



UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE GESTÃO PÚBLICA
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM GESTÃO PÚBLICA

**CAMINHOS TORTUOSOS PARA A MOBILIDADE URBANA: UMA REFLEXÃO A
PARTIR DO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA**

GILDILANE LEAL MACÊDO

JOÃO PESSOA / PB

2019

UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIENCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE GESTÃO PÚBLICA
CURSO SUPERIOR DE TECNOLOGIA EM GESTÃO PÚBLICA

GILDILANE LEAL MACÊDO

**CAMINHOS TORTUOSOS PARA A MOBILIDADE URBANA: UMA REFLEXÃO A
PARTIR DO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA**

Artigo, apresentado como requisito para obtenção do título de Tecnólogo em Gestão Pública no Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública na Universidade Federal da Paraíba. Área de Políticas Públicas: Mobilidade Urbana, Indicadores, Planejamento, Gestão Pública, Plano de Mobilidade Urbana.

Orientador: Vanderson Goncalves Carneiro

JOÃO PESSOA / PB

2019

Catálogo na publicação
Seção de Catalogação e Classificação

M141c Macedo, Gildilane Leal.

CAMINHOS TORTUOSOS PARA A MOBILIDADE URBANA: UMA
REFLEXÃO A PARTIR DO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA /
Gildilane Leal Macedo. - João Pessoa, 2019.

36 f. : il.

Orientação: Vanderson Goncalves Carneiro.
Monografia (Graduação) - UFPB/CCSA.

1. Mobilidade Urbana. 2. Indicadores. 3. Planejamento.
4. Gestão Pública. 5. Plano de Mobilidade Urbana. I.
Carneiro, Vanderson Goncalves. II. Título.

UFPB/BC

CAMINHOS TORTUOSOS PARA A MOBILIDADE URBANA: UMA REFLEXÃO A PARTIR DO MUNICÍPIO DE JOÃO PESSOA

Gildilane Leal Macêdo (UFPB)

Vanderson Goncalves Carneiro (UFPB)

Resumo: Este artigo tem como objetivo tratar dos elementos que fazem parte da mobilidade urbana, trazendo para conhecimento aspectos mediante tais elementos, analisando a construção, a seleção dos indicadores e eixos temáticos que servem de base para o Plano de Mobilidade Urbana, como também para seu monitoramento, dando capacidade de realizar reflexões acerca da temática. Internacionalmente, elencou-se a Década de Ação pela Segurança no Trânsito de 2011 a 2020, e no Brasil, a Lei 12.587/12 institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana que, de forma constante, conversa com o estatuto das cidades e suas diversas áreas de ramificações como saúde e meio ambiente. Em algumas partes do trabalho foi utilizado de matérias jornalísticas já que o município de João Pessoa não respondeu questões importantes para a realização do plano e por consequência em virtude de se trazer base para o trabalho e reflexões foi necessário rever outros meios de evidenciar algumas questões abordadas. Alguns aspectos tratados nesse artigo são a qualidade do sistema de mobilidade urbana, a sustentabilidade ambiental, os conflitos entre posicionamentos de usuários etc. A partir da verificação de prazos, ferramentas e incentivos, foi-se analisada a situação até o momento de finalização deste artigo referente ao município de João Pessoa-PB como foco, mas também dando certo parâmetro da realidade nacional, em que se mostrou descumprimentos, ações imediatistas e paliativas, falta de planejamento acerca de vários pontos, como tempo, espaço e efeitos. Obteve-se, portanto, reflexões sobre o município e sua relação com os prazos, seus problemas de mobilidade urbana, e seus possíveis problemas de gestão e relevância de problemas públicos.

Palavras-Chaves: Mobilidade Urbana, Indicadores, Planejamento, Gestão Pública, Plano de Mobilidade Urbana.

Introdução

O presente tema alude a um conteúdo de interesse da coletividade, visto que, devido à ingerência pública por parte dos órgãos responsáveis no tocante à mobilidade urbana em diversos estados e municípios brasileiros, traz a toda população de transeuntes, usuários de transportes coletivos ou individuais, pedestres, ciclistas, as consequências de riscos à saúde e ao meio ambiente, cominados com danos materiais causados por vias defasadas, gerando demandas judiciais contra o Estado. Neste diapasão, na presente asserção, fica indubitável um infortúnio existente na sociedade ao versar sobre o trânsito, independente do território,

ocasionada pela negligência do poderio público no quesito de planejamento urbano, manutenção de vias públicas e sinalizações, havendo um total incumprimento de princípios norteadores da Constituição Federal de 1988, dentre eles o princípio da dignidade da pessoa humana.

A partir disso, faz-se necessário um levantamento sobre a situação nacional, trazendo enfoque também para a região nordeste, ressaltando o estado da Paraíba e sua capital João Pessoa, sob a premissa de cumprimento da lei que institui o Plano de Mobilidade Urbana, e refletindo de forma crítica a cerca da ausência ou presença do mesmo, visto que se possuem condições para a elaboração e o cumprimento do que foi determinado. Dessa forma, partimos com uma pergunta norteadora: como o município de João Pessoa - PB lida com os elementos da mobilidade urbana?

Para a elaboração deste artigo, foram estudados questionários, cartilhas, relatórios, manuais, artigos, dissertações e notícias publicadas acerca do tema, que vieram de fontes como a Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade, o Mobilize (Mobilidade Urbana Sustentável), a Constituição Federal, o Ministério do Desenvolvimento Regional e jornais de grande circulação entre outros que foram igualmente importantes ou relevantes para que se pudesse fornecer base e esclarecimento. Nos casos de utilização de matérias jornalísticas foram necessárias devido ao fato do município de João Pessoa não ter respondido aos questionários realizados acerca da temática, impossibilitando de tratar de algumas questões, buscando por isso alternativas para se conseguir trabalhar da melhor forma possível acerca do tema e do que se propõe neste artigo. Junto com a análise de revisão integrativa que possui como grande característica o proporcionar de uma síntese de conhecimento, bem como uma aplicabilidade de resultados de estudos significativos na prática. Foi utilizada uma abordagem metodológica qualitativa, com uma metodologia de pesquisa com característica descritiva através de fontes bibliográficas com base em pesquisas.

No primeiro tópico de nosso estudo, será possível obter conhecimento sobre o que é mobilidade urbana, suas necessidades e algumas características intrínsecas. No tópico seguinte, faz-se uma análise acerca dos indicadores que estudam a composição da mobilidade urbana, edificando e dando base ao planejamento de mobilidade urbana. Por consequência, o próximo tópico trata do Plano de Mobilidade Urbana, instituído pela lei 12.587/12, que trás seus objetivos e características. Logo após, abordaremos o município de João Pessoa - PB, indagando sobre a sua mobilidade urbana. Por último, mas não menos importante, são apresentadas algumas considerações com base no conhecimento adquirido sobre a temática e

as informações aqui citadas, como também o foco dado a esse estudo, trazendo reflexões para os leitores e estudiosos.

Mobilidade urbana

No Brasil, a grande transformação na mobilidade começou a ocorrer na década 1950, quando o processo de urbanização se correlacionou ao aumento do uso de veículos, como, por exemplo, carros, ônibus, motocicletas etc., resultado de uma política de estado que priorizou o investimento na indústria automobilística.

Hoje, essa associação entre carro, tempo e espaço é muito diferente do tempo dos primeiros automóveis. O excesso de carros nas metrópoles aumentou muito nos últimos anos, em virtude da concentração de pessoas nas cidades e da falta de planejamento urbano.

A mobilidade urbana é uma das preferências da pauta de planejamento das cidades modernas. Na atualidade, a mobilidade urbana constitui uma das dificuldades a serem enfrentadas nos grandes centros urbanos, fundamental tanto para a produtividade econômica quanto para a garantia da qualidade de vida dos cidadãos (BRASIL, 2013, p. 3). No Brasil, passados mais de 20 anos da proclamação da Constituição Federal, apenas em 2012 foram estabelecidas as diretrizes gerais aplicáveis à mobilidade urbana.

A partir da edição da Lei Federal nº 12.587, em 3 de janeiro de 2012, cujo texto tramitou por 17 anos no Congresso Nacional, tempo este de espera que de certa forma trouxe malefícios no tocante à mobilidade urbana (BRASIL, 2012). Designaram-se os princípios, os objetivos e as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, além das normas gerais executadas ao planejamento, à gestão e à regulação dos serviços de mobilidade urbana, e de seus respectivos instrumentos de apoio: a mencionada lei institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana, em atendimento à determinação constitucional que a União institua às diretrizes para o desenvolvimento urbano, incluindo os transportes, além de tratar de questões da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade (BRASIL, 2012).

Nesse caso, a mobilidade urbana nada mais é que a capacidade de deslocamento de um grupo de pessoas, dentro de uma área urbana, com motivações sociais ou econômicas, fazendo isso com os devidos meios de transporte (carros, ônibus, metrô etc.) (BRASIL, 2005, p. 3). Nesse quesito, começa um grande desafio da mobilidade urbana: a gestão pública conseguir fazer um planejamento urbano adequado e com uma capacidade de reversão de problemas emergentes em uma sociedade. Com o crescimento acelerado da população,

referente e esse desafio acaba sendo um problema, o que acaba dificultando a tramitação do planejamento, como os meios de transportes, os caminhos, as rotas e as estradas.

Nos últimos anos, em praticamente todo o mundo, houve um aumento significativo dos congestionamentos rodoviários devido ao aumento da frota, exclusivamente do transporte individual, da distância percorrida, dos acidentes que acabam acontecendo no decorrer do trajeto, também devido a diversos outros fatores, entre eles a imprudência e a pressa, bem como a deficiência da coordenação semaforica e fiscalização (SINGEP, 2017, p. 5). Faz-se necessário compreender que a mobilidade urbana é marcada pela interdisciplinaridade e pela multidisciplinaridade. Se a atuação do poder público nas diferentes esferas da federação não observar isso, torna-se bastante difícil avançar com soluções reais para a mobilidade, e assegurar a consecução do objetivo principal da lei de mobilidade urbana: contribuir para o acesso universal à cidade (BRASIL, 2012).

Alguns dos principais problemas na mobilidade urbana são: má qualidade do transporte público; congestionamento de carros nos grandes centros; poluição ocasionada pela queima de combustíveis fósseis; vias precárias e falta de acessibilidade.

