

Análise das políticas públicas de transporte público coletivo pautada nos planos diretores das capitais dos estados da Amazônia Oriental brasileira

Analysis of public policies on collective public transport based on the master plans of the capital states of the Brazilian Eastern Amazon

Análisis de políticas públicas para el transporte público colectivo a partir de los planes directores de las capitales de los estados de la Amazonía Oriental brasileña

Recebido: 03/12/2022 | Revisado: 12/12/2022 | Aceitado: 17/12/2022 | Publicado: 22/12/2022

Ana Manoela Piedade Pinheiro

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5477-3987>

Universidade do Estado do Pará, Brasil

E-mail: ana.mppinheiro@aluno.uepa.br

Altem Nascimento Pontes

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-9001-4603>

Universidade do Estado do Pará, Brasil

E-mail: altem.pontes@uepa.br

Resumo

O estudo trata do direito à cidade, voltado à mobilidade urbana com o objetivo de apontar como as políticas públicas referentes ao transporte público coletivo têm sido aplicadas, a partir dos planos diretores das capitais dos cinco estados que compõem a Amazônia Oriental brasileira. Utilizou-se de pesquisa bibliográfica e documental; assim como de pesquisa exploratória e básica. A coleta de dados ocorreu com o uso da legislação municipal e federal, juntamente com doutrina jurídica, periódicos e anais em áreas interdisciplinares acerca da temática. A análise de dados ocorreu de forma quantitativa com o uso de quadros, gráficos e mapa de localização, e de maneira qualitativa mediante a coleta de dados descritiva. Verificou-se que as previsões legais nos planos diretores não são compatíveis quando comparadas com os estudos apontados na pesquisa, tornando essas legislações municipais pendentes de eficácia devido ao seu déficit de aplicabilidade em termos de mobilidade urbana. Dessa maneira, a pesquisa proporciona visibilidade acadêmica e científica ao tema da mobilidade urbana na área da Amazônia Oriental brasileira, e o consequente fomento do diálogo sobre o assunto.

Palavras-chave: Direito à cidade; Direito Urbanístico; Legislação Federal e Municipal; Mobilidade urbana; Planejamento e gestão.

Abstract

The study deals with the right to the city, focused on urban mobility, with the objective of pointing out how public policies related to collective public transport have been applied, based on the master plans of the capitals of the five states of the Brazilian Eastern Amazon. Bibliographic and documentary research was used; as well as exploratory and basic research. Data collection took place using municipal and federal legislation, along with legal doctrine, periodicals, and annals in interdisciplinary areas on the subject. Data analysis took place quantitatively using tables, graphs, and location maps, and qualitatively through descriptive data collection. It was found that the legal provisions in the master plans are not compatible when compared to the studies pointed out in the research, making these municipal legislations pending effectiveness due to their lack of applicability in terms of urban mobility. In this way, the research provides academic and scientific visibility to the issue of urban mobility of the Brazilian Eastern Amazon, and the consequent promotion of dialogue on the subject.

Keywords: The right to the city; Urban Law; Federal and Municipal Legislation; Urban mobility; Planning and management.

Resumen

El estudio trata sobre el derecho a la ciudad, centrado en la movilidad urbana, con el objetivo de señalar cómo se han aplicado las políticas públicas relacionadas con el transporte público colectivo, a partir de los planes directores de las capitales de los cinco estados que componen la Amazonía Oriental brasileña. Se utilizó la investigación bibliográfica y documental; así como la investigación exploratoria y básica. La recolección de datos se realizó utilizando la legislación municipal y federal, junto con la doctrina jurídica, revistas y anales en áreas interdisciplinarias sobre el tema. El análisis de los datos se realizó de forma cuantitativa mediante tablas, gráficos y un mapa de ubicación, y de forma cualitativa mediante la recopilación de datos descriptivos. Se constató que las disposiciones legales contenidas

en los planes directores no son compatibles al compararlas con los estudios señalados en la investigación, quedando estas leyes municipales pendientes de vigencia por su déficit de aplicabilidad en materia de movilidad urbana. De esta forma, la investigación brinda visibilidad académica y científica al tema de la movilidad urbana en el área de la Amazonía Oriental brasileña, y la consecuente promoción del diálogo sobre el tema.

Palabras clave: Derecho a la ciudad; Derecho Urbanístico; Legislación Federal y Municipal; Movilidad urbana; Planificación y gestión.

1. Introdução

O presente estudo consistiu na discussão acerca do direito à cidade, mobilidade urbana com a análise das políticas públicas de transporte público coletivo mediante os planos diretores das capitais de estados da Amazônia Oriental brasileira. Segundo Instituto Brasileiro de Geografia (IBGE) (2020), a Amazônia Oriental brasileira é formada por cinco estados, dos quais fazem parte Amapá, Pará, Maranhão, Tocantins e Mato Grosso. Por conseguinte, as capitais estudadas no trabalho, portanto, foram Macapá, Belém, São Luís, Palmas e Cuiabá, respectivamente.

O problema da pesquisa consistiu em responder de que forma as políticas públicas de transporte público coletivo estão sendo executadas nos cinco planos diretores das capitais dos estados da Amazônia Oriental brasileira, para assim identificar se o transporte público coletivo atende aos seus usuários, assim como se a mobilidade urbana proporciona qualidade de vida e se os planos diretores foram revisados dentro do período legal trazido pelo Estatuto da Cidade. Justifica-se a relevância da pesquisa em termos ambientais, urbanísticos, sociais, científicos e acadêmicos. De acordo com Galindo e Lima (2019) a mobilidade urbana aliada às políticas públicas de transporte público coletivo impacta na qualidade de vida de seus usuários, sendo as consequências diretas observadas em seus cotidianos pelo gasto de tempo com deslocamento.

