitantes, impondo ao Poder Público o dever de planejar com fins de atingir a sustentabilidade. Mas para além de planejar, esse planejamento urbano proposto pela Lei determina a participação da comunidade, se tornando não mais um plano meramente burocrático e fechado nos gabinetes da administração pública, embora este também tenha recebido bastante críticas.

O Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257, promulgada em 2001, que estabelece as diretrizes gerais e os instrumentos da política urbana, representa o marco normativo para estas transformadas interações com o meio urbano e ambiental. Seu objetivo é revitalizar a cidade

como um espaço diversificado de convivência e reduzir as desigualdades sociais que proliferaram no país, pois diante da atual crise que perpassa a vida urbana, caracterizada pela segregação social, virtualização das relações e significativos impactos na qualidade de vida, torna-se importante a convergência das agendas ambientalistas e urbanistas em busca de uma cidade sustentável. A criação do Estatuto da Cidade (EC) foi resultado de uma intensa mobilização social, atingindo seu ápice com a promulgação da Constituição Federal de 1988.

A Lei de mobilidade urbana, vem para complementar a execução do Estatuto da Cidade referente a acessibilidade. (IPEA, 2012) No mundo contemporâneo, a acessibilidade (mobilidade urbana) e a cidadania têm como característica o acesso aos meios que garantem a interatividade tanto entre os cidadãos quanto entre os diferentes atores na sociedade, tanto públicos quanto privados.

Não existe acessibilidade e sustentabilidade possíveis se as políticas urbanas e ambientais não forem tratadas de forma integrada para a construção de uma sociedade justa e ambientalmente equilibrada. Assim, compreender o ser humano como parte integrante da natureza implica reconhecer a necessidade de um respeito mútuo, fundamental para alcançar um estado de convivência com equilíbrio e ecológico. Segundo Freire (2008):

O Estatuto da Cidade inseriu um capítulo sobre a gestão democrática das Cidades, impondo em todas as fases do planejamento a participação por meio de audiências públicas em que a sociedade civil organizada, e suas associações sejam chamadas a opinar, sugerir e formular políticas públicas urbanas. É portanto, uma das leis que mais espaço propicia para uma gestão participativa e sustentável. (Freire, 2008, P. 2330)

O direito à cidade foi concebido por Harvey (2014), que em 1970, ao analisar cidades no período pós-guerra, afirmou que: “[o direito à cidade] significa o direito dos cidadãos-cidadinos e dos grupos que eles constituem (sobre a base das relações sociais) de figurar sobre todas as redes e circuitos de comunicação, de informação, de trocas”. (David Harvey, 2014, p. 10)

Ainda segundo Harvey (2014), é um direito coletivo e não individual, nota-se que é direito que precisa de uma transformação, que depende do exercício de um poder coletivo para remodelar os processos de urbanização, afirma que o direito à cidade: “A liberdade de fazer e refazer as nossas cidades, e a nós mesmos é, a meu ver, um dos nossos direitos humanos mais preciosos e ao mesmo tempo mais negligenciados.” (Harvey, David. 2014 p. 17)

O sociólogo e urbanista Lefebvre, ao conceitualiza o direito à cidade, afirma: “o direito à cidade não pode ser concebido apenas como um simples direito de visita ou de retorno às

cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada.” (Lefebvre, H. 2008, p. 117-118) Para o autor, a estrutura social está presente na cidade, é aí que significa uma ordem. Inversamente, a cidade é um pedaço do conjunto social, revela porque as contém e incorpora na matéria sensível, as instruções e as ideologias.

Lefebvre (2008) ao conceitualizar a cidade, defende que esta é palco e repertório de ação, que pode transformar-se por meio da sociedade, isso significa que Lefebvre (2008) analisa não apenas a estrutura física da cidade, como também a sociedade de um tempo como um todo, onde a sociedade pode ser analisada a partir da cidade.

Para Harvey (2014): “[o direito à cidade] significa o direito dos cidadãos-citadinos e dos grupos que eles constituem (sobre a base das relações sociais) de figurar sobre todas as redes e circuitos de comunicação, de informação, de trocas”. Ainda segundo Harvey (2014), é um direito coletivo e não individual, nota-se que é direito que precisa de uma transformação, que depende do exercício de um poder coletivo para remodelar os processos de urbanização, afirma ainda que o direito à cidade é: “A liberdade de fazer e refazer as nossas cidades, e a nós mesmos é, a meu ver, um dos nossos direitos humanos mais preciosos e ao mesmo tempo mais negligenciados.” (Harvey, D. 2014)

A urbanista Ermínia Maricato entende que a cidade prevê: “O direito não apenas à terra, mas a cidade, com seus modos de vida, com seus melhoramentos, com suas oportunidades de emprego, de lazer, de organização política. Terra urbana, diante desse raciocínio significa terra urbanizada.” (Maricato, E. 2002. p. 5)

Segundo Lefebvre (2008), é importante entender temáticas como: a estrutura, a função e a forma, para assim, analisar o alcance desses conceitos no direito à cidade, apresentam uma relação recíproca e representam o todo, mas como elementos apresentam uma independência e autonomia relativa. Tendo como forma de análise o sistema dogmático, que corresponde o estruturalismo, o formismo e o funcionalismo.

Tendo em vista as discussões abundantes sobre as estruturas, nota-se que a desestruturação da cidade manifesta a profundidade dos fenômenos de segregação, seja socioeconômico ou cultural. Assim, utiliza-se também de bases antropológicas para conceitualizar o direito à cidade. Para Lefebvre (2008), é necessário descrever empiricamente o modo de vida dos interioranos, como também “dos colonizados e semi colonizados de toda espécie, de todos aqueles que sofrem a ação de uma cotidianidade bem ordenada”. Existe uma trágica miséria, faltando assim, qualidade de vida para os suburbanos, para as pessoas que moram nos centros em decomposição das cidades velhas, como também em núcleos perdidos longe dos centros dessas cidades. Lefebvre (2008) afirma que:

Basta abrir os olhos para compreender a vida cotidiana daquele que corre da sua moradia para a estação próxima ou distante, para o metrô superlotado, para o escritório ou para a fábrica, para retornar à tarde o mesmo caminho e voltar para casa afim de recuperar as forças para recomeçar tudo no dia seguinte. (LEFEBVRE, H. p. 118, 2008)

Diante dessa dinâmica urbana surgem os direitos concretos, que vêm completar os direitos abstratos dos cidadãos, estipulados nos códigos do Estado democrático de Direito, correspondendo a direitos sociais, contemplando idades e gêneros sexuais (a mulher, a criança ou o idoso). Já os direitos das condições (correspondem ao empregado ou camponês), como também direito à instrução e à educação, direito ao trabalho, a cultura.