O fato é a qualidade do transporte público ser precário faz com que os usuários no seu dia a dia busquem alternativas para livrar-se deste constrangimento; entre uma das alternativas está a compra de um automóvel. Isso não ocorre exatamente com todos os usuários daquele transporte, mas com uma grande parcela que possa vir a ter condições para tal. Esse fator de transporte precário não é uma realidade de apenas localidades específicas, mas obviamente se relaciona à existência de uma concentração. Todavia isso é uma realidade padronizada nacionalmente em várias regiões, como mostra pesquisas do IBGE, especialmente uma tratada desde o ano de 2013, na qual se foram detectadas insatisfações pelos pontos já citados neste artigo e que se tornava cada vez mais agravado para aqueles usuários que passavam cerca de 4 a 5 horas dentro do meio de transporte (IBGE, 2018, s/n). Diante do fator de insatisfação por parte dos usuários de transporte coletivo público buscarem comprar o seu próprio automóvel, vem a consequência: congestionamentos nos grandes centros e poluição. No entanto, a busca para essa alternativa de busca por veículos privados não necessariamente é motivado apenas por este único fator, pode-se existir uma série de externalidades que possa vir a vir condicionar a essa decisão.

Outro problema da mobilidade também é a questão das vias urbanas e a sua estrutura. Não é difícil encontrar ruas de calçamento de paralelepípedos ou até mesmo em asfalto com diversos buracos ocasionados pelo grande volume de transportes em determinada via, fazendo com que haja o desgaste. Diante disso, a negligência por parte da Administração

Pública para manter a sua manutenção acontece. Uma via precária pode ocasionar danos a um carro, que por sua vez pode vir a trazer ao trânsito da localidade um congestionamento inimaginável, trazendo consigo um tempo maior de espera no trânsito, tempo este que trará estresse a quem o enfrenta, gerando malefícios à saúde, bem como uma queima maior de combustível que ocasionará poluição ao meio ambiente, ajudando assim na crescente emissão de gases extremamente nocivos ao ar.

Indicadores de mobilidade urbana

Foram divulgados alguns relatórios de indicadores no eixo temático de mobilidade urbana no ano de 2018; entre eles, estão um sobre monitoramento e avaliação de efetividade da política nacional de mobilidade urbana e outro de indicadores de efetividade, sendo este segundo essencial para a elaboração do primeiro, pois foi através dele que se realizou a definição de quais e o que seria utilizado como indicador, para que se houvesse o monitoramento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana - (PNMU). Ambos os relatórios, em sua elaboração e seleção, devido a questões de alinhamento ao tema, capacidade de abrangência, a confiabilidade e a viabilidade (PNMU, 2018).

Vale lembrar que foi apontada a mobilidade urbana como uma das prioridades no tocante ao futuro e ao planejamento necessário e essencial das cidades, que devem consequentemente acompanhar o ritmo de crescimento e modernidade existente na sociedade (BRASIL, 2013, p. 3).

Para poder ser criados os indicadores foi realizado levantamento em órgãos e bases, acumulando um compilado de cerca de 500 indicadores e órgãos participantes da política de mobilidade urbana, desta forma existiu-se uma necessidade em se estar monitorando e avaliando a implementação da política, na qual se ocorreu a definição dos indicadores e, através dele e dos seus resultados gerados, obter-se um diagnóstico (PNMU, 2018, p. 11).

Sobre os indicadores construídos, é importante ressaltar que foi pensado para serem de curto prazo, no entanto alguns seguiram de médio a longo prazo, devido a seu nível maior de complexidade para se efetivar. Segue um quadro explicativo com a metodologia utilizada para os indicadores, que tem como propósito vir a garantir o alcance dos objetivos:

Quadro 1: Resumo das etapas e atividades realizadas.

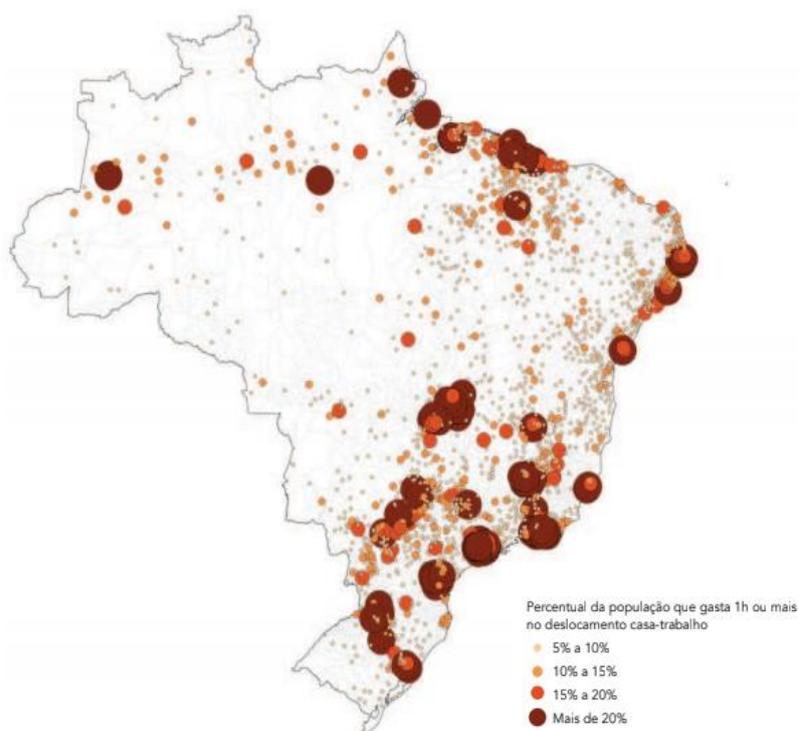


Fonte: Relatório de Indicadores de Efetividade - PNMU.

Para concluir a seleção e a criação de indicadores, e se arrematar acerca da construção, podemos elencar os 7 eixos temáticos, que fazem gerar todas as análises feitas a nível nacional, e que será de embasamento também para o nível estadual e municipal, dando-nos ampla visão e compreensão do que realmente estamos lidando para o tema de mobilidade urbana: 1) Qualidade do sistema de mobilidade urbana; 2) Desenvolvimento urbano integrado; 3) Sustentabilidade econômica e financeira; 4) Gestão democrática e controle social; 5) Acesso e equidade; 6) Sustentabilidade Ambiental; 7) Acidentes de Transportes (PNMU, 2016).

Quando trabalhados os eixos temáticos, surgiram algumas apurações interessantes, que vão possuir grande peso sobre algumas considerações a serem feitas e conclusões a nível micro. Por exemplo, no primeiro eixo temático, foi coletado, por meio do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), o tempo médio que as pessoas gastam para ir ao trabalho, em que o trajeto se limitava de casa ao trabalho, e se encaixam aqueles aos quais gastavam mais de 1 hora. Como de se esperar, na região do estado da Paraíba, as cidades a margem da costa se encaixam perfeitamente nesse primeiro mapeamento, algo que também faz parte de uma realidade nacional, como mostra na figura abaixo (IBGE, 2010).

Figura 1: Percentual da população que leva uma hora ou mais em seu tempo habitual de deslocamento para o trabalho.



Fonte: IBGE – Censo Demográfico de 2010, elaborado pelo Ministério das Cidades.

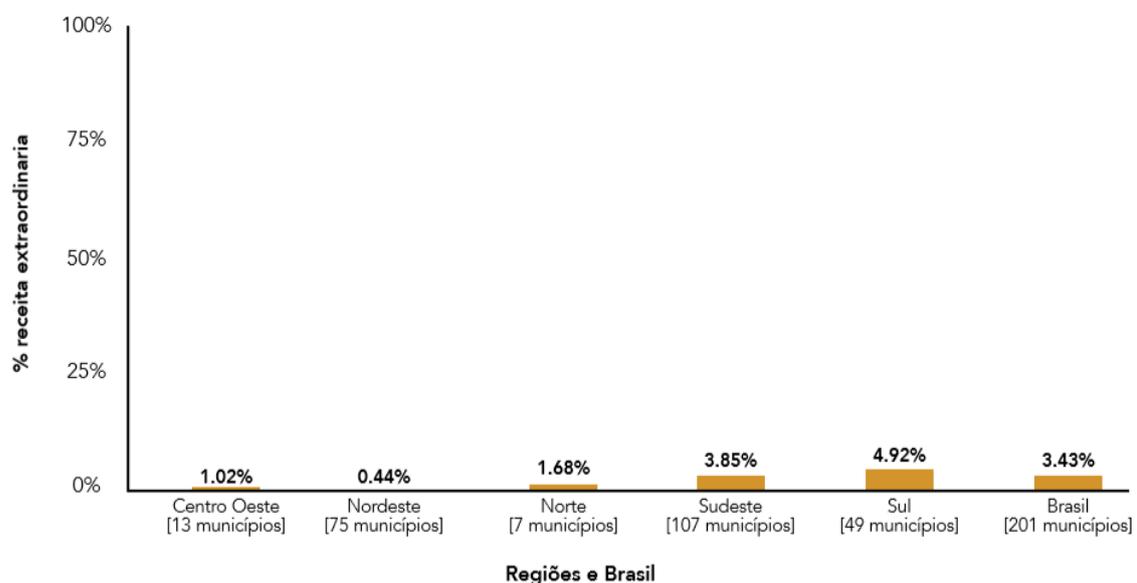
O que nos trás já em primeira percepção é que, nos locais onde se possui um maior intervalo de tempo para realização desse trajeto, seria essencial a formulação de um plano de mobilidade urbana para otimizar e qualificar a vida do cidadão, dando enfoque principalmente para transportes que consigam atender um número maior de pessoas durante o trajeto desejado no território, no caso, o transporte público. Vale ressaltar que um dos argumentos utilizados para o aumento desse tempo de locomoção foi devido ao crescente número de carros e motos que vieram a ser utilizados, aumentando significativamente o congestionamento e dificultando esse tempo de deslocamento (PNMU, 2016), o que se pode também dar margem para uma possível influência causada pela diminuição e em alguns casos a isenção total do imposto IPI na compra de veículos que iniciou por volta do ano de 2009, que gerou uma possibilidade maior para se adquirir tais bens e conseqüentemente aumentando o número de frotas.

Seguindo para o segundo eixo, a análise vai nos permitir visualizar como se dá o fornecimento do transporte público e o desenvolvimento humano, abordando aspectos que compreendem desde o percentual de pessoas para as frotas até as condições de acesso entre outros e, por meio de tal, como segundo aspecto, averiguar se o planejamento pode estar ou vir a estar contribuindo para a capacidade de cobertura. Também se visa a contribuir para a

informação de áreas não devidamente contempladas pelo acesso e por meio desse permitir a expansão necessária, sendo assim uma informação de grande valia principalmente para o gestor público. Nesse caso, por meio de uma amostra realizada, obteve-se em cidades-núcleo a conclusão de que não existe uma estrutura atendente suficiente para o atendimento da população, causando um grande problema diário que afeta milhares de pessoas as quais necessitam do transporte, dando base para uma realidade nacional onde o social é prejudicado por falta de planejamento, estrutura e controle de crescimento.