Desse modo, faz-se necessário que exista planejamento municipal de fato, a fim de se concretizar na cidade o direito ao transporte público coletivo, bem como que seja de qualidade, por isso a existência do instrumento denominado plano diretor, o qual é obrigatório para essas capitais e deve seguir os parâmetros previstos do artigo 40 ao 42 do Estatuto da Cidade. Os usuários têm direito ao transporte que os auxiliem na efetivação da qualidade de vida, o que se interliga diretamente com a importância em se discutir sobre os impactos das políticas públicas causadas às pessoas, quanto à mobilidade urbana (Araújo et al., 2011).

De tal modo, diretamente interligada ao Estatuto da Cidade está a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), instituída pela Lei Federal nº 12.857/2012. Trata-se de um instrumento da política de desenvolvimento urbano que objetiva a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas no território de cada município, conforme determina seu artigo 1º. Por isso, justifica-se a relevância social do trabalho em expor a aplicação das políticas públicas em área sensível para a sociedade, como a mobilidade urbana aqui discutida.

Nesse sentido, para Jampaulo (2007) a qualidade de vida é um valor maior que transita entre todos os direitos fundamentais ligados diretamente ao direito à vida, assim como por toda a Constituição da República Federativa do Brasil de 1988 (CRFB/1988) quando o tema é o bem-estar do ser humano. Dessa maneira, fez-se necessário a discussão proposta, a fim de identificar as políticas públicas de transporte público coletivo nessas capitais, uma vez que a política urbana nacional se materializa pela integração do planejamento municipal e a aplicação dos instrumentos supramencionados.

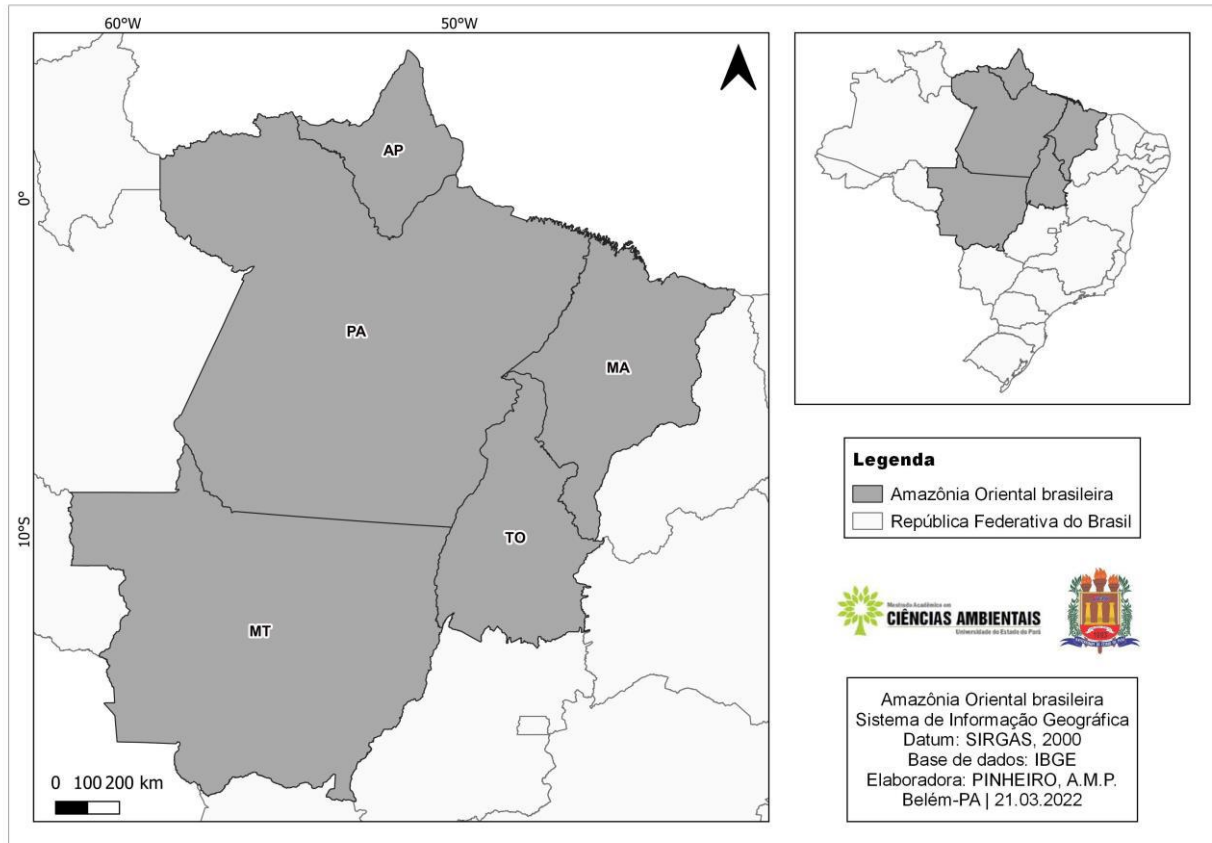
2. Material e Métodos

2.1 Área de estudo

A área de estudo da pesquisa se concentrou na Amazônia Oriental brasileira, distribuída entre as regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste do Brasil. Para IBGE (2020), as cinco capitais correspondentes aos cinco estados que compõe essa parte da Amazônia, quais sejam os estados do Amapá, Pará, Maranhão, Tocantins e Mato Grosso são respectivamente,

Macapá, Belém, São Luís, Palmas e Cuiabá, as quais tiveram seus planos diretores analisados, conforme demonstra o mapa de localização da Figura 1.

Figura 1 - Mapa de localização da área estudada.



Fonte: Autores (2022).