Com isso, Lefebvre (2008) estipula que o “direito a cidade se afirma como um apelo, como uma exigência. Através de surpreendentes desvios – a nostalgia, o turismo – o retorno para o coração da cidade tradicional, o apelo às centralidades existentes ou recentemente elaboradas.” (Lefebvre, H. 2008. p. 117)

A urbanista Ermínia Maricato entende que a cidadania prevê: “O direito não apenas à terra, mas a cidade, com seus modos de vida, com seus melhoramentos, com suas oportunidades de emprego, de lazer, de organização política. Terra urbana, diante desse raciocínio significa terra urbanizada.” (Maricato, E. 2002, p. 10)

No município, os instrumentos de democracia participativa são canais para implementação da diversidade de vozes das pessoas, ONGs, movimentos sociais, nos procedimentos de tomada de decisão, principalmente no que concerne a qualidade de vida e a gestão urbano-ambiental. (Freire, 2008, P. 325) A ordem urbanística passou a ser um direito difuso, portanto transindividual, a ser defendido pela Ação Civil Pública (Estatuto da Cidade, art. 53).

Para Lefebvre (2008) a *integração* e a participação são a necessidade, portanto, “obsessão dos não participantes, dos não-integrados, daqueles que sobrevivem entre os fragmentos da sociedade e das ruínas do passado: excluídos da cidade, as portas do ‘urbano.’” O autor levanta um importante questionamento: “poderá a vida urbana recuperar e intensificar as capacidades de integração e de participação da cidade?” (Lefebvre, H. 2008, p. 102)

Com o liberalismo, percebe-se que o sentido político da segregação como estratégia de classe é bem claro. Entender como essa mobilidade é afetada é importante já que para uma grande parte da população marabaense o transporte público é fundamental para o acesso à escola, a saúde, ao lazer, de modo geral, para as oportunidades de melhoramento de qualidade de vida dos cidadãos. Assim, sua cidadania e sociabilidade perpassam a possibilidade de

transitar pelos diversos espaços da cidade. No caso dos estudantes, como jovens do ensino médio ou universitário, o processo de transição para a vida adulta demanda habilidades formais de instrução e também de bem estar.

3.2 Direito a mobilidade urbana instituído na Lei nº 12.587/2012 e no Estatuto da Cidade

A mobilidade urbana é um eixo de pesquisa do direito urbanístico, que está ligada diretamente ao direito à cidade, pertencendo ao Direito Público. É um tema de relevância e um grande desafio para pensadores urbanistas, pois a mobilidade é fundamental para garantir que os cidadãos tenham acesso aos serviços básicos como educação, cultura, emprego e lazer. De tal forma, que uma boa efetivação das políticas públicas de mobilidade urbana possibilitaria aos cidadãos o pleno exercício da cidadania e do direito de locomoção (art. 5º, inc. XV), enquanto direitos fundamentais garantidos pela CF/88.

Inicialmente, é crucial destacar que as políticas de mobilidade urbana, ao não considerarem os interesses sociais da população para se locomover na área urbana, geram a necessidade de uma efetiva implementação do direito de acesso ao serviço de transporte público. Esse contexto, por sua vez, está intrinsecamente ligado ao processo de industrialização, que exerce significativa influência no crescimento da cidade. Dentro da perspectiva da teoria socialista, observa-se a busca da classe dominante por manter o monopólio em áreas-chave, como os centros urbanos, resultando na segregação social, conforme apontado por Lefebvre (2008):

O fenômeno da segregação deve ser analisado segundo índices e critérios diferentes: *ecológicos* (favelas, pardieiros, apodrecimento do coração da cidade), *formais* (deterioração dos signos e significações da cidade, degradação do “urbano” por deslocação de seus elementos arquitetônicos), *sociólogo* (níveis de vida, etnias, culturas e subculturas, etc.) (LEFEBVRE, H. 2008, p. 98)

Nota-se que a falta do direito à mobilidade urbana causa a segregação social, pois o direito à cidade abrange tanto a moradia, quanto a mobilidade. Segundo o autor: “Aqui estão diante de nossos olhos, projetados separadamente, os grupos, as etnias, as idades e os sexos, as atividades, os trabalhos, as funções, os conhecimentos.” Lefebvre (2008) continua afirmando que “as condições fazem surgir as possibilidades, também podem mantê-las em estado, na presença-ausência e segundo Rolnik e Klintowitz (2011) quanto maior a renda, maior a mobilidade individual.

A Constituição Federal 1988 (CF/88), no art. 30, inc. V, estipula que o serviço público de transporte coletivo urbano é de competência do Município, que pode prestá-lo direta ou indiretamente, valendo-se, neste último caso, dos regimes da concessão ou da permissão de serviço público, regulamentados pela lei federal nº 14.133, de 2021.

Para Vasconcellos (2005), mobilidade urbana é um atributo das cidades inerente a facilidade de deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano, deslocamentos estes realizados mediante vias e toda infraestrutura disponível promovendo a interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. Assim, a Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável vai além e define mobilidade como: “É um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc.)” (Brasil. 2004. p. 13)

A partir da década de 1950, o Brasil passou por uma transformação de uma nação predominantemente rural para uma sociedade predominantemente urbana. Esse rápido crescimento urbano, frequentemente desprovido de planejamento adequado, levou ao fenômeno do inchaço populacional e à busca constante dos serviços e oportunidades oferecidos pelas cidades. Isso criou desafios significativos em termos da mobilidade urbana e o acesso aos direitos básicos. A análise das políticas de mobilidade urbana em relação ao direito à cidade revela a necessidade de uma abordagem do poder público mais integrada, para garantir que os cidadãos tenham acesso efetivo às funções sociais da cidade, tais quais, a moradia, o emprego, o tráfego, à educação e às oportunidades culturais e de lazer.

Ultrapassada a compreensão sobre a mobilidade urbana, avançamos para o histórico da legislação de mobilidade urbana no Brasil. Em 1989, um ano após a promulgação da CF/88, foi apresentado o PL nº 4.203/1989, com o intuito de estabelecer normas para o sistema de transporte coletivo. Posteriormente, surgiram o PL nº 870/1991, que abordava as "diretrizes nacionais de transporte coletivo urbano." (IPEA, 2012)

Em 2003 foi instituída uma comissão especial para apreciar e dar parecer ao PL nº 694/1995. Em 2004, o Conselho das Cidades elaborou uma proposta mais abrangente. Esta proposição foi enviada ao Congresso Nacional pelo Executivo em 2007 (o PL nº 1.687/2007). O PL do governo foi apensado ao PL 694/1995, seguiu para o Senado Federal sob a denominação de PLC nº 166/2010. (IPEA, 2012)

O Senado Federal apreciou a matéria no início de 2010 e em dezembro de 2012 foi promulgada. Portanto, foram 17 anos de bruscas alterações na formulação de uma

regulamentação a nível federal para o tema, a nova legislação brasileira determina uma série de adaptações dentro de prazos definidos.