Prosseguindo, e interligado fortemente ao segundo, vem o terceiro eixo, que trata de questões financeiras e econômicas para o fornecimento do serviço de transporte oferecido no local. Os dados que foram coletados da pesquisa revelaram que o sistema de receitas para fornecimento dos ônibus é quase que totalmente advinda de tarifas as quais são cobradas aos usuários que utilizam do transporte. No levantamento, foi realizado em 201 municípios onde se afirmaram que possuíam receita tarifária e que dentre elas, apenas 46 que tinham algum tipo de receita extra tarifária. Indo para uma apuração voltada à porcentagem, temos a visão de que apenas 19% não sobrevivem apenas de cobrança de tarifas por fornecimento do serviço, o que nos mostra que sua maioria é totalmente dependente de tais cobranças. Além disso, levamos o enfoque para a região Nordeste, mostrada com o pior percentual: 0,5% apenas advindo de fontes de recursos acessórios, ou seja, de receitas que não vêm da cobrança de tarifas, com a dependência se mostrando ainda maior (PNMU, 2016).

Gráfico 1: Percentual de receita extra tarifária do sistema de transporte coletivo por ônibus. Brasil e Regiões.



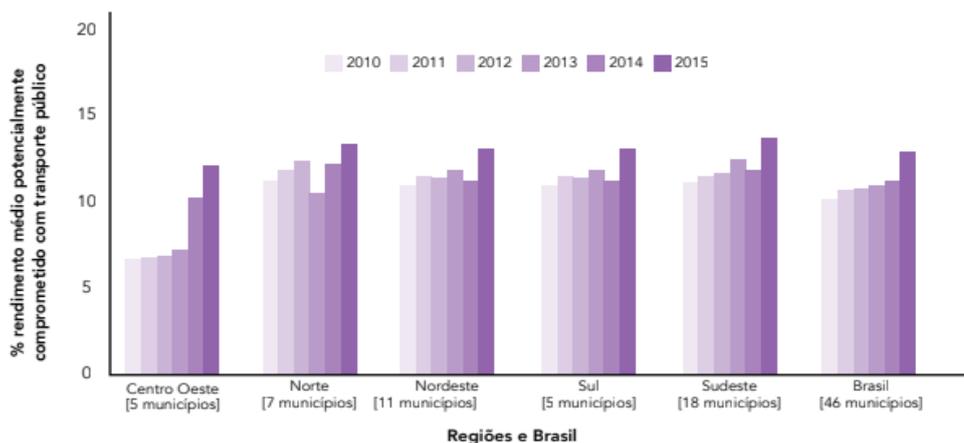
Fonte: Pesquisa Vale Transporte, 2015. Elaboração: Ministério das Cidades.

Esses dados fornecidos pela Pesquisa Nacional de Avaliação do Vale-Transporte, os quais acabamos de verificar, levam a uma reflexão mediante a sustentabilidade também financeira do serviço, pois quando o usuário é o único ou principal financiador do sistema deixa o fornecimento do transporte público muito instável, levando por exemplo às seguintes situações: 1) O usuário como financiador do sistema modificando o meio de escolha de transporte utilizado, causando uma diminuição do recurso para o serviço; 2) Em seguida, por meio da diminuição do financiamento, por consequência causando o encarecimento dos custos mediante tarifas para os usuários permanentes; 3) Criação de uma externalidade negativa sendo causada pelo aumento de fluxo no trânsito, diminuindo a capacidade de mobilidade suportada pela estrutura da cidade; 4) Aumento dos emissores poluentes no ar causando malefícios para o meio ambiente; 5) Aumento de recursos financeiros exigidos para os sistemas reguladores de trânsito; 6) Aumento de gastos para a área de assistência da saúde pois o número de acidentes de trânsito aumentaria proporcionalmente como mostra o padrão dos últimos estudos realizados sobre o assunto.

Entre várias outras questões que possam vir a surgir, as externalidades advindas desse eixo temático nos mostram que se precisa haver uma capacidade estrutural e financeira, ligada a questões de plano, fontes de recursos e suas distribuições, que possam tornar viável e vir a melhorar a capacidade de mobilidade urbana para o usuário, fornecedor e o Estado. Nos relatórios publicados, o eixo temático da quarta unidade não foi trabalhado, por se tratar de um indicador de longo prazo, o que não seria capaz de ser enquadrado no objetivo do relatório e deste artigo, por se tratar da gestão democrática e controle social, em que até em sua análise de curto prazo não seria possível trazer deduções firmes para embasamento das informações.

O quinto eixo de averiguação nos trás a questão do acesso e da equidade com enfoque no peso do custo do transporte público na renda média, que vem se mostrando crescente pelo que foi constatado, pois se uma porcentagem da renda advinda do trabalho do cidadão está sendo impactada diretamente, isso amarra de forma forte a estrutura e o plano de mobilidade urbana à influência de gastos mensais da população (PNMU, 2016).

Gráfico 2: Peso do custo do transporte público na renda média. Brasil, Regiões e Ano.



Fonte: ANTP e IBGE (2010-2014), elaborado pelo Ministério das Cidades.

Seguindo a linha de cálculo e tabelas apresentadas nos relatórios, pode se realizar abaixo a observação de uma tabela criada com base nos dados, em que foi levado em consideração para sua construção o crescimento padronizado ao longo do tempo das taxas, com uma porcentagem baseada na média nacional, em cima do transporte público, no caso o mais comum, que seria o ônibus, que abrange cidades com média de 500.000 habitantes. As porcentagens são valores aproximados para o cálculo baseado na porcentagem média de crescimento de comprometimento do salário mensal. Os valores abaixo correspondem a pessoas que utilizam o transporte público duas vezes por dia e que recebem o salário mínimo como base, ou seja, apenas duas passagens, uma de ida e outra de volta.

Tabela de projeção de crescimento padrão da porcentagem de valores comprometidos pela passagem.

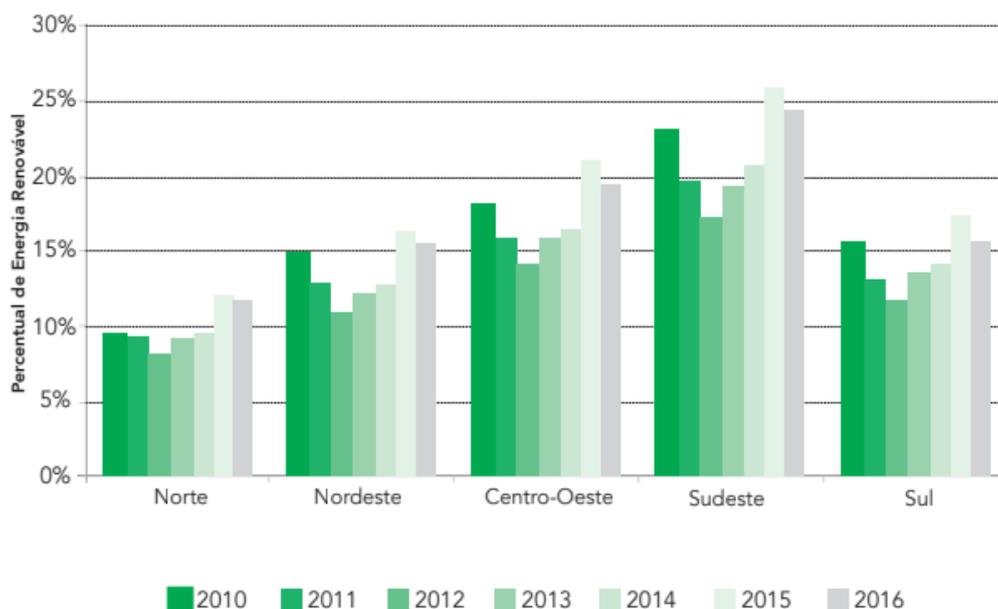
2019	R\$998,00	R\$ 169,66 (17%)
2018	R\$ 954,00	R\$ 152,64 (16%)
2017	R\$ 937,00	R\$ 140,10 (15%)
2016	R\$ 880,00	R\$ 123,20 (14%)
2015	R\$ 788,00	R\$ 102,44 (13%)
2014	R\$ 724,00	R\$ 83,26 (11,5%)
2013	R\$ 678,00	R\$ 77,97 (11,5%)
2012	R\$ 622,00	R\$ 68,42 (11%)
2011	R\$ 545,00	R\$ 57,22 (10,5%)
2010	R\$ 510,00	R\$ 51,00 (10%)

Fonte: Elaborada pelos autores.

Cada vez mais a porcentagem, e, conseqüentemente, o valor comprometido, só aumenta, por uma série de fatores, mas que só vem a fortalecer e firmar as conclusões que são tiradas com base nos dados.

Seguindo e trabalhando o eixo da sustentabilidade ambiental, apontado como quinto eixo temático, tratamos de pontos como percentual de combustíveis renováveis na matriz energética do transporte, emissões de gases de efeito estufa per capita, emissões de poluentes locais per capita entre outros tratados neste eixo. As informações que foram apuradas no relatório no viés ambiental vieram sobre perspectivas diferentes, dando ampla visão sobre os aspectos envolvidos quanto às emissões, vendas e proporções desses combustíveis renováveis que são circulados para a população. Observou-se que, no Brasil, houve um crescimento sobre os combustíveis renováveis; em alguns anos, eles oscilaram negativamente, mas voltaram a crescer. Foram observados também dados acerca de regiões que possuíam maiores demandas pelo tipo renovável, como também foram divulgados dados acerca da emissão de gases, que trouxeram um alerta mediante a cautela do desenvolvimento associado à mobilidade urbana e a questões ambientais, levantando mais uma vez a importância de um plano de mobilidade urbana (PNMU, 2018).

Gráfico 3: Percentual de energia renovável (em tonelada equivalente de petróleo – tep) na matriz energética do transporte rodoviário a partir da venda de combustíveis líquidos, por região.

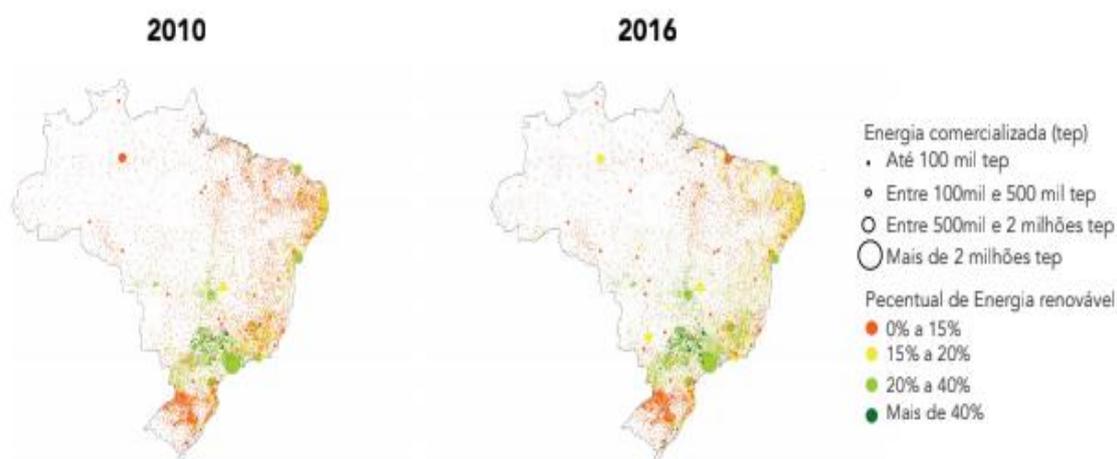


Fonte: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Elaboração: MCID/Semob/Deplan/Gein.