2.2 Tipo de pesquisa

A pesquisa foi bibliográfica por meio livros de metodologia científica, de doutrina jurídica, de artigos de periódicos jurídicos e em áreas interdisciplinares, de anais e teses jurídicas com foco na abordagem da mobilidade urbana, de políticas públicas, de transporte público coletivo, do direito à cidade e da qualidade de vida. Utilizou-se, ainda, da pesquisa documental mediante a análise de cada um dos cinco planos diretores – que compõem a legislação municipal, bem como da legislação federal. Quanto aos objetivos a pesquisa foi exploratória, tendo em vista o levantamento das informações nos cinco planos diretores, no que se refere às políticas públicas que envolvem o transporte público coletivo nas cinco capitais estudadas. Quanto à natureza, a pesquisa foi básica com foco em gerar conhecimento, juntamente sugerindo ajustes na legislação municipal e pontuando críticas relevantes (Creswell & Creswell, 2021).

2.3 Coleta de dados

Consultou-se a base de dados dos sites das prefeituras para obter os planos diretores e outros dados, como a frota de ônibus de transporte público coletivo; da legislação federal; dos portais de periódicos, como Capes e Scielo; do IBGE referente à área territorial, população estimada e urbanização das vias públicas nessas capitais. Além do acesso às páginas de notícias oficiais dos municípios e estados, bem como de jornais locais, a fim de coletar os fatos atualizados para fazer o contraponto com as previsões legais nos planos diretores. No Quadro 1, demonstra-se a legislação federal e municipal utilizada no estudo.

Quadro 1 - Legislação utilizada no estudo.

Legislação	Descrição
CRFB/1988	Prevê a Política Urbana a ser seguida pela legislação infraconstitucional
Lei Federal nº 10.257/2001	Institui o Estatuto da Cidade
Lei Federal nº 12.587/2012	Institui a Política Nacional de Mobilidade Urbana
Lei Complementar Municipal nº 026/2004	Institui o Plano diretor de Macapá
Lei Municipal nº 8.655/2008	Institui o Plano diretor de Belém
Lei Municipal nº 4.669/2006	Institui o Plano diretor São Luís
Lei Complementar Municipal nº 400/2018	Institui o Plano diretor de Palmas
Lei Complementar Municipal nº 150/2007	Institui o Plano diretor de Cuiabá

Fonte: Autores (2022).

Desse modo, o Quadro 1 destaca o conjunto normativo utilizado no estudo, no qual tem como base a norma máxima do ordenamento jurídico pátrio, seguindo a hierarquia da pirâmide normativa (Lenza, 2022). Arelado a isso, fez-se o uso da legislação ordinária federal e municipal, assim como da legislação complementar a nível municipal.

2.4 Análise de dados

De acordo com Marconi e Lakatos (2021) a análise de dados pode ser realizada de forma quantitativa, com os dados numéricos sobre a idade dos planos diretores, a população estimada e a frota de ônibus de transporte público coletivo com o auxílio de gráficos. E igualmente de quadros, de modo a considerar as legislações utilizadas, bem como os artigos identificados em cada plano diretor que tratam especificamente sobre as políticas públicas de transporte público coletivo.

Os dados também foram tratados de maneira qualitativa, a partir da coleta de dados descritiva pelo do uso de notícias veiculadas em sites oficiais governamentais, de jornais locais e os estudos existentes sobre o tema – publicados em periódicos e anais – considerando a relação entre o previsto legalmente nos planos diretores e na legislação federal com a realidade de fato ocorrida.

3. Resultados e Discussão

De acordo com a CRFB/1988 (Brasil, 1988) em seu artigo 182 é previsto o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade, bem como a garantia do bem-estar de seus habitantes por meio da política de desenvolvimento urbano, executada pelo Poder Público municipal. Previsão que se encontra em consonância com a dignidade da pessoa, a qual é fundamento da República Brasileira, prevista no artigo 1º, inciso III da CRFB/1988. Nesse contexto, a cidade é feita para as pessoas e pelas pessoas; é espaço de ocupação constante. É nela onde se travam as relações sociais, econômicas, políticas, culturais e ambientais.

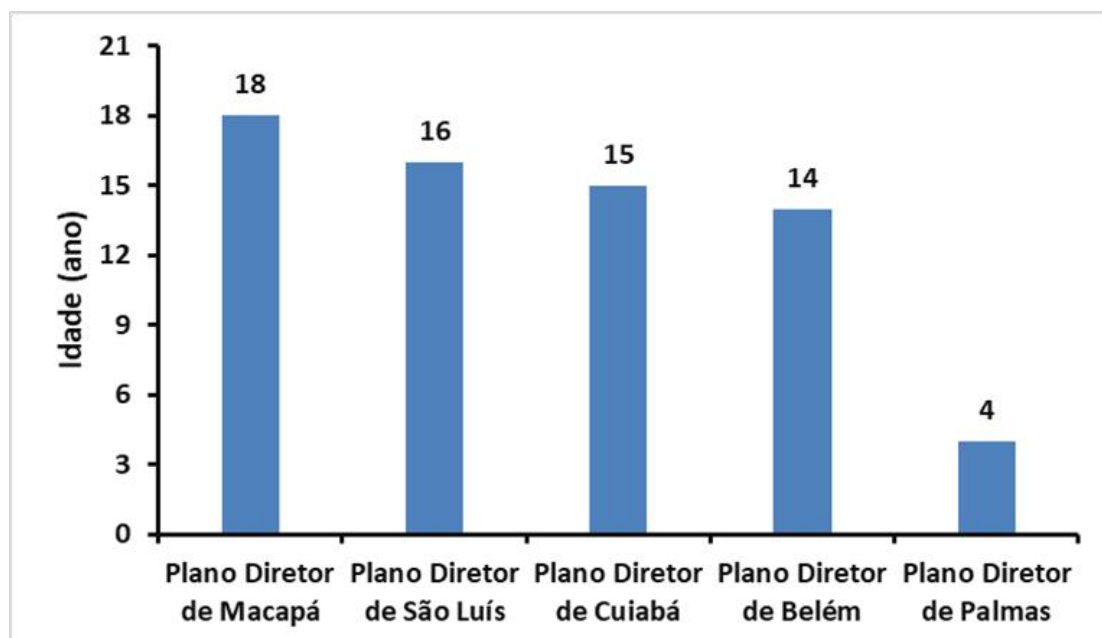
Assim, o direito à cidade além de ser uma liberdade individual de acesso a recurso urbanos, também é o direito de mudar a si mesmo pela mudança da cidade. É um direito comum a toda coletividade, em razão da transformação depender, de maneira inevitável, do exercício do poder coletivo de moldar o processo de urbanização de determinada cidade. Desse modo, a liberdade estaria relacionada à possibilidade do ser humano de construir e reconstruir a cidade e a si próprio, sendo, portanto, o direito à cidade um dos direitos humanos mais preciosos e negligenciados (Harvey, 2012).