Na prática, entretanto, os princípios da Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana nº 12.587/2012, permeiam material institucional do Ministério das Cidades. Além disso, esta lei foi elaborada no âmbito do Conselho das Cidades, conforme a Exposição de motivos dos Ministérios das Cidades e da Fazenda, o Estatuto da Cidade trata “das questões relativas aos transportes urbanos apenas na sua interação direta com (...) o plano diretor municipal, remetendo, (...), para outro título legal a fixação das diretrizes para os transportes urbanos (...)” Já a Lei nº 12.587/2012 tem como objetivo geral estabelecer princípios, diretrizes e instrumentos para que os municípios possam executar uma política de mobilidade urbana que promova o acesso universal à cidade e às suas oportunidades, contribuindo para o desenvolvimento urbano sustentável. (Brasil, 2012).

Assim, a Lei de Mobilidade Urbana faz uma referência direta a uma nova interpretação do conceito de mobilidade urbana e desenvolvimento urbano citado no art. 182 e no inciso XX do art. 21 da CF/88. “Entende-se como mobilidade urbana a interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade” (Brasil, 2012). Essa nova significação pretende ser mais abrangente que o mero uso do serviço de transporte.

De acordo com Vasconcellos (2012), nos países em desenvolvimento, um dos maiores desafios do planejamento de transportes e trânsito é viabilizar politicamente a redistribuição da área de circulação. Dessa forma, a mudança mais profunda deveria vir da reapropriação do espaço pelos atores mais numerosos e vulneráveis, como os de pedestre, ciclista e passageiro de transporte público, pessoas com mobilidade limitada, pessoas com deficiência (PCD) e idosos.

Com isso, a CF/88 estipula o papel da União e dos municípios no transporte e na mobilidade urbana, instituindo diretrizes, onde cabe à União legislar sobre transporte e trânsito de uma maneira geral, conforme o inciso XX, do art. 21, onde compete à União: “Instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos;”

Neste cenário, deve-se interpretar o art. 182 levando em consideração o inc. III, do art. 1º da CF/88, a dignidade da pessoa humana. Assim, a cidade tem que ser criada e gerida, com objetivo de trazer melhores condições de vivência e convivência humana. Com o poder público levando em consideração a dignidade da pessoa humana e a opinião pública ao fixar, definir e implementar as políticas públicas voltadas para o direito à cidade e a mobilidade urbana, sem isso não se tem um pleno desenvolvimento humano.

Estas diretrizes foram determinantes pela Lei nº 10.257, conhecida como Estatuto da Cidade, mas a execução da política é de responsabilidade do município, conforme art. 30, inc. V, onde compete aos municípios: “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o transporte coletivo, que tem caráter essencial.” (Brasil, 1988)

Esse objetivo deve ser alcançado por meio de diretrizes gerais do Estatuto da Cidade e presente no art. 2º, os inc.s I, V e a alínea d do inciso VI, respectivamente: o direito ao transporte às gerações presentes e futuras; a oferta de transporte adequado aos interesses e às necessidades da população e às características locais; a ordenação e o controle do uso do solo para evitar polos geradores de tráfego sem previsão de infraestrutura.

No art. 6º, são estipuladas as diretrizes dessa política (BRASIL, 2012): integração com a Política de Desenvolvimento Urbano e respectivas políticas setoriais e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; prioridade dos modos não motorizados sobre os motorizados, e dos serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado; integração entre os modos e os serviços de transporte urbano; mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e de cargas; incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes; priorização de projetos de transporte coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional. (Galindo, E. 2011)

O objetivo da política conforme art. 2º é: “(...) contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (...)” (Brasil, 2012)

Além disso, outros objetivos constam no art. 7º: reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; promover o acesso aos serviços básicos e aos equipamentos sociais; proporcionar melhoria nas condições urbanas de acessibilidade e de mobilidade da população; promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e de cargas nas cidades; e consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana (Brasil, 2012).

A Lei de Mobilidade Urbana também trata de diretrizes mais específicas, pois relaciona a regulação do serviço de transporte urbano, incluindo política tarifária, e

planejamento e gestão dos sistemas de mobilidade urbana. Assim, os princípios e as diretrizes gerais da referida lei já indicam maior nível de detalhamento do que o Estatuto da Cidade.

A política nacional de mobilidade urbana avançou muito em estudos positivos e numa regulamentação inovadora no caminho da sustentabilidade das cidades, assim, necessitando apenas de um esforço maior em sua implementação por parte dos governos federais e municipais. Ao iniciar pela efetivação das diretrizes, como previsto na LPNMU de 2012, no art. 5º, inc. I ao XI, conforme letra de lei:

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

I - acessibilidade universal;

II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;

III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;

IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;

V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;

VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;

VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;

VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;

IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

A Política Nacional de Desenvolvimento Urbano do Ministério das Cidades, criado em 2003, tem como um de seus objetivos valorizar os deslocamentos a pé e de bicicleta. (Ministério das Cidades, 2007)

A Lei nº. 12.587, Lei da Política de Mobilidade Urbana, cujo objetivo é “contribuir para um acesso universal à cidade”. Pauta-se na construção de consensos entre os atores envolvidos, tais quais: governo, empresários e usuários e de projetos que proporcionem o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, dando prioridade aos modos não motorizados e coletivos de transportes.

Conforme o Plano Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2007), a disponibilidade e facilidade de acesso às infraestruturas urbanas, tais como calçadas, transportes públicos, qualificam e geram maiores ou menores condições de mobilidade para cidadãos. Uma questão importante, mesmo com a Lei de Mobilidade Urbana de 2012, com todo esse trâmite e a realização de um esforço enorme de técnicos do Ministério das Cidades, do IPEA e do governo Dilma em realizar estudos sobre o tema, a Presidente vetou um dos principais pontos da Lei, o

inciso V do artigo 16, onde dizia: Art. 16. São atribuições da União: [...] “V – adotar incentivos financeiros e fiscais para a implementação dos princípios e diretrizes desta Lei.”

Se o artigo 9º da Lei nº. 12.587 prioriza um modelo de gestão privada baseado na tarifa, adotando o ponto de vista das empresas e não o dos usuários, essas políticas afetaram negativamente a maneira que foi ofertado o serviço de transportes públicos, onde o governo precisa ter um incentivo financeiro maior. Assim, o veto da presidente à parte do dispositivo da Lei foi contraditório à própria formulação de Programas de seu governo.