Logo acima, podemos observar um gráfico referente à venda do combustível renovável por habitantes, dando uma ilustrada sobre a queda e o crescimento mencionados anteriormente.

Trazendo outro aspecto para visualização, em contrapartida, podemos analisar de uma forma mais regional ou até municipalizada a mudança em um quadro de 6 anos, partindo do ano de 2010 até o ano de 2016, a transformação de comportamento da população para esse tipo de compra, mostrando uma metamorfose significativa e que será proporcional com dados futuros (segundo uma projeção com base em padrões), devido às próprias políticas e necessidades ambientais que vêm sendo disseminadas para a conscientização e o uso adequado do meio ambiente e qualidade de vida (PNMU, 2018).

Figura 2: Energia renovável (em tonelada equivalente de petróleo – tep) na matriz energética do transporte rodoviário a partir da venda de combustíveis líquidos, por município.



Fonte: Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis. Elaboração: MCID/Semob/Deplan/Gein.

Vale ressaltar que uma observação levantada no relatório seria de que não necessariamente o local de compra seja o mesmo local de consumo. Por isso, é interessante focar nas imagens anteriores não necessariamente em que mais se consome, mas o crescimento deste tipo de combustível por parte da população. Na região nordeste, houve uma mudança significativa e proporcional aos seus habitantes (PNMU, 2016).

Ao que se refere os dados de sustentabilidade ambiental e a emissão dos gases do efeito estufa, para sua monitoração e controle se traz dados importantes para tal papel, “[...] principal causa do aquecimento global, que pode ter impactos no meio ambiente (aumento do

nível dos oceanos, tempestades, aumento da incidência de pragas), sobre a saúde humana (aumento de doenças infecciosas) e sobre setores socioeconômicos, principalmente no que se refere à agricultura e aos recursos hídricos” (COSTA, 2008, p. 52).

O relatório divulgado contém dados de emissão por habitante até o ano de 2016, porém, como houve uma crescente mudança climática, digamos que até radical, trazemos os dados atualizados, dentro do possível, sob uma perspectiva diferente, segundo o Observatório de Clima, que pode dar uma ideia maior sobre o desenvolvimento e a proporção que estamos lidando de forma nacional ao passar dos anos.

Gráfico 4: Emissões de Dióxido de Carbono.

Estimativa de Emissões de GEE no Brasil 2010-2017 (Mt CO₂e)

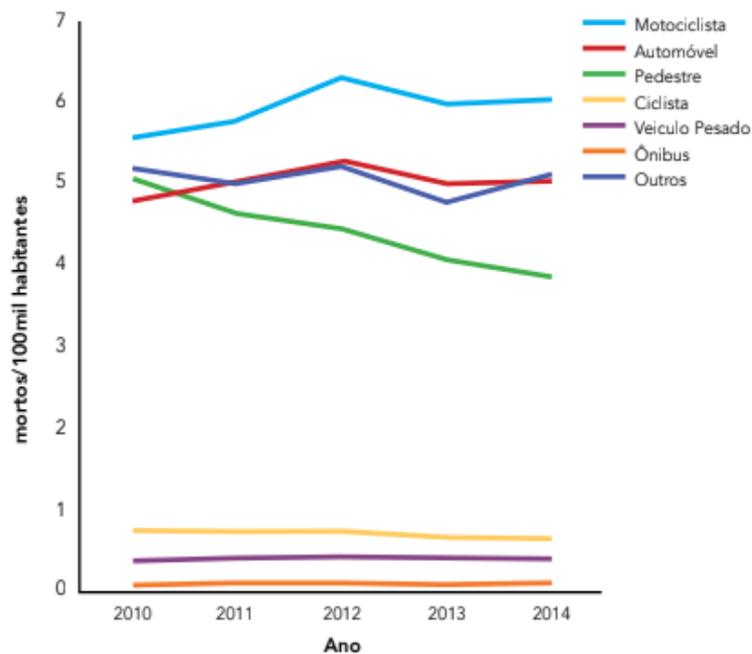


Fonte: Tasso Azevedo (SEEG/OC).

Fazendo uso dos dados gerados em todas as tabelas acerca da parte ambiental, sejam elas mais específicas ou de abrangência nacional, pode-se concluir que as emissões estavam diretamente ligadas às proporções populacionais, em que se possuía uma maior frota de transporte público e uma menor emissão de gases produzidos. Foram identificadas diferenças principalmente em municípios com mais de 1 milhão de habitantes.

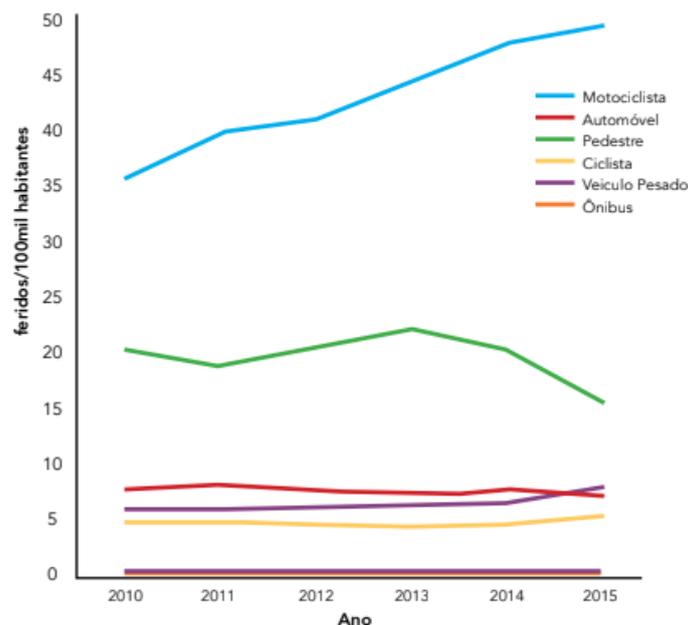
Como último eixo a ser tratado, levando em consideração toda a seleção de indicadores levantados e pesquisados, temos o sétimo eixo que aborda fatores de acidentes de transportes. Os acidentes que ocorrem no trânsito estão sendo elencados como uma das principais causas de morte no território nacional, como mostram levantamentos que resultaram, por exemplo, no ano de 2016, cerca de 180 mil pessoas as quais ficaram feridas, e quando levamos para o estado de acidentes com mortes obteve-se um número de 34 mil, lembrando que foram dados que estavam ligados aos ocorridos no trânsito, entrando como uma das principais causas de mortes no Brasil. Mesmo essas informações não sendo nada animadoras, ainda estavam abaixo da média mundial, segundo fontes da Organização Mundial de Saúde (PNMU, 2018). Abaixo seguem gráficos que refletem os mortos no trânsito por tipo de deslocamento e também os feridos no mesmo sistema de separação, trazendo uma fragmentação e uma dimensão dos mais frequentes:

Gráfico 5: Mortos no trânsito por 100 mil habitantes, por modo de deslocamento no Brasil.



Fonte: DATASUS, elaborado pelo Ministério das Cidades.

Gráfico 6: Feridos no trânsito por 100 mil habitantes, por modo de deslocamento no Brasil.



Fonte: DATASUS, elaborado pelo Ministério das Cidades.

Segundo matéria veiculada no portal de notícias G1, no Brasil, ao final de 2011, “[...] 43.256 pessoas perderam a vida nas ruas e nas estradas. Seis anos depois, em 2017, o número de indivíduos que morreram envolvidos em colisões e atropelamentos havia caído para 34.236, uma redução de 20,85%”¹. Prosseguindo sobre a questão dos acidentes e a vida do cidadão, no tocante a essa temática que se não tratada interfere na vida e dia a dia de milhões de pessoas mundialmente, a Organização das Nações Unidas lançou a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito”, sendo esta lançada no ano de 2011 e compreendida até o ano de 2020, causa a qual é coordenada para monitorar os progressos pela Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS/OMS) (ONU, 2019).

No referido plano de ação global, é constituído de etapas para a melhoria da segurança rodoviária, ressaltando uma necessidade de petição mediante rigor quanto a legislação, como também medidas mais precisas e eficazes para a proteção aos grupos de usuários que são mais expostos e frágeis ao sistema de mobilidade, no caso ciclistas e pedestres, grupo esse extremamente vulnerável. Alguns dos objetivos emitidos pela Europa para a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito” podemos utilizar de exemplo como uma base para todos os países participantes: 1) Melhorar a educação e o treinamento dos usuários da estrada; 2) Aumentar a aplicação das regras de trânsito; 3) Infraestrutura rodoviária mais segura; 4) Veículos mais seguros; 5) Promover o uso da tecnologia moderna para aumentar a segurança

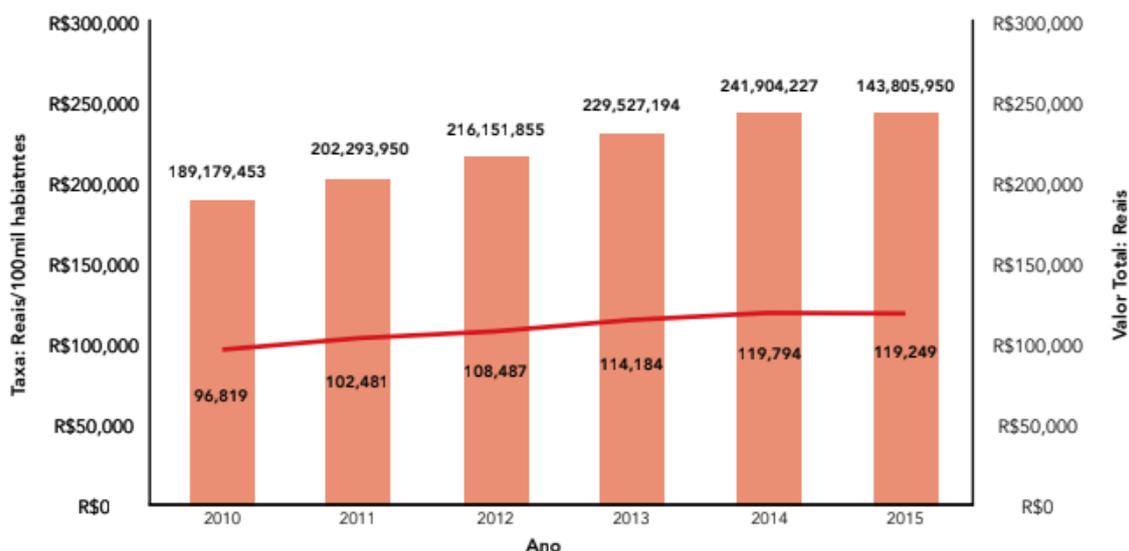
¹ Disponível em: <<https://g1.globo.com/especial-publicitario/inovacao-em-movimento/ccr/noticia/2019/05/22/brasil-reduz-mortes-no-transito-mas-nao-deve-bater-meta-da-onu.ghtml>>. Acesso em: 15 set. 2019.

rodoviária; 6) Melhorar os serviços de emergência e pós-lesões; 7) Proteger os usuários vulneráveis da estrada.