Nesse sentido, a cidade é espaço de construção contínua e deve seguir uma política de desenvolvimento urbano capaz de garantir o bem-estar de seus habitantes. Desse modo, sobre os planos diretores das cinco capitais dos estados da Amazônia

Oriental brasileira, tem-se o direito-dever a ser exercido pela população de fiscalizar os seus respectivos objetivos e estratégias. Entende-se por plano diretor, conforme o artigo 40, caput do Estatuto da Cidade como sendo “o instrumento básico da política nacional de desenvolvimento e expansão urbana”. No artigo 40, §1º do Estatuto da Cidade se prevê que é “parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas” (Brasil, 2001).

No artigo 40, §2º do Estatuto da Cidade, o plano diretor deve “englobar o território do Município como um todo”. E por se tratar de uma lei municipal que o institui, no artigo 40, §3º do mesmo Estatuto resta claro ser um dever legal que o plano diretor seja revisto, pelo menos, a cada dez anos (Brasil, 2001). Na Figura 2, observa-se a idade de cada um dos planos diretores estudados, em que se verifica que os planos diretores das capitais Macapá, São Luís, Cuiabá e Belém são os mais antigos, respectivamente, tendo todos os quatro planos mais de dez anos sem serem revistos. Desse modo, somente o Plano diretor de Palmas se encontra dentro do permissivo legal previsto no Estatuto da Cidade.

Figura 2 - Gráfico da idade de cada plano diretor das cinco capitais estudadas.



Fonte: Autores (2022).

Ademais, os cinco planos diretores preveem em comum a busca pela melhoria das condições de vida das pessoas, conforme artigo 2º, inciso I (Macapá, 2004); artigo 1º (Belém, 2008); artigo 3º, incisos I e II (São Luís, 2006); artigo 6º, inciso II (Palmas, 2018); artigo 3º, caput e §1º (Cuiabá, 2007), respectivamente. E todos abordam o tema da mobilidade urbana em suas respectivas redações, juntamente com a previsão sobre o transporte público coletivo.

Logo, diferencia-se a validade formal ou vigência da norma da efetividade ou eficácia social da norma. Segundo Reale (2013), essa vigência consiste em uma propriedade que se relaciona à competência dos órgãos e aos processos de produção e reconhecimento do Direito no plano normativo. A eficácia social, ao contrário, tem um caráter experimental, pois se refere ao cumprimento efetivo do Direito por parte de uma sociedade, ao seu reconhecimento pela comunidade, no plano social, ou ainda mais especificamente aos efeitos sociais que uma regra suscita através de seu cumprimento, relacionando-se ao reconhecimento e à incorporação da norma à maneira de ser e agir da coletividade, em que representaria uma efetiva correspondência dos comportamentos sociais ao conteúdo da norma.

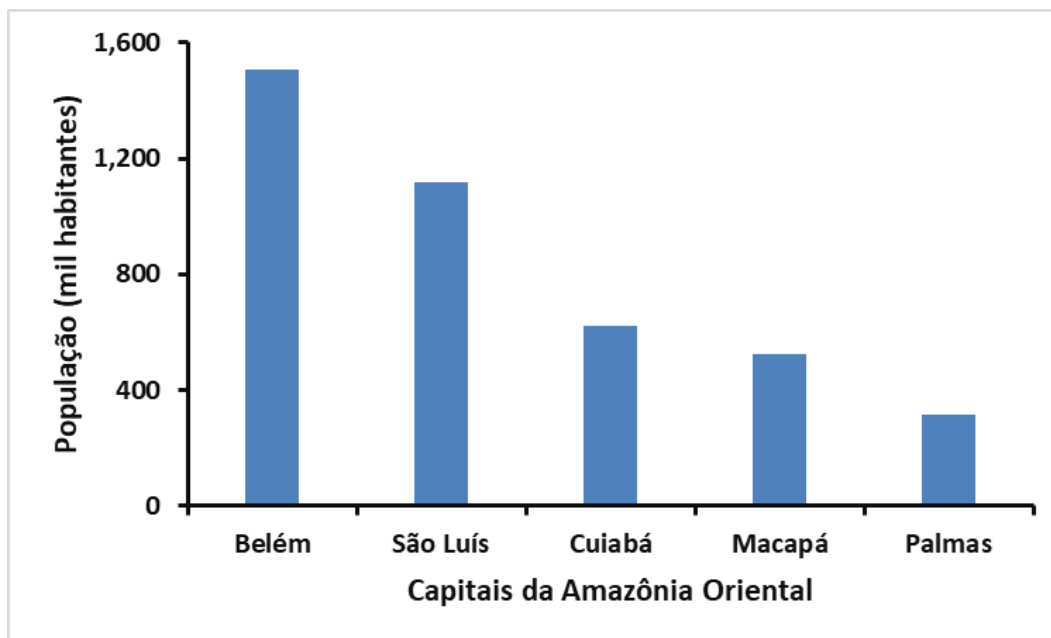
Nesse sentido, os planos diretores das respectivas capitais possuem validade formal, uma vez que todos estão

vigentes. No entanto, os efeitos sociais que essas regras municipais suscitam precisam estar alinhados com as necessidades e a realidade da coletividade para a qual essas legislações municipais se dirigem, levando em conta seus comportamentos sociais para que as normas municipais não se restrinjam apenas ao plano da validade formal, ignorando a sua efetividade.