Ao tratar do controle social das políticas de mobilidade urbana, a Lei nº 12.587, garante em seu texto a participação da sociedade, por meio de vários artigos, quais sejam:

Art. 2º A Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana. (Brasil, 2012)

Com uma gestão democrática, que está incluída também na forma de princípio: “Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: “[...] V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana.”

O legislador também inseriu essa preocupação no rol dos objetivos da Lei: “Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos: [...] V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. Por fim, estipula o art. 15:

Art. 15. A participação da sociedade civil no planejamento, fiscalização e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana deverá ser assegurada pelos seguintes instrumentos:

- I - órgãos colegiados com a participação de representantes do Poder Executivo, da sociedade civil e dos operadores dos serviços;
- II - ouvidorias nas instituições responsáveis pela gestão do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana ou nos órgãos com atribuições análogas;
- III - audiências e consultas públicas; e
- IV - procedimentos sistemáticos de comunicação, de avaliação da satisfação dos cidadãos e dos usuários e de prestação de contas públicas. (Brasil, 2012)

Assim, essa lei de forma autônoma, mostra a importância que o cidadão tem de acompanhar na fiscalização da implementação de políticas de mobilidade urbana nas cidades brasileiras.

O Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257, de 2001, estabelece normas gerais para o planejamento, desenvolvimento e gestão das cidades, visando promover a função social da propriedade urbana e o pleno desenvolvimento das funções sociais das cidades. A principal motivação para a criação do Estatuto da Cidade foi enfrentar os desafios associados ao rápido crescimento urbano, à especulação imobiliária descontrolada e à falta de planejamento urbano em muitas regiões do Brasil. O objetivo central é garantir o direito à cidade, promovendo um desenvolvimento urbano sustentável, inclusivo e que considere a participação da comunidade nas decisões relacionadas ao espaço urbano.

Ao fazer uma análise sobre a eficácia do Estatuto da Cidade após mais de uma década de sua implementação, explorando suas potencialidades, limitações e impactos no contexto sociopolítico. Dentre os pontos mais relevantes abordados, destacam-se: promover a inclusão socioespacial, democratizar o acesso ao solo urbano e à moradia, além de capturar parte da valorização imobiliária em prol da função social da propriedade. Contudo, o autor não deixa de abordar os desafios enfrentados na aplicação plena da legislação, como a especulação imobiliária, remoções forçadas e questões urbanas e ambientais. (FERNANDES, E., 2013)

Discute a lei federal de política urbana no Brasil, que foi considerada um esforço pioneiro na criação de um marco regulatório para a reforma urbana. Hoje, o Estatuto da Cidade tem 23 anos, mas o artigo em questão faz ponderações da primeira década após sua promulgação. Há debates sobre sua eficácia e o que se pode esperar dessa legislação. O artigo visa avaliar criticamente a aplicação específica do Estatuto da Cidade e fornecer informações sobre a natureza, possibilidades e limitações da legislação urbana progressiva no contexto sociopolítico mais amplo. Também discute as expectativas em torno das leis urbanas em vários direitos regulares, gestão da terra, planejamento urbano e habitação social.

Sobre a implementação do Estatuto da Cidade no Brasil, são destacados os obstáculos jurídicos e sociais enfrentados. O autor menciona a crítica à crescente mercantilização das cidades brasileiras, onde a propriedade imobiliária é vista principalmente como uma mercadoria, tornando a cidade uma mercadoria. Destaca a falta de compreensão dos gestores públicos sobre a importância e de políticas urbanas de planejamento urbano adequadas. O artigo ressalta a necessidade de uma renovação na mobilização sociopolítica em torno das questões urbanas e fundiárias para a construção de cidades sustentáveis. (FERNANDES, E., 2013)

O autor discute como os princípios e possibilidades dessa nova ordem jurídico-urbanística têm sido compreendidos e assimilados por juristas, urbanistas, gestores públicos e pela sociedade brasileira. O objetivo do artigo é examinar a validade das críticas ao Estatuto

da Cidade e discutir as naturezas, possibilidades e restrições dessa legislação progressista em relação à sua execução.

Os Planos Diretores Municipais devem reproduzir os princípios gerais do Estatuto da Cidade em regras e ações, identificar os principais obstáculos jurídicos e sociais para a implementação plena da lei federal, e avaliar o uso efetivo das diversas possibilidades oferecidas pela legislação. Há debates sobre a eficácia do Estatuto da Cidade desde sua aprovação. Por um lado, alguns argumentam que a lei contribuiu para o crescente processo de mercantilização das cidades brasileiras, para o crescimento de especulação imobiliária através de residenciais privados em locais não estipulados pelo zoneamento das cidades.

Como também promove a segregação social, através de aumento do valor das propriedades territoriais no centro ao ponto que pessoas de baixa renda não têm outra opção a não ser (sobre)viver em áreas mais afastadas do centro, delimitada como favelas e marginalizadas socialmente. O princípio da lei de distribuição justa dos encargos e benefícios da urbanização levou à captura de mais valores pelas elites por meio de estratégias de gestão territorial e urbana. A especulação excessiva no mercado imobiliário, muitas vezes alimentada pela utilização de novos recursos gerados pela lei, gera críticas a respeito da sua eficácia.

Existem vários fatores, incluindo origens culturais e sociopolíticas, que contribuem para os desafios enfrentados na implementação da lei e no alcance dos objetivos pretendidos, mas segundo o autor, cerca de 1500 cidades seguiram as orientações do Estatuto da Cidade e promulgaram seus Planos Diretores Municipais. A falta de comprometimento das gestões para agir e utilizar os recursos financeiros disponíveis é um problema generalizado, mesmo em grandes municípios. Outra crítica, é que a linguagem usada no planejamento urbano e no marco legal pode estar desatualizada e excludente, o que pode dificultar a implementação efetiva. É importante fazer a autocrítica se houve uma compreensão adequada da natureza e das implicações da nova ordem jurídico-urbanística por parte dos planejadores urbanos, gerentes, juristas e pela sociedade como um todo.

Em relação aos fatores culturais, estes desempenham um papel significativo nos desafios enfrentados na implementação do Estatuto da Cidade. Entre os grupos sociais privilegiados, existem práticas que envolvem violações das leis fundiárias, urbanas, ambientais e de construção. Segundo o autor: “A proliferação de condomínios urbanos e loteamentos fechados, que muitas vezes são ilegais, gerou conflitos entre ricos e pobres no acesso aos espaços urbanos.” (Fernandes, E., P. 222) Existe uma cultura de crescimento urbano informal, incluindo a formação de novos assentamentos, a verticalização de assentamentos antigos e o desenvolvimento de práticas informais, como aluguéis informais e moradias superlotadas. É

importante observar que o desenvolvimento de áreas urbanas em novas fronteiras econômicas, particularmente na região amazônica, ocorreu em grande parte por meio de processos informais.