Todas as orientações acerca tanto do que a ONU quanto as leis e políticas públicas de mobilidade urbana propõem fazem parte de um plano possível de ser instalado, de forma adequada e com propósitos necessários para as ações da década. Em particular, todas as partes devem e precisam estar interessadas para alcançar e tornar até mais ambicioso, os objetivos trazidos. Objetivos esses que estimulam esforços de todos os setores e envolvidos para alinhar o alcance de resultados significativos.

Os níveis europeus, brasileiros, regionais ou locais possuem condições concretas para se estar adequando e possuindo iniciativa para tais medidas, pois apoiar tais iniciativas também é apoiar a informação, a conscientização e a promoção de uma evolução educacional e comportamental da população, e desta forma alcançando o progresso necessário para um contínuo desenvolvimento. E quando dito que afeta, não apenas refere-se ao tempo gasto, ou influência na qualidade de vida, mas também aos cofres públicos. No gráfico abaixo, está ilustrado os gastos de internação no SUS (Sistema Único de Saúde):

Gráfico 7: Gasto com internações de feridos no trânsito pelo SUS no Brasil. Valor total e taxa por 100 mil habitantes.



Fonte: DATASUS, elaborado pelo Ministério das Cidades.

O que se pode presumir em alguns aspectos é que considerável parte dos custos referentes às internações ocorridas por acidentes de trânsito é causada devido aos deslocamentos com motocicletas, com base nos indicadores e dados apurados, que

aumentaram significativamente ao longo do tempo. Como observado, cerca de R\$ 244 milhões foram gastos no sistema único de saúde no ano de 2015 com atendimento referente a acidentes de transportes terrestres. Valor este que poderiam estar sendo empregados em outros campos do mesmo segmento.

O plano de mobilidade urbana

Após o conhecimento do que se compreende a mobilidade urbana, de suas necessidades, de seu planejamento, políticas e áreas ramificadas que são direta e indiretamente atingidas pelo mesmo, fez-se necessário a sua qualificação e a sua avaliação em que se formou a seleção de indicadores, aos quais seria possível avaliar e monitorar suas características necessárias e intrínsecas, características essas essenciais que não poderiam faltar independente da capacidade e tamanho do projeto de mobilidade urbana. Por meio disso, fundou-se o Plano de Mobilidade Urbana, política essa que nasceu da demanda do crescimento da sociedade.

Alguns aspectos são de extrema importância que sejam esclarecidos: os objetivos, as diretrizes e os princípios que os trabalhos acerca do Plano de Mobilidade Urbana devem estar sendo guiados. Logo abaixo, seguem os três artigos detentores para esclarecimento e fixação de onde irá se basear o trabalho e suas cartilhas, relatórios, pesquisas etc. que serão aqui citados e analisados.

Antes da Lei, a aplicação efetiva de tais princípios e diretrizes só ocorria quando os municípios estavam com estes alinhados ou quando havia previsão nos programas de financiamento ou repasse de recursos do Governo Federal para o Setor. A partir da promulgação da Lei 12.587/12, há obrigatoriedade em observar esses preceitos que regem a atuação do Ministério das Cidades na Política de Mobilidade Urbana. (Cartilha Oficial do Plano de Mobilidade Urbana)

LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012.

Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nºs 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis nºs 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências.

Seção II

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; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Art. 7º A Política Nacional de Mobilidade Urbana possui os seguintes objetivos:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana. (BRASIL, 2012, s/p.)

Após explanação de características que compõe o plano de mobilidade urbana, serão citados alguns casos que ocorrem em âmbito nacional ao qual ressalta-se a necessidade do plano implementado nos municípios: “Ciclovias representam apenas 1% da malha viária das capitais no país. Levantamento mostra que as cidades têm 1.118 km exclusivos para bikes. Só

Boa Vista, RR, não tem nenhuma ciclovia implantada”²; “Falta de faixa de pedestre na frente de escolas preocupa após acidente em Araguaína. No ano passado, 120 pessoas foram vítimas de atropelamento na cidade, segundo o Detran. Há quase uma semana, uma estudante foi atingida por carro e morreu na frente de um colégio”³; “Deficientes reclamam de falta de acessibilidade em cidades de Goiás Problemas são constatados em calçadas, banheiros e até universidades. Cadeirantes afirmam que se sentem tolhidos do direito de ir e vir”⁴. Essas e outras notícias só vêm a fortalecer cada vez mais a demanda e a necessidade de um plano de mobilidade urbana e sua função de trazer equilíbrio e educação para a sociedade, harmonizando e integrando as diferentes formas de mobilidade e impactando positivamente todas as ramificações existentes.

Se existe uma constante demanda da sociedade para questões de planejamento em todos os setores públicos, onde desta forma se possibilitaria uma otimização dos serviços e soluções empregadas. Esse plano foi estruturado e pensado não como um objetivo de ser um fardo para a gestão pública, mas sim de otimização da capacidade de melhoria em um eixo que se está diretamente ligado a outros: “A Administração é o processo de planejar, organizar, liderar e controlar os esforços realizados pelos membros da organização e o uso de todos os outros recursos organizacionais para alcançar os objetivos estabelecidos.” (STONER; FREEMAN, 1999, p. XX).

Mobilidade urbana em João Pessoa-PB

Com o levantamento sobre a mobilidade urbana, foram divulgados dados de pesquisas e análises que permitiram uma visão mais concentrada, abordando agora em seguida algumas situações e apurações sobre essa temática dos Indicadores e do Plano de Mobilidade Urbana, com a situação especificamente em João Pessoa-PB necessitando de enfoque como capital.

“Para o uso do ambiente público na região central das cidades existem objetivos conflitantes por parte dos diferentes segmentos da população. Os usuários de automóvel querem o máximo de faixas de tráfego e vagas de estacionamento possível, mesmo que se estreitem calçadas e canteiros; os usuários de transporte público querem leitos largos, sem existência de estacionamento junto ao meio fio, faixas exclusivas para ônibus e passeios

² Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/ciclovias-representam- apenas-1-da-malha-viaria-das-capitais-no-pais.html>>. Acesso em: 15 set. 2019.

³ Disponível em: <<https://g1.globo.com/to/tocantins/noticia/falta-de-faixa-de-pedestre-na-frente-de-escolas-preocupa-apos-acidente-em-araguaina.ghtml>>. Acesso em: 15 set. 2019.

⁴ Disponível em: <<http://g1.globo.com/goias/noticia/2015/05/deficientes-reclamam-de-falta-de-acessibilidade-em-cidades-de-goias.html>>. Acesso em: 15 set. 2019.

largos; os pedestres querem passeios largos, leitos não muito largos, para facilitar a travessia, e canteiros centrais com boa largura. Soma-se a isso o fato de que uma mesma pessoa pode ter interesses conflitantes em momentos diferentes. Um usuário de automóvel se torna um pedestre no momento em que sai de seu veículo” (FERRAZ, 2015).

A falta de resultados no planejamento, juntamente com a cultura de privilegiar o transporte individual para suavizar os problemas de mobilidade, acaba induzindo ainda mais o uso do carro, o que acaba ocasionando caos no trânsito caso a cidade não tenha estrutura suficiente para acomodar sua frota local e os que por ali precisam passar. As vantagens que um carro oferece são bem atrativas para quem o possui e as desvantagens acabam por ficar no âmbito coletivo, fazendo com que todos os indivíduos tenham o interesse de possuir um, em detrimento do espaço urbano público com consequências danosas que causam e vem causando a este espaço.

Esse aumento contínuo da população não foi acompanhado de políticas de urbanização e infraestrutura que resolvessem questões como moradia e transporte, embora os custos das passagens tenham subido gradativamente. Além de causar congestionamentos diários que dificultam a locomoção, os carros são responsáveis por grande parte da poluição nos grandes centros urbanos, onde a cidade de João Pessoa- PB não seria uma exceção.

O corredor da Avenida Pedro II, por exemplo, é via principal de 15 linhas de ônibus que atendem a 11 bairros, entre eles localidades populosas como Mangabeira e Valentina Figueiredo. Esses ônibus fazem em conjunto 644 viagens por dia, o que é necessário pelo fato de, dentro da dinâmica atual do trânsito, as linhas terem que fazer o trajeto completo do bairro ao Centro. Esse trajeto, em horários de picos, acaba sofrendo com um grande problema: congestionamento. Tal fator dificulta a chegada ao destino com horas ou minutos de atraso (Correio da Paraíba, 2019, s/p.)

A Zona Azul, que é uma modalidade de estacionamento utilizado em áreas de grande fluxo de veículos e capacidade de vias limitadas, que incentivam o uso rotativo do espaço para estacionar, não deixa de ser uma forma de atrito para veículos individuais, mas, para o Centro de João Pessoa, que exige uma capacidade muito alta de espaço nas vias, não é suficiente. O trânsito se tornou um dos motivos de cefaleia para a população. O acúmulo de veículos nas ruas causam prejuízos, estresse, acidentes e poluição, e tende a piorar nos próximos anos, caso não sejam adotadas políticas públicas com direcionamento a mobilidade urbana para amenizar a situação, já que a solução total do problema é uma mera utopia.

Apesar de não expor danos na ocupação das vias e do espaço público de forma tão avassaladora como os automóveis, o efeito do crescimento da enxurrada de motocicletas no

país é preocupante não apenas por questões de mobilidade, mas ambientais e de saúde pública, já que nos hospitais o índice de acidentes de trânsito tem aumentado consideravelmente, a grande parte vinda de motociclistas. Além de poluírem mais, veículos sobre duas rodas estão mais propícios a acidentes, responsáveis por danos físicos e materiais, como também, na maioria das vezes, afetam exatamente a mobilidade causando congestionamentos (PNMU, 2016).

Por outro lado, podemos levar em consideração que o uso de motocicletas pode ser uma possível solução para “aliviar” o trânsito desordenado que vivemos na sociedade. São veículos leves, econômicos, rápidos e que não tomam tanto espaço físico como carros. Em compensação, diante da sua economicidade e eficiência, o ônus: acidentes de trânsito. Isso faz com que o erário público tenha mais gastos.