No artigo 2º da PNMU é previsto como objetivo dessa política pública contribuir para o acesso universal à cidade, ao fomentar e concretizar as condições que efetivamente contribuam ao cumprimento dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, através do planejamento e a gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (SNMU). De acordo com a mesma lei federal, em seu artigo 3º, caput a SNMU consiste no “[...] conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte, de serviços e de infraestruturas que garante os deslocamentos de pessoas e cargas no território do Município”. E voltado ao contexto do estudo, em seu artigo 3º, §2º é previsto que os serviços de transporte urbano são classificados quanto ao objeto como de passageiros, quanto à característica do serviço como coletivo, e quanto à natureza do serviço como público (Brasil, 2012).

Nesse contexto, o artigo 4º, inciso II da PNMU entende mobilidade urbana como sendo a “condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano”. Para os fins do presente estudo, ainda de acordo com o artigo 4º, inciso VI da PNMU o transporte público coletivo é “serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público” (Brasil, 2012). A partir de dados do IBGE (2021), a Figura 3 mostra em ordem decrescente a população estimada – em número de habitantes – das capitais estudadas, em que é possível perceber que a cidade de Belém possui a maior população (1.506.420), seguida por São Luís (1.115.932), Cuiabá (623.614), Macapá (522.357) e Palmas (313.349).

Figura 3 - Gráfico da população das capitais estudadas.



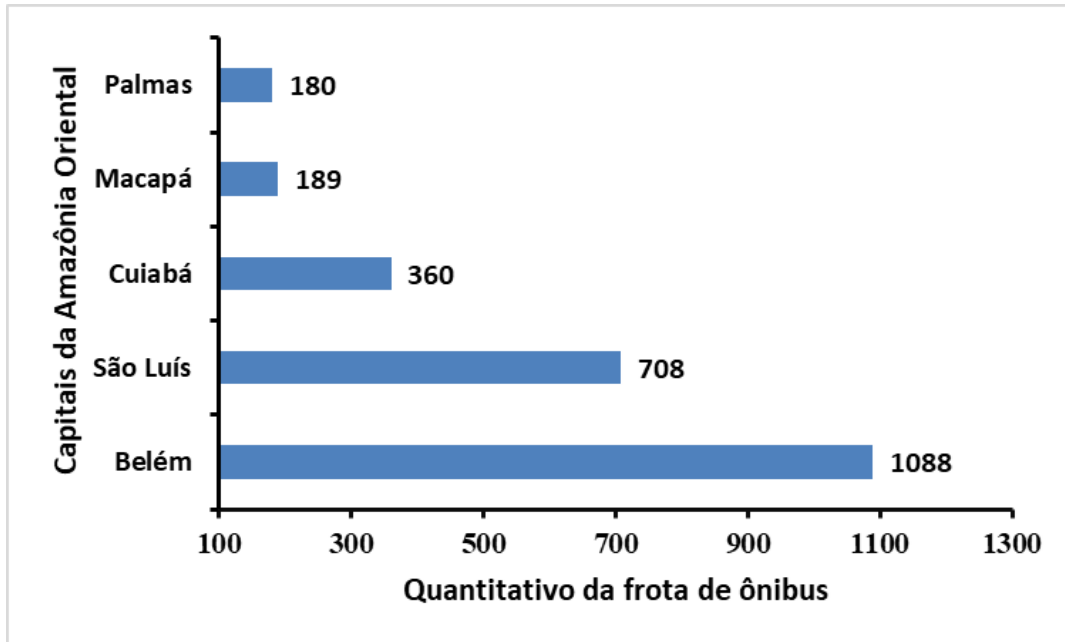
Fonte: Autores (2022).

Nesse sentido, na Figura 4 é possível observar o quantitativo da frota de ônibus de transporte público coletivo – em números, os quais variam de 180 a 1.088 ônibus em circulação – em cada capital em ordem crescente. Desse modo, percebe-se que Palmas possui a menor frota, seguida com uma diferença mínima por Macapá, tendo Cuiabá o dobro da quantidade existente em circulação quando comparado com Palmas, São Luís com aproximadamente quatro vezes mais ônibus em comparação com Palmas e Belém detendo o maior quantitativo de ônibus a fim de atender os usuários diariamente (Greick,

2022; Coelho, 2022; Leite, 2022; Bazani, 2021; Passos, & Sobral, 2022).

Destarte, ao relacionar as Figuras 2 a 4, a capital com o plano diretor mais antigo, possui a segunda menor população e o segundo menor quantitativo de ônibus de transporte público coletivo. No que se refere à capital com a menor população, esta possui o Plano diretor mais recente e a menor frota de ônibus em circulação. Já a cidade com a maior população possui o mesmo plano diretor há 14 anos e detém a maior frota. E a cidade com a segunda maior frota de ônibus ocupa também a segunda maior população e seu plano diretor possui 16 anos.

Figura 4 - Gráfico com o quantitativo da frota de ônibus em cada capital estudada.



Fonte: Autores (2022).