Como já dito, uma crítica recorrente é a prática de procedimentos jurídico-urbanísticos advindos do Estatuto da Cidade por parte de grupos sociais privilegiados, que utilizam destes para a violação das leis fundiárias, urbanas, ambientais e de construção. Algumas dessas práticas incluem a proliferação de condomínios urbanos, que muitas vezes carecem de uma base legal sólida, e o desenvolvimento de loteamentos fechados, que são manifestamente ilegais. Essas práticas têm sido observadas em áreas periféricas de grandes municípios e até mesmo em outros municípios metropolitanos, o surgimento dessas práticas gerou conflitos entre diferentes classes sociais, pois tanto os ricos quanto pessoas de baixa renda competem pelos mesmos espaços urbanos.

Outra observação a respeito das suas limitações é a necessidade de uma avaliação abrangente do Estatuto da Cidade e sua implementação a nível municipal. Porém, não se pode negar a importância em caráter progressista do Estatuto da Cidade, pois segundo o autor, este teve uma influência direta do Direito Público contemporâneo, expressando uma ordem jurídica maior que a Estatal.” (Fernandes, E., P. 227) E reconheceu um conjunto de direitos coletivos: “ao ordenamento territorial; à regularização fundiária dos assentamentos informais consolidados; à participação em processos descentralizados e democráticos, bem como o direito social de moradia.” (Fernandes, E., P. 227)

Dando a possibilidade de defesa coletiva em juízo desses direitos coletivos e interesse difuso em matéria de “ordem urbanística - mesmo contra o Estado.” Tal possibilidade foi reconhecida e aberta para indivíduos, grupos, ONGs e para o Ministério Público. Assim, deve ser enfrentada a discussão acerca do significado e das implicações jurídicas da noção das “funções sociais da cidade”, bem como sobre a necessidade de reconhecimento da “responsabilidade territorial do poder público” para além das já reconhecidas formas de responsabilidade política, administrativa e fiscal da administração pública. (Fernandes, E., P. 227)

A política consolidada pelo Estatuto da Cidade requer uma mudança cultural significativa quanto à compreensão da natureza jurídica do planejamento territorial, no sentido de obrigação do poder público, sendo um direito coletivo da sociedade, o autor ressalta que: “a falta de seu cumprimento gera improbidade administrativa, sendo que Prefeitos já perderam seus mandatos como consequência.” (Fernandes, E., P. 228) Além de regular os processos de uso/ocupação/parcelamento do solo urbano, cabe ao poder público induzir diretamente os

movimentos do mercado imobiliário, atuando assim sobre os terrenos vazios e propriedades abandonadas e/ou subutilizadas.

Outra negligência que foi enfrentada pelo Estatuto da Cidade é a questão de quem paga e como paga a conta do financiamento do desenvolvimento urbano, afirmando o princípio da justa distribuição dos ônus e benefícios da urbanização, pois o: “Estatuto da Cidade estipulou a outorga onerosa de direitos de construção e uso; a existência de diferentes categorias de indenização, com a desapropriação sendo exceção no regime da função social da propriedade; [...] mais-valias e a gestão social da valorização imobiliária;” (Fernandes, E., P. 228).

A natureza da gestão urbana também foi profundamente alterada, pois a participação popular foi tida como critério de validade jurídica, e não apenas como legitimidade sociopolítica das leis e políticas públicas, como exemplo, o Plano Diretores Municipal de São Paulo, que chegou a ser anulado por falta de participação social adequada. Dessa forma, percebe-se que direito e planejamento urbano foram colocados pela ordem jurídica no lugar de observação a partir de uma análise de processo sociopolítico, especialmente na esfera municipal, processo esse cuja qualidade é que vai determinar o maior ou menor alcance da noção da função social da propriedade e as condições de gestão democrática das cidades.

Tem natureza, dinâmicas e custos dos procedimentos judiciais, mas “falta de função social e custos do registro imobiliário; falta de apoio dos PDMs em um sistema articulado de gestão urbana; [...] falta de compreensão das realidades específicas dos pequenos e médios municípios, especialmente no Norte e Nordeste etc.” (Fernandes, E., P. 229) Além das questões jurídicas, são também muitos os problemas de eficácia social que afetam a nova geração de PDMs, pois os novos planos são essencialmente planos urbanísticos tradicionais, meramente técnicos e regulatórios. Como também: “a questão da confirmação de processos de segregação socioespacial pelo Estado em todos os níveis governamentais, mostra como os urbanistas e gestores públicos continuam – cada vez mais – reféns de mercados imobiliários [...], bem como de políticas públicas segregadoras.” (Fernandes, E., P. 231)

4. PROPOSTA DO SISTEMA ÚNICO DE MOBILIDADE URBANA (SUM)

O institucionalismo histórico é uma teoria importante, utilizada como uma alternativa para examinar as políticas públicas, distingue-se de outras abordagens pela sua orientação voltada para questões empíricas, como também devido o viés histórico e a atenção conferida para os modos como as instituições estruturam e moldam o jogo político e seu resultado. (Steinmo, 2008, *apud* Outeiro, G. 2018)

No atual campo de análise de políticas públicas, a escola do institucionalismo histórico possui três peculiaridades: pesquisa de tema para o público em geral e para outros pesquisadores; o tempo é importante para desenvolver argumentos sobre sequência de valores e mudanças; e por fim, considera o contexto para construir hipóteses sobre efeito combinado de instituições e processos decisórios. (Skocpol; Pierson, 2002 *apud* Outeiro, G. 2018) Segundo o autor:

Observa-se assim, o desenvolvimento de políticas públicas, tendo em vista os momentos singulares de decisão, que irão afetar futuras decisões e a dinâmica entre os atores políticos. Na arena do jogo político, eles lutam por recursos escassos, com fulcro na estrutura institucional existe. (Outeiro, G. 2018, p. 70)

Por um lado, o individualismo metodológico é a doutrina que considera que todos fenômenos sociais, incluindo sua estrutura e sua mudança, são, em princípio, explanáveis em termos individuais, tais como suas propriedades, metas e crenças. Afirma, que o individualismo metodológico se fundamenta no princípio de que todos os resultados das ações humanas se explicam por meio da ação individual, cujas interações legitimam as instituições. (Outeiro, G. 2018)

As instituições, definidas como um conjunto de regras que orientam as interações em uma determinada esfera decisória, desempenham um papel crucial ao influenciar os atores envolvidos nesse cenário. Mesmo para observadores externos, é desafiador quantificar o grau de influência ou restrição exercido por tais instituições sobre os participantes, especialmente quando se trata de regras informais. As preferências individuais são moldadas considerando as sanções e incentivos resultantes de determinados comportamentos, refletindo uma abordagem racional diante das instituições existentes e da interpretação atribuída à situação. (Outeiro, G. 2018)

Em seguida, observa-se a assimetria de poder no jogo político, onde grupos sociais são afetados pela distribuição desigual de poder de feita pelas instituições, tendo como consequência, que alguns grupos perdem ou ganham com as decisões, distanciando-se de um

cenário em que os atores são agentes livres e iguais. (Outeiro, G. 2018) Quando pesquisadores passaram a interpelar o porquê produtos da arena política em diferentes países e regiões variam tanto, a resposta encontrada foram as instituições. Dessa forma, o institucionalismo histórico propõe que as diferentes conclusões políticas entre países ou regiões distintas são atribuíveis aos arranjos institucionais específicos dos mesmos.