Através de uma visão bem superficial sobre problemas evidentes, a população poderia vir a questionar o porquê de algumas alternativas não forem realizadas para solucionar ou amenizar alguns problemas, como, por exemplo: melhorar calçadas e vias de circulação; ampliar as ciclovias e faixas de pedestres; promover serviços eficientes de transportes e infraestrutura; melhorar a logística para reduzir a quantidade de caminhões.

A melhoria de calçadas e de suas vias de circulação faria com que houvesse um estímulo para a população andar a pé e usufruir do transporte público, bem como também, na questão da melhoria das calçadas para transeuntes, um investimento em segurança pública para que a coletividade possa sentir-se mais segura ao deixar seu veículo em casa, e caminhar para seu determinado compromisso. No tocante à promoção de serviços eficientes de transportes, e sua respectiva infraestrutura, é de extrema importância que haja um investimento maior, visto que o grau de insatisfação por parte dos usuários é alto. Investimentos em sua infraestrutura fariam com que houvesse a sensação de satisfação por parte da população que fizesse o uso deste meio.

A questão da ciclovia nos grandes centros urbanos brasileiros, e as faixas de pedestres, precisa de uma atenção maior das entidades públicas, para que possam fazer mais campanhas de conscientização para toda a população. Há um grau de insatisfação por parte dos motoristas quando se é falado em ciclovias, pois se acredita que com a criação destas vias irá ocorrer a diminuição da faixa para automóveis, acarretando congestionamento, já que não há espaço para os carros daquela determinada via. Entretanto, para que haja uma criação de ciclovia, faz-se necessário um estudo adequado do caso concreto para que o que os usuários de transporte individual temem não ocorra (Thiago Reis - G1, 2014).

Tudo deve ser feito mediante um estudo de caso, e um estudo de estrutura da via que irá sofrer alterações. Diante desses estudos, um dos fatores seria a questão principal: há necessidade da criação dessa via nesta área? Se sim, que se dê prosseguimento. De fato, torna-se de extrema importância a criação destas vias nos centros urbanos, pois estimula a compra de bicicletas, fazendo com que haja aquecimento na economia, bem como as melhorias de saúde a quem queira fazer uso deste meio de transporte, também trazendo uma grande diminuição nos congestionamentos nas grandes e médias cidades brasileiras.

Todavia isso parte de uma visão superficial, mesmo que válida. Por outro lado, pensando e analisando o crescimento populacional nacional e juntamente o aumento de frotas de veículos privados e públicos, existiu justamente a necessidade da criação de um planejamento de mobilidade urbana, planejamento ao qual já está estruturado e que é vigente em lei, a qual a grande capital João Pessoa-PB não cumpriu, e que está em atraso de cumprimento há vários anos.

A lei anteriormente citada, conhecida como Lei da Mobilidade Urbana, informa, pelas palavras do Ministro das Cidades Aguinaldo Ribeiro: “[...] determina aos municípios a tarefa de planejar e executar a política de mobilidade urbana. O planejamento urbano, já estabelecido como diretriz pelo Estatuto da Cidade (Lei 10.257/01), é instrumento fundamental necessário para o crescimento sustentável das cidades brasileiras” (BRASIL, 2012, s/p.). Esse primeiro trecho já remete a um embasamento criado antes mesmo de a referida lei ser vigente. Dando continuidade, prossegue:

A Política Nacional de Mobilidade Urbana passou a exigir que os municípios com população acima de 20 mil habitantes, além de outros, elaborem e apresentem plano de mobilidade urbana, com a intenção de planejar o crescimento das cidades de forma ordenada. A Lei determina que estes planos priorizem o modo de transporte não motorizado e os serviços de transporte público coletivo. Além disso, a legislação determina à União prestar assistência técnica e financeira aos entes federados e contribuir para a capacitação de pessoas para atender a esta política pública. O Ministério das Cidades, por meio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, é um parceiro dos gestores públicos no desempenho desta tarefa. A construção de um Brasil melhor dependerá, sem dúvida, do desenvolvimento de políticas públicas para melhorar a qualidade de vida da população brasileira. (BRASIL, 2012, s/p.)

Essa passagem está estampada nas primeiras páginas da cartilha oficial do Plano de Mobilidade Urbana; ao analisar tal documento e todos os seus aspectos, claramente João Pessoa-PB não está de acordo com que a lei determina. Segundo pesquisas e notícias públicas sobre a temática, a capital da Paraíba veio a ter movimentos para criação de um plano de

mobilidade urbana no ano de 2018, quando começou uma espécie de levantamento por meio de pesquisa, consultando a população com questionários acerca do seu trajeto percorrido diariamente, meios de transportes e o tempo necessário para cada rota (MOBILIZE, 2018).

A cartilha possui todos os aspectos que a lei exige de forma visualmente dinâmica e prática, a fim de que desde um cidadão comum até um gestor público tenha a capacidade de compreender o que está sendo proposto, bem como as necessidades e porque de sua criação. Lembrando que a União se colocou em posição de prestar assistência técnica e financeira, entre outros aspectos detalhados na lei.

Atualmente, não existe um estudo que possa vir a conferir com exatidão todos os prejuízos relacionados à não criação do plano de mobilidade urbana de João Pessoa-PB, mas o prejuízo sem ser de caráter financeiro é evidente no cotidiano do cidadão, pois a criação da lei entrou em vigência em 2012, e todos tiveram um prazo de três anos para estarem realizando seu plano e passando por processo de aprovação. Isso quer dizer que a capital paraibana, de 2012 a 2015, deveria ter realizado o seu plano de mobilidade urbana, o que não foi feito, ficando a mercê da penalidade de não poder receber recursos orçamentários federais para questões de mobilidade urbana. Esse prazo de elaboração já foi adiado duas vezes, sendo o primeiro adiando o prazo de abril de 2015, passando para abril de 2018, e mais uma vez seguindo para o prazo de abril de 2019.

Mediante os adiamentos de prazo, João Pessoa-PB ainda não possui um plano de mobilidade até o presente momento efetivado. Mesmo tendo apresentado o início para realização do plano, a capital se encontra muito atrasada, pois começou a se realizar estudos com os moradores locais apenas em meados de abril de 2018, concretizando atraso de cerca de 6 anos para se dar ainda os primeiros passos, tão pequenos comparado ao atraso que se tornam quase que imperceptíveis (G1, 2018).

Vale ressaltar que a cidade de Campina Grande-PB elaborou um plano de mobilidade urbana antes da capital e deveria ser levada como exemplo nesse aspecto mínimo e obrigatório de cumprimento da lei, pois o ato de atraso não só mostra um desrespeito com a população, mas como também mostra a fraqueza e incapacidade de mobilização, além da ausência da devida importância a esse tema que atinge a todos. Não cumprir a lei é não cumprir com o dever de gestão e compromisso com o cidadão pessoense (PNMU- CG, 2015).

Segundos dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, João Pessoa-PB possui uma população estimada de 809.015 pessoas, população essa que necessita de uma mobilidade urbana funcional e efetiva. No entanto, a gestão da cidade não corresponde às expectativas e às necessidades da população no tocante mobilidade urbana (IBGE, 2018).

Aparentemente, as ações por parte da prefeitura demonstram ações paliativas e superficiais, apenas para causar uma amenização de situações problemáticas surgidas ao longo do tempo. Não se configura um planejamento com um conjunto de ações integradas capazes de causar mudanças significativas e de longo prazo. Por não possuir o plano de mobilidade urbana, a capital se vê em uma situação na qual as ações são movidas a incentivos de diversos cunhos e que não possuem durabilidade suficiente para que possam integrar a algumas ações.

A seguir, trazemos algumas notícias, todas ocorridas na cidade de João Pessoa-PB e em diferentes situações: “Moradores denunciam ‘gambiarra’ para implantar ciclovia em JP e alertam para acidentes”⁵; “Apenas 3% das ruas de João Pessoa contam com ciclovias”⁶; “Pessoenses falam dos desafios de se andar por João Pessoa: [...] Calçadas esburacadas, desrespeito à faixa, carros estacionados sobre o passeio, faixas apagadas e locais sem faixa. [...] Para eles, apesar de alguns avanços, como a faixa preferencial, falta muito para que o pedestre seja, de fato, respeitado”⁷. Nessa perspectiva, a cidade claramente não está enquadrada no básico a respeito do que é essencial para a mobilidade urbana. Levanta-se, por meio desses fatos, a gravidade de que tais ações paliativas, superficiais e imediatistas estão atrasando o município, principalmente a questões de avanços e equilíbrio do meio socioambiental. O próprio Art 5 da Lei 12.587/12, no primeiro princípio, coloca como foco a “acessibilidade universal”, oferecendo-nos um parâmetro de que, ao ignorar e não cumprir com a lei, estar-se-á inviabilizando o cidadão de exercer seu direito de ir e vir; não que suas ações por mais paliativas e superficiais que sejam não possam estar trazendo benefícios à população, mas esses pensamentos e ações de curto prazo causam prejuízos maiores futuramente, por falta de planejamento e integração com todas as ramificações do objeto, o que pode significar prejuízos socioeconômicos para todas as partes ou sua maioria (BRASIL, 2012).

Realizar o plano de mobilidade urbana não é apenas a ação do cumprimento da lei, mas é também a confirmação de uma sociedade sendo construída para melhoria e capacidade de prosperidade, dando condições de o povo brasileiro alcançar patamares de desenvolvimento e satisfação. O sistema de mobilidade urbana necessita ser eficiente, eficaz e possuir efetividade mediante suas políticas para a população. Quando um sistema de mobilidade se apresenta como ineficiente, desencadeia-se uma série de consequências como

⁵ Disponível em: <<http://paraiba.com.br/2019/08/22/moradores-denunciam-gambiarra-para-implantar-ciclovias-em-jp-e-alertam-para-acidentes-video/>>. Acesso em: 15 set. 2019.

⁶ Disponível em: <<https://www.portalt5.com.br/noticias/paraiba/2019/7/234084-video-apenas-3-das-ruas-de-joao-pessoa-contam-com-ciclovias>>. Acesso em: 15 set. 2019.

⁷ Disponível em: <<https://www.pbagora.com.br/noticia/paraiba/pessoenses-falam-dos-desafios-de-se-andar-por-joao-pessoa/>>. Acesso em: 15 set. 2019.

algumas já citadas anteriormente no artigo presente. Retirando o foco de questões mais estruturais, embora importantes, os impactos chegam a ser ramificados além do que uma análise superficial seria capaz de detectar.