No artigo 1º, § único c/c artigo 2º, inciso I, ambos do Estatuto da Cidade, prevê-se que a política urbana nacional possui como diretriz geral a garantia do direito a cidades sustentáveis, no qual se inclui o direito ao transporte para as presentes e futuras gerações (Brasil, 2001). Já que se visa a segurança, o bem-estar das pessoas e o equilíbrio ambiental. Desse modo, estando em consonância com a redação da PNMU. Dada à importância de discussões acerca da Mobilidade Urbana, realizou-se um estudo com 67 universitários no município de Belém, residentes do Distrito de Icoaraci sobre planejamento urbano e qualidade no transporte público por ônibus que transitam nas faixas comuns. Como resultado houve a insatisfação diante do tempo total gasto, em média, de três horas e trinta minutos diariamente até suas respectivas universidades, equivalente a três dias gastos em deslocamento a cada vinte dias. O estudo relatado demonstra o tempo que o usuário universitário gasta com deslocamento por dia com a finalidade de apresentar o impacto direto em seu nível de qualidade de vida, tendo em vista que lhe restam menos tempo diariamente para se dedicar e usufruir de outras atividades quando em comparação àqueles que fazem em um tempo menor (Rodrigues & Araújo, 2020).

Posto isso, considera-se o planejamento como imprescindível ao desenvolvimento adequado das cidades, inclusive quanto aos transportes, sendo fundamentalmente necessário. Caso contrário, os indivíduos teriam que lidar com um deficiente sistema de transportes, o que abrange a organização viária, a acessibilidade, o tempo, as distâncias e os meios – os quais se relacionam diretamente a questões urbanas e ambientais, dentre o habitacional e a poluição (Bonizzato, Bolonha & Bonizzato, 2017).

Para Machado (2020), o planejamento proporciona uma nova cidade, um espaço onde se tem alegria de morar e

trabalhar, na qual o transporte individual e público se transforma, a fim de que se evite o estresse dos engarrafamentos. Visa-se proporcionar o bem-estar para as presentes e futuras gerações que se utilizam do espaço da cidade, visando o amplo acesso à população na implantação das políticas públicas por meio do plano diretor, dispondo-se a cumprir dessa maneira o direito à cidade.

3.1 Transporte público coletivo no Plano diretor de Macapá

Conforme IBGE (2021), o município de Macapá é capital do estado do Amapá, possui uma área territorial de 6.563,849 km² e 8,8% de urbanização de vias públicas quanto à presença de calçada, pavimentação e meio-fio, localizando-se na região sudeste do estado do Amapá. O plano diretor foi instituído pela Lei Complementar Municipal nº 024/2004 que se intitula como a Lei do plano diretor de desenvolvimento urbano e ambiental de Macapá, com um total de 193 artigos e ausente de revisão há dezessete anos, o que viola, portanto, as previsões do Estatuto da Cidade. Além de trazer prejuízos para o desenvolvimento da cidade, tendo em vista que o plano diretor de Macapá por não acompanhar o crescimento e a realidade do município, torna-se defasado em um ritmo ainda mais acelerado. Desse modo, o município de Macapá acaba não cumprindo suas atribuições de planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana de maneira eficiente, conforme previsto no artigo 18, inciso I da PNMU, devido à ausência da revisão pendente de seu plano diretor (Brasil, 2012).

No que diz respeito às políticas públicas de transporte público coletivo, o Plano diretor de Macapá aborda estratégias para a melhoria da mobilidade urbana integradas ao sistema de mobilidade e busca cumprir com o objetivo de consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção permanente do aprimoramento da mobilidade urbana, conforme prevê o artigo 7º, inciso V da PNMU (Brasil, 2012). No Quadro 2, visualiza-se os artigos utilizados na análise do plano diretor da cidade de Macapá que tratam sobre o tema da mobilidade urbana.

Quadro 2 - Artigos utilizados na análise do Plano diretor de Macapá.

Lista com os artigos utilizados do Plano diretor de Macapá	
Artigo	Subtema
Artigo 1º, inciso VII	Princípios e objetivos gerais
Artigo 13; Artigo 14	Dos conceitos básicos e dos objetivos
Artigo 15, incisos III e VI; Artigo 17	Da estratégia para o território municipal
Artigo 18, incisos III e IV	Da estratégia para a cidade de Macapá
Artigo 38, inciso VIII	Estratégia para gestão democrática urbana e ambiental
Artigo 60, incisos IX e X	Disposições gerais sobre o Sistema de Mobilidade
Artigo 148, <i>caput</i> e parágrafo único, inciso X e XIV	Plano Municipal Integrado de Transportes

Fonte: Autores (2022).

No artigo 1º, inciso VII do Plano diretor de Macapá se prevê as premissas do desenvolvimento urbano e ambiental do município, entre as quais está “a universalização da mobilidade e da acessibilidade municipal”. No artigo 13 prevê que mobilidade urbana são “as ações envolvendo a acessibilidade da população aos bens e aos serviços e a circulação das pessoas e mercadorias nas mais diversas modalidades, incluindo todos os meios abrangidos nessas ações”. Desse modo, a mobilidade urbana por estar presente no cotidiano da população influencia diretamente no acesso às suas necessidades, àquilo que move os interesses dos usuários. Conforme a mesma legislação municipal, em seu artigo 14 se prevê o objetivo geral da estratégia para melhoria da mobilidade urbana no município de Macapá, a fim de qualificar a circulação e a acessibilidade da população de

modo a atender às suas necessidades, bem como trata dos objetivos específicos para tanto, dentre os quais estão maior integração regional e entre bairros (Macapá, 2004).