Nesse sentido, para entender o motivo pelo qual existem países que tem uma organização política de Estado de Bem-estar Social mais ampla que outros, é apresentada a hipótese inicial de que a cultura política ou as preferências públicas explicariam as principais diferença. (Steinmo, 1993, *apud* Outeiro, G. 2018)

Ao analisar eventos políticos ocorridos dentro de um contexto histórico, em que os indivíduos passaram por processos de aprendizagem próprios e, ao valorizar estes dados, os institucionalistas históricos têm condições para trabalhar explicações mais apuradas dos fenômenos investigados, tratando da trajetória dependente do caminho escolhido inicialmente e das mudanças institucionais posteriores. (Outeiro, G. 2018)

Nessa visão, as opções políticas do passado funcionam como um legado que impacta o presente, configurando um fluxo de eventos históricos caracterizado por períodos de estabilidade e, eventualmente, por mudanças institucionais substanciais, conhecidas como conjunturas críticas. Esses momentos críticos abrem caminho para novas possibilidades anteriormente inacessíveis.

Apesar de as instituições terem importância significativa, não são elas que determinam o resultado final, uma vez que são criadas e modificadas pelos seres humanos. Assim, embora as instituições sejam fundamentais, não são as únicas forças causais no jogo político. Outros elementos, como ideias, crenças e desenvolvimento socioeconômico, podem influenciar os resultados, tornando o cenário político mais complexo do que aquele moldado apenas por preferências individuais e instituições.

Essa dinâmica, envolvendo diversos fatores, pode resultar tanto na manutenção de uma trajetória quanto em mudanças institucionais. Os resultados do jogo político, intencionais ou não, geram um feedback que molda os interesses dos atores políticos e, por conseguinte, influencia as novas escolhas. No processo evolutivo das instituições ao longo da história, observamos a influência de trajetórias dependentes e a presença de contingências singulares capazes de alterar a estabilidade inicial. (Ouverney, 2015, *apud* Outeiro, G. 2018)

Assim, o Brasil tem como forma de regime uma república federativa, que envolve a União, os Estados-membros e os Municípios. Com isso, a regulamentação das políticas de mobilidade urbana tem como competência essas esferas.

4.1 Sistema Único de Mobilidade (SUM)

Inicialmente, é importante destacar a distinção entre o SUM e o Projeto de Lei (PL) nº 3278/2021 que está em tramitação no Senado Federal, especialmente no que diz respeito à participação social, pois enquanto o PL parece focar no equilíbrio financeiro das empresas, liderado pelos proprietários de empresas de ônibus de transporte público coletivo, concentrando-se exclusivamente no equilíbrio financeiro das empresas, envolvendo repasses de dinheiro público sem transparência e participação social. Por outro lado, o SUM promove a construção coletiva de políticas públicas, incorporando as necessidades da população.

A proposta de gestão metropolitana e consórcios entre municípios destaca a abordagem integrada do SUM, inspirando-se no sucesso do Sistema Único de Saúde (SUS). Essa colaboração intermunicipal pode revigorar os transportes metropolitanos e melhorar a qualidade do serviço. A ênfase na priorização do financiamento para infraestruturas de transporte público e mobilidade ativa reflete a visão do SUM de reduzir a alocação de recursos para veículos individuais. Corredores exclusivos, transporte sobre trilhos e mobilidade ativa são propostos para criar um sistema mais eficiente.

A abordagem integrada entre esferas municipal, federal e estadual, é essencial para aliviar a carga dos municípios, permitindo uma colaboração mais eficaz. A introdução de novas fontes de financiamento e a redução das tarifas para os usuários são medidas que visam tornar o sistema mais sustentável e socialmente inclusivo. A proposta de contratos mais curtos, setorizados e transparentes, juntamente com o apoio federal para técnicas modernas de contratação, promove uma gestão eficaz e de qualidade no transporte público. A integração entre planejamento urbano e a mobilidade urbana visa criar comunidades mais conectadas e reduzir o uso de veículos particulares, tendo como consequência a diminuição de gases poluentes emitidos por veículos automotores, como o dióxido de carbono (CO₂).

A transparência na composição de custos e a centralização de dados propostas pelo SUM são passos significativos para garantir a aplicação adequada de subsídios e permitir uma análise eficaz das políticas públicas. Tem como objetivo a promoção de uma frota limpa, fiscalização rigorosa das emissões e incentivo à mobilidade ativa evidenciam o compromisso do SUM em combater as mudanças climáticas e criar um sistema de transporte público mais sustentável.

Em resumo, o SUM apresenta uma visão abrangente e integrada para transformar o transporte público no Brasil, considerando não apenas a eficiência do serviço, mas também a equidade social e ambiental. O Sistema Único de Mobilidade (SUM) propõe assegurar um

transporte público de qualidade para todos, garantindo a mobilidade da população para acessar direitos fundamentais, como educação, saúde, lazer e locais de trabalho. Além de contribuir para a redução da desigualdade social, o SUM visa também mitigar a poluição do ar.

Desenvolvido pelo Idec e seus parceiros, o projeto busca enfrentar a crise atual do transporte público e afirmar o direito previsto na Constituição Federal. A iniciativa alinha-se com o esforço do Governo Federal em estabelecer um novo conjunto de leis para o transporte coletivo, em discussão desde o início de 2022. Para viabilizar essas mudanças, é crucial que haja alocamento de recursos no orçamento do Governo Federal destinados à mobilidade, algo que é escasso na atualidade, considerando que a dependência exclusiva da tarifa paga pelos usuários para financiar o serviço é insustentável. Com os recursos apropriados, será possível transformar a lógica de financiamento dos sistemas, expandir a oferta de ônibus sustentáveis e aprimorar a qualidade dos serviços oferecidos.