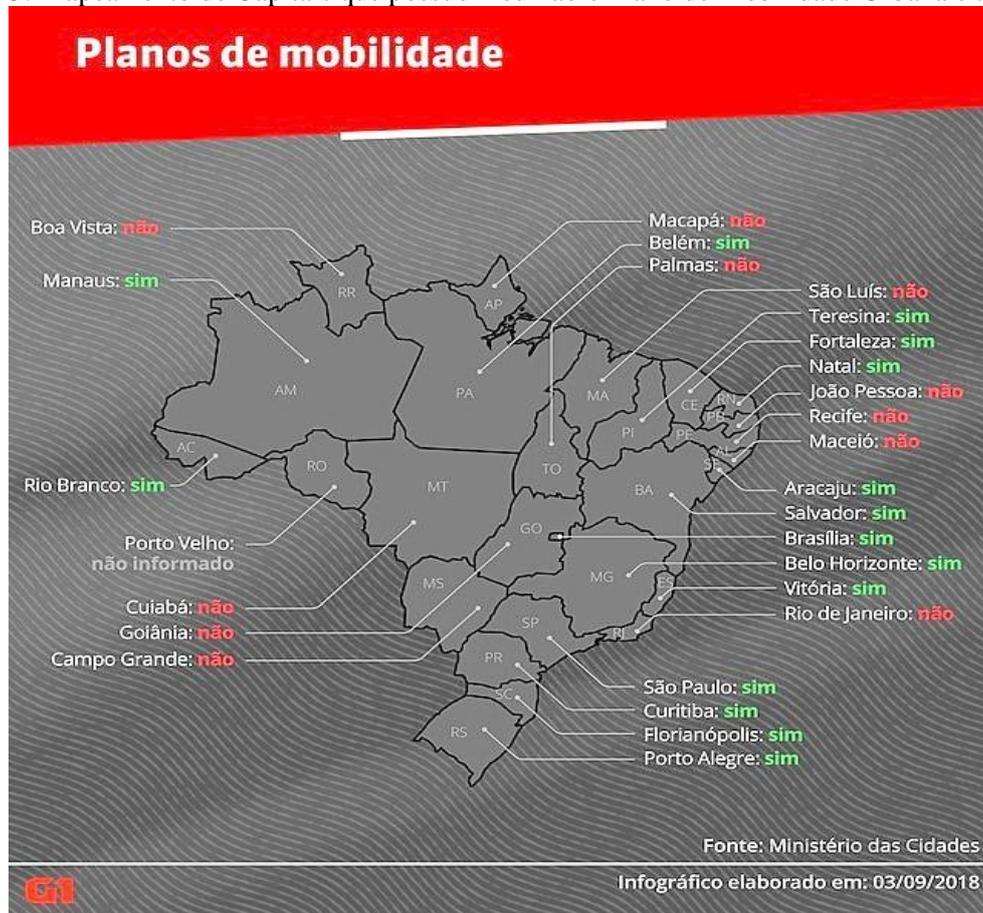
Estamos falando de um aluno que não possui condições necessárias financeiras mediante trajeto para chegar à sua escola, do trabalhador que não consegue chegar ao trabalho em um tempo aceitável para o trajeto percorrido, do cidadão idoso que não consegue andar nas ruas devido à dificuldade de locomoção, por possuir calçadas desreguladas, ausência de faixas de pedestres, do desrespeito dos comerciantes na utilização estrutural da rua etc. Estamos também incluindo os ciclistas que não possuem ciclovias suficientes para seu deslocamento pelas cidades, dos ônibus que possuem um papel muito grande para a coletividade, de poucas ações para execução e fiscalização da política de mobilidade urbana. Está se falando do não cumprimento de um plano ao qual precisa ser respeitado e pensando na sua execução não como algo acessório, mas essencial e decisivo para o bem estar público. Devido a esse e vários outros aspectos, sistemas de mobilidade ineficientes trazem um aumento de desigualdade socioespaciais, ocasionando impactos negativos sobre renda, qualidade de vida, lazer, saúde, oportunidades de crescimento, gerando um aumento de despesas aos cofres públicos, sem contar efeitos irreversíveis que possam vir a causar ao meio ambiente.

O Ministério do Desenvolvimento Regional, disponibiliza em sua biblioteca um caderno de referência para criação do plano de mobilidade urbana, intitulado de “PlanMob - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana”. O referido documento tem como objetivo orientar tanto os municípios quanto os estados na elaboração do seu Plano de Mobilidade Urbana, sendo estruturado e elaborado por profissionais capacitados de equipes técnicas do governo para a finalidade de fornecer condições de produção do mesmo, profissionais esses que têm atuação constante e direta com técnicos e gestores públicos, tornando viável por possuir visões estratégicas sob as perspectivas de todos os envolvidos na elaboração - o que já diminui bastante a margem da possibilidade de não possuir direcionamentos necessários para cumprimento da lei da elaboração do plano de mobilidade (BRASIL, 2019).

Segundo dados fornecidos pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, apenas 9% das cidades fizeram a elaboração do documento constando o plano exigido pela lei. A soma das cidades que necessitam e se enquadram nas regras para elaboração do plano, de um total de 2.100, equivale ao quantitativo de cerca de 195 cidades até a data de setembro de 2018. Tal número é lamentável para cerca de 7 anos de lei em vigor, a qual não foi criada apenas

com teor de prevenção, mas também de remediação a problema público crescente (MOBILIZE, 2018). Segue abaixo uma imagem para ilustrar as capitais que possuem o plano, ou seja, que estão em cumprimento com a lei.

Figura 3: Mapeamento de Capitais que possuem ou não o Plano de Mobilidade Urbana elaborado.



Fonte: G1, Infográfico elaborado em 3/9/2018 dá a situação nas capitais

Após explanação da situação territorial nacional como um todo, é natural o questionamento mediante o porquê do não cumprimento da lei, o porquê de os gestores públicos não fazerem jus ao cumprimento da lei existente, o onde se precisa ter medidas capazes de possuir força de indução para que se cumpra com o plano, e, conseqüentemente, para que o gestor cumpra com sua obrigação e seu compromisso com a sociedade.

Outra grande questão a se tratar é como se deve agir para modificar a situação atual de não cumprimento da lei. Bianor Cavalcante, diretor internacional da Fundação Getúlio Vargas (FGV), no tocante à falta de Gestão Pública com propriedades de qualidades necessárias, vem evidenciar a incompetência sobre a falta de protagonismo, iniciativa e respeito aos cumprimentos legais, tornando o processo de execução das necessidades demandadas da sociedade deixadas de lado:

Todo esse esforço nos ajuda a ter uma leitura mais diagnóstica e prognóstica, e já está apontando as luzes que podem iluminar as transformações necessárias. Certamente, estamos a ponto de viver um tempo de mudanças institucionais, de mecanismos de governança, no aparato dos diplomas legais que orientam a Administração Pública, que terão impactos diretos nos comportamentos das pessoas. (Adm. Bianor Cavalcante diretor internacional da Fundação Getúlio Vargas (FGV). (CRA-RJ, 2019)

O setor de Gestão Pública constantemente passa por processos de mudanças devido à globalização existente no mundo. Os fatores de influência como tecnologia, transparência, evolução das políticas públicas e legislações fazem com que o gestor precise possuir habilidades multifacetadas para cumprir com o necessário, com uma postura preferencialmente de pró-atividade.

O comportamento de morosidade por parte de execução da lei só faz se concluir ou supor que os gestores públicos estão com uma visão desmoralizada quanto à lei, pois a maior palavra de poder que se possui é contida no referido documento. Quando não respeitado, dá-se margem a um descaso com o que temos de mais concreto, o que protege ao indivíduo e fornece os direitos. O não cumprimento de uma lei, seja ela qual for, está mostrando uma postura de desvalorização nacional, de descaso com a função, o compromisso e a responsabilidade carregada no cargo banalizado de gestor público, como também fere diretamente a Constituição Federal, o que por si só já se torna inadmissível.

Considerações

Partindo com base nos estudos, dados e pesquisas realizadas, consciente das leis, políticas públicas, ferramentas e instruções fornecidas, as quais foram citadas neste artigo, trazemos algumas considerações na visão de um gestor público em formação.

Primeiro, gostaríamos de citar o quanto a iniciativa de criação do Plano de Mobilidade Urbana foi assertiva, principalmente na época de sua criação; a capacidade de visão para a construção do plano e a consciência de uma futura necessidade, com constante organização do setor público é algo a se elogiar.

Segundo, devemos ressaltar uma questão moral enfrentada nos dias atuais por parte do cumprimento das leis existentes e dos constantes conflitos por parte de interpretação das mesmas. A lei é a maior, senão uma das maiores riquezas que guiam a vida do cidadão, mas, devido a vários processos de enfraquecimento moral e jurídico, algumas questões chegaram a perder o teor de poder e importância que possuem, deixando frágeis e suscetíveis a seu não

cumprimento. Sendo assim, algumas questões ficam difíceis de lidar, como o do porquê o cidadão comum irá respeitar e seguir a lei, quando o seu gestor público não o faz, sendo muitas vezes ele o representante daquele cidadão, independentemente de partido político ou ideais.

Terceiro, devemos elencar também a falta de rigorosidade do combate às ações obrigatórias não cumpridas por parte dos gestores, o que leva a questionamentos de onde nasce essa decisão do não cumprimento, se do confronto à lei e à soberania pública ou de um despreparo mediante às necessidades da população, que sofre as consequências pela falta de importância dada pelo gestor público.

Como último ponto a ressaltar e respondendo a pergunta que levou a todo o estudo, o município não lida com os elementos da mobilidade urbana como sua essência exige. Não se possui o plano e por consequência o cumprimento da lei até a finalização deste trabalho, assim como não se possui uma mobilização a um ritmo necessário para resolução dessa falta, não se há um planejamento completo envolvendo todas as áreas que são diretamente conectadas, não se possui um gerenciamento das demandas capazes de criar uma solução duradoura para os problemas e possui diversas falhas que poderiam ser supridos pelo plano de mobilidade urbana por possuir objetivos e princípios perfeitamente estruturados e definidos.

Todos esses pontos nos levam a deduzir que os gestores públicos estão despreparados para gerir as demandas, como também, nacionalmente falando, o sistema de fiscalização e cobrança das execuções está frágil, ficando à mercê de prioridades mais ligadas a questões singulares de cada gestor, sem necessariamente contemplar a coletividade e suas necessidades mais complexas, pois, como visto, o plano de mobilidade urbana influencia nas questões financeiras e econômicas do país, na qualidade de vida do cidadão, na capacidade de atendimento por parte do sistema de saúde, na capacidade de diminuição de acidentes ao qual resulta na valorização da vida e vários outros.

O foco deste estudo foi fazer um levantamento acerca da temática de mobilidade urbana, ressaltando sua importância e necessidade, trazendo para a realidade da cidade de João Pessoa, que se caracteriza como capital do estado da Paraíba, com grande concentração turística e comercial, a qual precisa ser apta a atender as demandas existentes e, acima de tudo, respeitar as leis que são impostas, possuindo um caráter de propósito maior e levantando questionamentos sobre a realidade presente até o dia de hoje.