No tocante ao artigo 15, inciso III do Plano diretor de Macapá, dentre as diretrizes da estratégia, tem-se a organização do transporte coletivo para os distritos de forma a atender as demandas das localidades. E no inciso VI se fala em haver “participação popular na elaboração de plano relacionado à mobilidade municipal”. No artigo 17 se tem a previsão da estratégia para melhoria da mobilidade urbana a ser complementada pelo plano municipal integrado de transportes (Macapá, 2004). Destaca-se que não há disponibilidade de acesso a esses instrumentos no banco de dados da prefeitura de Macapá, a fim de que os usuários acompanhem as atividades advindas deles. Nesse ponto, cabe registrar que essa ausência representa um retrocesso em relação ao que tem sido construído pelo Estatuto da Cidade, bem como uma ausência de visibilidade e transparência às atividades que a gestão municipal pública executa.

No artigo 18, inciso III do Plano diretor de Macapá, ainda referente à estratégia se destaca a “análise do sistema de transporte coletivo da cidade, principalmente os trajetos e horários dos ônibus urbanos, de forma a otimizar a mobilidade entre bairros com conforto e segurança”. Assim como no inciso IV com a “priorização do pedestre e do transporte coletivo em relação ao tráfego geral, garantindo a fluidez e a segurança nas vias que articulam a cidade” (Macapá, 2004). Conforme Quintas (2018), em um estudo feito entre os anos de 2002 e 2016, registrou-se o crescimento do município sem um planejamento eficiente de mobilidade urbana, sobretudo no que diz respeito ao transporte público coletivo aliado ao alto crescimento populacional urbano. Pois nem o número de ônibus ativos era à época do estudo suficiente para a quantidade populacional, assim como as rotas das frotas não atendiam a um sistema de integração deixando de fora grande número de usuários.

Alinhado a isso, no artigo 38, inciso VIII do Plano diretor de Macapá contém uma das diretrizes da estratégia para gestão democrática urbana e ambiental que seria “a articulação com órgãos e entidades estaduais e federais responsáveis pelo meio ambiente, pelo transporte coletivo, pelo desenvolvimento urbano e pela habitação popular para a realização de ações conjuntas”. Ademais, estando em consonância com o previsto no artigo 148, que trata do plano municipal integrado de transportes, a fim de melhorar as condições de circulação e acessibilidade no município. No caput do artigo supracitado resta claro que se deve atender às diretrizes da estratégia para melhoria da mobilidade, alinhado aos artigos 14, 15, 17 e 18 discutidos anteriormente. E no parágrafo único, inciso X prevê que o plano municipal integrado de transportes deverá conter “ações a serem implementadas em curto, médio e longo prazo para melhoria da qualidade do transporte coletivo na cidade de Macapá”. No mesmo sentido, no inciso XIV, afirma-se que o plano municipal integrado de transportes deverá conter “critérios para qualificação dos equipamentos de suporte do transporte coletivo que incluam a distribuição dos pontos de integração do transporte rodoviário” (Macapá, 2004).

Conforme previsto no artigo 60 do Plano diretor de Macapá existe a estratégia para a melhoria da mobilidade urbana, reconhecendo como prioridade nos incisos IX e X a integração dos bairros de Macapá, e da implantação dos terminais de integração rodoviários conforme o plano municipal integrado de transportes (Macapá, 2004). Desse modo, observa-se que a previsão legal acerca do transporte público coletivo quando em contraste com o estudo realizado no município, demonstra que não está sendo executada a referida legislação municipal em estudo, ferindo o atendimento universal aos seus usuários, conforme previsto tanto na PNMU quanto no próprio Plano diretor de Macapá, bem como suas políticas públicas de transporte público coletivo estariam sendo executadas de maneira defasada, em decorrência da pendência em revisar essa lei municipal.

3.2 Transporte público coletivo no Plano diretor de Belém

De acordo com IBGE (2021), o município de Belém possui uma área territorial de 1.059,466 km² e 36,1% de urbanização de vias públicas quanto à presença de calçada, pavimentação e meio-fio e está localizada na região nordeste do

estado do Pará, sendo, portanto, a sua capital. A Lei Municipal nº 8.655/2008 dispõe sobre o Plano diretor de Belém, com um total de 234 artigos e sem revisão há treze anos, o que também viola as previsões do Estatuto da Cidade, assim como o plano diretor de Macapá conforme apontado no tópico anterior. No Quadro 3, observa-se os artigos utilizados na análise desse item de acordo com o tema da mobilidade urbana.

Quadro 3 - Artigos utilizados na análise do Plano diretor de Belém.

Lista com os artigos utilizados do Plano diretor de Belém	
Artigo	Subtema
Artigo 3º, inciso I	Dos princípios fundamentais
Artigo 5º, inciso IX	Dos objetivos gerais
Artigo 41; 42, incisos V e XIV	Da Mobilidade Urbana
Artigo 44; 45; 49, inciso I	Do Sistema de Mobilidade Urbana
Artigo 50, <i>caput</i>	Da Acessibilidade
Artigo 188, inciso V	Do Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança

Fonte: Autores (2022).

Nota-se que o artigo 3º, inciso I do Plano diretor de Belém traz os princípios fundamentais da política de gestão urbana e para isso prevê como princípio a “função social da cidade, que compreende os direitos à terra urbanizada, à moradia [...] ao transporte coletivo, à mobilidade e acessibilidade [...]” (Belém, 2008, grifo nosso). Portanto, observa-se que o direito ao transporte coletivo, à mobilidade e à acessibilidade estão elencados na categoria de princípios fundamentais dada à sua importância. O artigo 5º, inciso IX do mesmo diploma trata dos objetivos gerais da política urbana ao “garantir a acessibilidade universal, entendida como a possibilidade de acesso de todos os cidadãos a qualquer ponto do território, por meio da rede viária, hidroviária e do sistema de transporte público” (Belém, 2008, grifo nosso). Nesse ponto, apesar de louvável o legislador ter buscado garantir o acesso de todos os cidadãos a qualquer ponto do território, acaba por tratar, na redação do plano diretor, o sistema de transporte público desassociado da rede viária, sobretudo da hidroviária. Essa desassociação gera enfraquecimento do potencial hidroviário que o município de Belém detém, o qual poderia servir não somente para escoamento de cargas e contemplação da paisagem, como também de transporte público aos seus usuários, já que isso desafogaria o trânsito da rede viária do município, encurtando o tempo de deslocamento.