As diretrizes fundamentais do PL incluem a promoção da participação e controle social deliberativos, permitindo à população e aos trabalhadores do setor influenciarem a gestão do serviço. Em contrapartida, o SUM propõe a construção coletiva de políticas públicas, incorporando as necessidades da população usuária.

Outro ponto abordado é a necessidade de gestão metropolitana e consórcios entre municípios para revitalizar os transportes metropolitanos. O SUM propõe melhorias na qualidade desse serviço, inspirando-se no modelo do SUS, que engloba mais de um município. O financiamento direcionado a infraestruturas voltadas ao transporte público e à mobilidade ativa é uma prioridade do SUM, buscando alterar a atual alocação de recursos majoritariamente destinados a veículos individuais. Isso envolve ampliar corredores e faixas exclusivas de ônibus, transporte sobre trilhos e promover a mobilidade ativa com melhorias em calçadas e ciclovias.

O SUM propõe uma abordagem integrada entre as esferas municipal, federal e estadual para o financiamento, distribuição de recursos e responsabilidades nos sistemas de transporte. Isso visa aliviar os municípios, atualmente responsáveis pelo serviço, possibilitando a colaboração da União e dos estados. Além disso, o SUM estabelece novas fontes de financiamento, reduzindo a tarifa paga pelos usuários e proporcionando maior controle social sobre o recebimento desses recursos pelas empresas operadoras.

Quanto à gestão e controle da qualidade do transporte, o SUM propõe contratos mais curtos, setorizados, rigorosos e transparentes. O apoio federal pode promover técnicas mais modernas de contratação, com maior tecnologia e capacidade técnica. A integração entre o planejamento urbano e da mobilidade urbana é uma prioridade do SUM, buscando adensar a

população em torno dos corredores e linhas de transporte público para reduzir o tráfego e o uso de veículos particulares.

Com transparência na composição de custos é essencial para a correta aplicação de subsídios, e o SUM estabelece critérios de transparência nos contratos, valorizando a qualidade do serviço e proporcionando alternativas para o financiamento e a arrecadação e canais de comunicação eficazes e transparência na divulgação de informações são exigências do SUM para garantir que a sociedade possa opinar e decidir sobre questões relacionadas ao transporte público.

Para embasar políticas públicas, o SUM propõe a centralização de dados sobre o transporte público no Brasil pelo governo federal, obrigando cidades e estados a produzirem essas informações. Por fim, o SUM visa à implementação de uma frota limpa e à fiscalização rigorosa da emissão de poluentes, promovendo ônibus elétricos, metas para a redução de emissão de partículas, aumento da oferta de viagens em transporte coletivo e incentivo à mobilidade ativa como medidas para combater as mudanças climáticas.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante do exposto, essa pesquisa buscou investigar os aspectos da política de mobilidade urbana de Marabá e sua efetividade e execução, observando como esta afeta a mobilidade e o direito à cidade dos cidadãos marabaenses. Buscando indicadores que apontem se há eficiência na aplicação da política pública de mobilidade urbana da cidade e se não, como a falta da efetivação de políticas de mobilidade afeta a locomoção dos cidadãos marabaenses, que residem em outro núcleo e tem que se locomover para o núcleo de trabalho ou da sua sede escolar, tendo como direito resguardado à educação, ao trabalho, lazer e segurança limitados.

Essa é uma exploração bastante abrangente sobre a mobilidade urbana e o direito à cidade no ordenamento brasileiro, onde percebe-se a importância de leis como o Estatuto da Cidade e a Lei de Mobilidade Urbana na promoção de uma abordagem mais sustentável e inclusiva ao desenvolvimento urbano. A participação democrática e o controle social, mencionados na lei, são aspectos cruciais para garantir que as políticas públicas atendam às necessidades reais da população. A abordagem integrada entre mobilidade urbana, planejamento urbano e gestão democrática é essencial para construir cidades mais justas e ambientalmente equilibradas.

A pesquisa empreendida teve como objetivo analisar os aspectos legais relacionados às políticas de mobilidade urbana no âmbito do Plano Diretor Municipal de Marabá/PA, Lei nº

17.846 de 2018. O levantamento bibliográfico abrangente sobre a configuração do espaço urbano em Marabá e os direitos associados à cidade e à mobilidade urbana delineou o contexto para a análise legislativa detalhada das políticas estabelecidas. A abordagem qualitativa e descritiva, apoiada por procedimentos de levantamento bibliográfico e documental, permitiu a identificação de pontos cruciais para compreender a complexidade do cenário.

No decorrer da pesquisa, foi possível constatar uma relação de insatisfação dos munícipes que utilizam o transporte coletivo em Marabá. A falta de efetivas políticas públicas de mobilidade urbana impacta diretamente o acesso à educação, lazer e segurança dos cidadãos marabaenses. Diante desse cenário, a pesquisa buscou apontar indicadores lícitos para inferir os aspectos das políticas de mobilidade urbana do Plano Diretor Municipal e como tais políticas afetam o direito à cidade.

A questão do transporte público, suas deficiências e desafios, especialmente após a mudança de empresas, é um problema complexo. A falta de infraestrutura adequada e a necessidade de planejamento urbano são desafios enfrentados pela cidade de Marabá. A proposta de reestruturação do sistema de transporte público, com a criação de terminais e a análise de diferentes modelos de gestão pode ser uma iniciativa viável. Além disso, a consideração da sustentabilidade, a redução de custos e a promoção do transporte coletivo são aspectos essenciais para o desenvolvimento urbano sustentável. Enfrentar os desafios da mobilidade urbana é crucial para garantir o direito de ir e vir de todos os cidadãos marabaenses.

O Sistema Único de Mobilidade (SUM) apresenta uma proposta robusta e abrangente para transformar o cenário do transporte público no Brasil. Suas diretrizes visam não apenas melhorar a qualidade do serviço, mas também promover a equidade social e enfrentar questões ambientais. A alocação de recursos federais para a mobilidade urbana é destacada como uma necessidade crucial, quebrando a dependência exclusiva das tarifas dos usuários. Essa mudança financeira permitirá investimentos em ônibus sustentáveis, expansão de serviços e aprimoramento da infraestrutura.

Cabe ressaltar que a amplitude do direito à cidade, da mobilidade urbana e do planejamento urbano é vasta, sendo que esta pesquisa não visa esgotar o tema. É importante destaca-se a relevância de investimentos em transporte público para assegurar o acesso aos serviços básicos de educação, emprego e lazer. Espera-se que os resultados obtidos possam subsidiar políticas públicas voltadas para a melhoria da mobilidade urbana na cidade, promovendo uma abordagem mais eficiente e equitativa.