Por fim, vale levantar como reflexão o seguinte questionamento: até onde ações paliativas e imediatistas são necessárias e até onde elas se tornaram um gasto desnecessário de

verbas públicas, já que alguns problemas necessitam de um planejamento estratégico e a longo prazo?

Referências

AGÊNCIA NACIONAL DO PETRÓLEO, GÁS NATURAL E BIOCOMBUSTÍVEIS.

Anuário Estatístico - Dados Abertos. Disponível em:

<http://www.anp.gov.br/component/content/article/2-uncategorised/5258-anuario-estatistico-dados-abertos>. Acesso em: 4 set. 2019.

ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE PREVENÇÃO DOS ACIDENTES DE TRÂNSITO.

Estatísticas nacionais de acidentes de trânsito. Disponível em http://www.vias-seguras.com/os_acidentes/estatisticas/estatisticas_nacionais. Acesso em: 1 de set; 2019.

BRASIL. Capacidades. Ministério do Desenvolvimento Regional. PlanMob - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana: Caderno de Referência. x. Disponível em: <<http://www.capacidades.gov.br/biblioteca/detalhar/id/270/titulo/planmob---caderno-de-referencia-para-elaboracao-de-plano-de-mobilidade-urbana>>. Acesso em: 3 set. 2019.

BRASIL. Congresso. Senado. Constituição (2012). Lei Nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011_2014/2012/Lei/L12587.htm . Acesso em: 1 agosto de. 2019.

BRASIL. DECRETO Nº LEI Nº 12.587, DE 03 DE JANEIRO DE 2012. Política Nacional de Mobilidade Urbana, Brasília,DF. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm>. Acesso em: 12 ago. 2019.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. (Comp.). Política Nacional de Mobilidade Urbana: Cartilha Oficial do Plano de Mobilidade Urbana. 2013. Disponível em: <<http://www.portalfederativo.gov.br/noticias/destaques/municipios-devem-implantar-planos-locais-de-mobilidade-urbana/CartilhaLei12587site.pdf>>Acesso em: 01 de setembro de 2013.

BRASIL. MINISTÉRIO DAS CIDADES. (Org.). Mobilidade Urbana é Desenvolvimento Urbano: Anteprojeto de Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana. 2005. Disponível em: <<http://www.polis.org.br/uploads/922/922.pdf>>. Acesso em: 25 ago. 2019.

CAMPINA GRANDE. Prefeitura de Campina Grande. Planmob-cg. Plano de Mobilidade Urbana de Campina Grande (PB): Institui o plano diretor de mobilidade urbana do município de Campina Grande (PB), estabelece as diretrizes para o acompanhamento e o monitoramento de sua implementação, avaliação e revisão periódica e dá outras

providências.. 2015. Disponível em: <<https://www.mobilize.org.br/estudos/257/plano-de-mobilidade-urbana-de-campina-grande-pb.html>>. Acesso em: 24 ago. 2019.

CICLOVIAS REPRESENTAM APENAS 1% DA MALHA VIÁRIA DAS CAPITAIS NO PAÍS. São Paulo, 23 mar. 2014. Disponível em: <<http://g1.globo.com/brasil/noticia/2014/03/cicloviatas-representam-1-da-malha-viaria-das-capitais-no-pais.html>>. Acesso em: 1 set. 2019.

CONSELHO REGIONAL DE ADMINISTRAÇÃO DO RIO DE JANEIRO (Rio de Janeiro) (Ed.). Brasil é vítima de gestão pública ineficiente e políticos incompetentes. x. Disponível em: <<https://cra-rj.adm.br/brasil-e-vitima-de-gestao-publica-ineficiente-e-politicos-incompetentes/>>. Acesso em: 10 ago. 2019.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa Nacional de Tempo de Deslocamento: 2018. Brasil.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio . Disponível em: <https://ibge.gov.br/>. Acesso em: 25 ago. 2019.

INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE E DESENVOLVIMENTO. Ministério das Cidades lança Indicadores de efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <https://itdpbrasil.org/ministerio-lanca-indicadores-de-efetividade-da-politica-nacional-de-mobilidade-urbana/>. Acesso em: 28 ago. 2019.

JOÃO PESSOA. Ibge. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Censo Demográfico - Panorama. 2019. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/pb/joao-pessoa/panorama>>. Acesso em: 15 ago. 2019.

Menos de 6% das cidades brasileiras têm plano de mobilidade: De 3.342 municípios previstos em lei, apenas 195 informaram ter concluído o documento, segundo o Ministério das Cidades. Prazo já foi adiado duas vezes.. 2018. Disponível em: <<https://g1.globo.com/globonews/noticia/2018/09/04/menos-de-6-das-cidades-brasileiras-tem-plano-de-mobilidade.ghtml>>. Acesso em: 5 set. 2019.

Ministério das Cidades (Org.). Relatório de Indicadores da Política Nacional do Plano de Mobilidade Urbana. 2016. Disponível em: <<https://drive.google.com/drive/u/0/folders/13de0DR92V6qKJqaVSYmG7cL57El2784q>>. Acesso em: 3 set. 2019.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL. Indicadores para Monitoramento de Efetividade da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/mobilidade-e-servicos-urbanos/eficiencia-energetica/232-secretaria-nacional-de-transporte-e-da-mobilidade/informacoes-e-indicadores-semob/4761->

indicadores-para-monitoramento-e-avaliacao-da-efetividade-da-politica-nacional-de-mobilidade-urbana. Acesso em: 4 set. 2019.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL. Pesquisa Nacional de Avaliação do Vale-Transporte. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/mobilidade-e-servicos-urbanos/eficiencia-energetica/232-secretaria-nacional-de-transporte-e-da-mobilidade/informacoes-e-indicadores-semob/3795-pesquisa-nacional-de-avaliacao-do-vale-transporte>. Acesso em: 30 ago. 2019.

MOBILIZE (Brasil). G1 (Ed.). Plano de Mobilidade Urbana nas capitais (2018): Infográfico produzido pelo G1, baseado em dados do Ministério das Cidades, mostra quais as capitais que fizeram ou não o Plano de Mobilidade Urbana até o momento.. 2018. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/estatisticas/54/plano-de-mobilidade-urbana-nas-capitais-2018.html>. Acesso em: 2 set. 2019.

MOBILIZE (Brasil). Plano de Mobilidade: 195 cidades já o fizeram, segundo Ministério: Levantamento da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana mostra que só 9% das 2.100 cidades que devem elaborar o documento o fizeram. Prazo termina em abril de 2019. 2018. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11205/planos-de-mobilidade-foram-elaborados-em-195-cidades-segundo-ministerio.html>. Acesso em: 12 ago. 2019.

MOBILIZE. João Pessoa (PB) prepara Plano de Mobilidade: Capital da Paraíba deve concluir estudo com moradores em julho próximo. Meta é ouvir 12 mil pessoas para entender os fluxos e as demandas de transportes da cidade. 2018. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/10946/joao-pessoa-pb-prepara-plano-de-mobilidade.html>. Acesso em: 2 set. 2019.

NAÇÕES UNIDAS BRASIL. Década de Ação pela Segurança no Trânsito (2011-2020). Disponível em: <https://nacoesunidas.org/campanha/seguranca-transito/>. Acesso em: 3 set. 2019.

NOVA OBRA PROMETE MUDAR MOBILIDADE DE JOÃO PESSOA. João Pessoa, 1 jan. 2019. Disponível em: <https://correiodaparaiba.com.br/mobilidade/nova-obra-promete-mudar-mobilidade-de-jp/>. Acesso em: 10 ago. 2019.

PONTES, Lailla Raquel de Souza; MACIEL, Jussara Socorro Cury. O estresse como fator gerador de acidentes e conseqüente aumento da falta de mobilidade urbana. In: SIMPÓSIO INTERNACIONAL DE GESTÃO DE PROJETOS, INOVAÇÃO E SUSTENTABILIDADE - SINGEP, 5., 2017, São Paulo. Anais... . São Paulo: Singep, 2017. p. 1 - 13. Disponível em: <https://singep.org.br/6singep/resultado/406.pdf>. Acesso em: 15 ago. 2019.

SEEG - . Estimativas de Emissões de Gases de Efeito Estufa do Brasil 1970 - 2017. Disponível em: <http://seeg.eco.br/>. Acesso em: 24 ago. 2019.

Silva, A.N.R., Costa, M.S. e Macedo, M.H. (2008). Múltiplas visões da mobilidade urbana sustentável: o caso do Brasil. Política de transporte <http://dx.doi.org/10.1016/j.tranpol.2008.12.003>.

SISTEMA DE INFORMAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da Associação Nacional de Transportes Público - Simob/ANTP . Disponível em: <http://files.antp.org.br/simob/simob-metodologia-v11.pdf>. Acesso em: 2 set. 2019.

SOUSA, Vítor Felipe Guedes de. MOBILIDADE URBANA NO CENTRO DA CIDADE DE JOÃO PESSOA: UMA PROPOSTA SOB UM NOVO PARADIGMA. 2017. 58 f. Monografia (Especialização) - Curso de Engenharia Civil, Centro Tecnológico, Universidade Federal da Paraíba, João Pessoa, 2017. Disponível em: <<http://ct.ufpb.br/ccec/contents/documentos/tccs/2016.2/mobilidade-urbana-no-centro-da-cidade-de-joao-pessoa-uma-proposta-sob-um-novo-paradigma.pdf>>. Acesso em: 23 ago. 2019.

STONER, J. A. F. FREEMAN, R. E. *Administração*. Rio de Janeiro: Prentice Hall do Brasil, 1999.



ATA DE DEFESA DE TCC

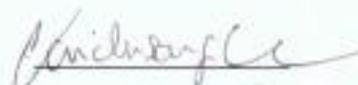
Aos vinte e três dias do mês de setembro de 2019, às 18 horas, no auditório azul do CCSA, a discente Gildilane Leal Macedo, regularmente matriculada no Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública/DGP/CCSA/UFPB, defendeu o Trabalho de Conclusão de Curso intitulado "**Caminhos tortuosos para mobilidade urbana: uma reflexão a partir do município de João Pessoa**" fazendo-se presente na banca examinadora os avaliadores Glenda Dantas Ferreira, Marco Antônio de Castilhos Acco e o professor Vanderson Gonçalves Carneiro (orientador), sob presidência deste último. A discente obteve nota 9,0 (notas), obtendo aprovação na disciplina TCC.

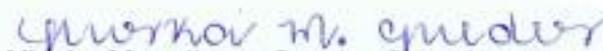
João Pessoa, 23 / 09 / 19

Orientador: Vanderson Gonçalves Carneiro

1ª Examinadora: Glenda Dantas Ferreira

2º Examinador: Marco Antônio de C. Acco


Glenda Dantas Ferreira
Marco Acco


Yluska Magalhães Guedes Brito Almeida

Secretária da Coordenação do Curso Superior de Tecnologia em Gestão Pública
Matrícula SIAPE nº 1679264