As perguntas norteadoras da pesquisa sobre os aspectos das políticas de mobilidade urbana do Plano Diretor Municipal de Marabá e os impactos da falta de efetivas políticas

públicas foram abordadas por meio de uma análise legislativa detalhada. A abordagem de aspectos legais fundamentais, como a Constituição Federal, a Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana, o Estatuto da Cidade, o Plano Diretor Municipal de Marabá e o Plano Municipal de Mobilidade Urbana, forneceu um panorama abrangente para entender a efetividade do direito à mobilidade urbana na cidade. Em síntese, esta pesquisa oferece uma contribuição relevante ao fornecer *insights* sobre as políticas de mobilidade urbana em Marabá, abrindo espaço para debates e discussões que podem moldar futuras intervenções e melhorias na mobilidade urbana, visando um desenvolvimento mais sustentável e inclusivo para a cidade e seus habitantes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICA

BALDIM, R. Mobilidade: Uma abordagem sistêmica. In: _____. **Cidade e Movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. ITDP, São Paulo, 2016.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*, promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: >http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm< Acesso em: 11 de agosto de 2023.

BRASIL. **Lei nº 12.587**, promulgada em 3 de janeiro de 2012. Disponível em: >https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm< Acesso em 16 de junho de 2023.

BRASIL. **Política nacional de mobilidade urbana**. 2013. Disponível em: <https://antigo.mdr.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf>. Acesso em: 30/11/2023)

CARVALHO, M. R. S.; SOUZA, M. V. M. A produção do espaço urbano em Marabá – PA: do caucho à ALPA. **InterEspaço: Revista de Geografia e Interdisciplinaridade**, v. 7, e. 2021, Grajaú/MA, 2021.

COSTA, S. T. L.; FARIAS, L. J. S.; LOUREIRO, G. E. *Aspectos geoambientais como subsídio ao planejamento urbano da cidade de Marabá (PA)*. V. 9, n. 2, p. 257-284. Curitiba, 2020.

POMPEU, U. **Orçamento de Marabá para o ano de 2023 cresce 38%**. 29 de outubro de 2022. Disponível em: <<https://correiodecarajas.com.br/orcamento-de-maraba-para-o-ano-de-2023-cresce-38/>> Acesso em 15 de nov. de 2023.

FERNANDES, E. *Estatuto da cidade, mais de 10 anos - Razão de descrença ou razão de otimismo?* Rev. UFMG. V. 20, nº 20, Belo Horizonte, 2013.

FREIRE, G. M. C. A. **Direito à cidade sustentável**. In: Anais do Congresso Nacional do CONPEDI, Brasília, 2008.

GONÇALVES, A. Usuários reclamam da demora e péssimas condições da frota. **Frota do município conta com 35 ônibus, mas apenas 20 estão circulando**. 18 de agosto de 2021. Disponível em: ><https://dol.com.br/carajas/cidades/maraba/668060/usuarios-reclamam-dademora-e-pessimas-condicoes-da-frota?d=1>< Acesso em 08 de outubro de 2023

GUIMARÃES, G. S. *Comentários à Lei de Mobilidade Urbana – Lei n. 12.587/12: essencialidade, sustentabilidade, princípios e condicionantes do direito à mobilidade*. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. Martins Fontes. São Paulo, 2014.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). *Censo Brasileiro de 2022*. Rio de Janeiro, 2023.

MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Editora Vozes, São Paulo, 2002.

MARABÁ. *Lei Municipal nº 17.846, de 29 de março de 2018*. Dispõe sobre a revisão do Plano Diretor Participativo do município de Marabá, instituído pela Lei Municipal nº 17.213 de 09 de outubro de 2006, e dá outras providências. Marabá, PA, 2018. Disponível em: <http://www.governotransparente.com.br/transparencia/documentos/4466490/download/29/Plano_Diretor_Participativo_%2017.846_Mar%C3%A7o_2018.pdf>. Acesso em: 29 de nov. 2023.

_____. *Lei Municipal nº 17.213, de 09 de outubro de 2006*. Institui o Plano Diretor Participativo do Município de Marabá. Marabá, PA, 2006. Disponível em: <<http://www.seidurb.pa.gov.br/pdm/maraba/pdm.pdf>> Acesso em: 27 nov. 2023.

_____. *Lei Municipal nº 17.358 de 03 de julho de 2009*. Dá nova redação ao art. 2.º da Lei Municipal n.º 6.848/85, e insere o parágrafo único, que delimita o perímetro urbano do Município de Marabá. Marabá, PA, 2009.

MARABÁ. *Lei Municipal nº 17. 873, de 16 de novembro de 2018*. Institui o Plano de Mobilidade Urbana no Município de Marabá e regulamenta as políticas para mobilidade e acessibilidade contidas no Plano Diretor de Marabá. Marabá, PA, 2018. Disponível em: <https://www.governotransparente.com.br/transparencia/documentos/4466490/download/98/Plano%20de%20Mobilidade_Lei%20n%C2%BA%2017.873-2018> Acesso em: 25 de nov. de 2023.

MARABÁ. *Lei nº 18.105, de 20 de abril de 2022*. Autoriza a concessão de subsídio tarifário temporário ao Serviço de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros do Município de Marabá. Marabá, PA, 2022. Disponível em: <<https://leismunicipais.com.br/a/pa/m/maraba/lei-ordinaria/2022/1811/18105/lei-ordinaria-n-18105-2022-autoriza-a-concessao-de-subsidio-tarifario-temporario-ao-servico-de-transporte-publico-coletivo-urbano-de-passageiros-do-municipio-de-maraba-estado-do-para-mediante-contrapartidas-previstas-em-ordem-de-servico-abre-credito-adicional-especial-e-da-outras-providencias>> Acesso em: 03 de novembro de 2023.

OUTEIRO, G. *Regularização fundiária urbana na Amazônia: Um Estudo do Programa Terra Legal nos Estados do Pará e do Amapá*. 2018. Tese (Doutorado). Núcleo de Altos Estudos Amazônicos, Programa de Pós - graduação em Desenvolvimento Sustentável do Trópico Úmido, Universidade Federal do Pará, Belém, 2018.

PORTAL CARAJÁS. Terminal de Integração: quatro anos de uma espera interminável: *Enquanto isso, o marabaense continua lamentando a escassez da qualidade e quantidade de ônibus que rodam na cidade*. 04 de agosto de 2023. Disponível em: ><https://correiodecarajas.com.br/terminal-de-integracao-quatro-anos-de-uma-esperainterminavel/>< Acesso em 10 de agosto de 2023.

LEFEBVRE, H. **Direito à Cidade**. Centauro. São Paulo, 2008.

ROLNIK, Raquel. **O que é a cidade**. Brasiliense. São Paulo, 1995.