Nesse sentido, é o que demonstra um estudo realizado com 178 usuários de uma linha de ônibus específica em Belém que interliga um de seus Distritos Administrativos – o de Icoaraci – até a Universidade Federal do Pará (UFPA), qual seja a linha 305 UFPA Icoaraci. Do total de entrevistados, 114 – os quais representam 64% – aprovaram e afirmaram que utilizariam o modal aquaviário proposto para a sua mobilidade, interligando o Terminal Hidroviário de Icoaraci até a UFPA (Silva, Moraes, & Barbosa, 2019). Levando em consideração esse potencial hidroviário para o transporte público coletivo foi assinado um Termo de Cooperação Técnica entre Prefeitura de Belém e Governo do Estado do Pará, com notícia publicada na data do dia 21 de junho do ano de 2021, a fim de construir um novo Terminal Hidroviário de Icoaraci. Desse modo, as linhas de embarcações poderão fortalecer o transporte coletivo ao promover a integração entre os modais rodoviário e hidroviário (Pará, 2021).

Diante disso, verifica-se que há o esforço da gestão pública municipal em seguir os princípios trazidos pela PNMU, em seu artigo 5º, inciso IV quanto a garantir aos seus usuários “eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano”. Assim como, em “proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que refere à

acessibilidade e à mobilidade”, nos termos do artigo 7º, inciso III da PNMU (Brasil, 2012). Desse modo, propõe-se que ao ser futuramente atualizado o Plano diretor de Belém, os atores sociais envolvidos em sua revisão possam reformular o entendimento contido em seu artigo 5º, inciso IX. Assim, a redação irá prever o transporte hidroviário como sendo igualmente uma alternativa de transporte público coletivo no município de Belém, podendo, então, ser amplamente utilizado pelos usuários e visto como somatória à mobilidade urbana.

No artigo 41 do Plano diretor de Belém consta o objetivo da política municipal de mobilidade urbana como sendo de “[...] contribuir para o acesso amplo e democrático à cidade, por meio do planejamento e gestão do Sistema de Mobilidade Urbana (SMU)”. Destaca-se que o SMU é equivalente a nível federal ao SNMU, conforme abordado no tópico 3 do presente estudo. Em consonância a isso, tem-se o conceito do SMU no artigo 44 do Plano diretor de Belém, que segue as mesmas orientações do conceito do SNMU, em que “[...] é o conjunto de infraestrutura, veículos e serviços utilizados para o deslocamento e circulação de pessoas, bens e animais na cidade”. No artigo 42 do Plano diretor de Belém são previstas as diretrizes da política municipal de mobilidade urbana, em um total de vinte e um incisos, entre os quais está o inciso V sobre a redução do tempo gasto para cada deslocamento do usuário do Sistema de Transporte Público de Passageiros (STPP), ao levar em consideração os tempos de deslocamento a pé, de espera pelo transporte e de deslocamento do veículo. Assim como, no inciso XIV ao dispor em “priorizar a circulação de veículos coletivos em relação aos veículos particulares” (Belém, 2008).

Alinhado a isso, o STPP conforme a cumulação do entendimento dos artigos 45 e 49, inciso I, ambos do Plano diretor de Belém fazem parte do Sistema de Transporte Municipal (STM), o qual integra o SMU. Portanto, o artigo 49, inciso I descreve o STPP como sendo “[...] constituído pela frota pública e privada de transporte de passageiros, coletivo e individual, terrestre ou hidroviário, pelos terminais ou estações [...] pelos abrigos e pontos de paradas para embarque e desembarque [...]”. O artigo 50 do Plano diretor de Belém trata da acessibilidade à toda população dos serviços de transporte público, de maneira segura e com autonomia. Diretamente relacionado a isso, tem-se a previsão do artigo 188, inciso V da referida lei municipal que trata sobre os empreendimentos de impacto, devendo sua instalação estar condicionada ao Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança e seu respectivo Relatório de Impacto (EIV/RIV), a fim de avaliar os efeitos positivos e negativos do empreendimento ou atividade (Belém, 2008). Logo, nesse contexto, faz-se necessário levar em consideração a condição de vida da população residente na área do empreendimento ou nas proximidades. Desse modo, a geração de tráfego e a demanda por transporte público não podem ser afetadas, gerando engarrafamentos ou deixando de existir por conta do novo empreendimento.

Somado a isso, em um estudo com aplicação de questionário para 1.500 usuários de transporte público coletivo em Belém, a fim de medir a qualidade do serviço, o critério lotação teve a pior avaliação, seguido pelo critério características das paradas, no que se refere a falta de estrutura para a proteção do usuário em casos de alta incidência solar e chuva. Assim como, o critério de características dos veículos, quanto ao desconforto. E o critério segurança relacionado à integridade física (Kato, Bordalo, & Camelo, 2016). Desse modo, observa-se que apesar de ser bem estruturado, estando em consonância com o previsto na PNMU, o Plano diretor de Belém necessita ser revisado, a fim de que se compatibilize as demandas locais e as mudanças no espaço da cidade em sua redação. Assim, o transporte público coletivo no município de Belém atende parcialmente aos seus usuários de maneira precária e deficitária, conforme os estudos apontados.

3.3 Transporte público coletivo no Plano diretor de São Luís

Segundo IBGE (2021), o município de São Luís, capital do estado do Maranhão, localizado na região norte do estado possui uma área territorial de 583.063 km² e 11,7% de urbanização de vias públicas quanto à presença de calçada, pavimentação e meio-fio. A Lei Municipal nº 4.669/2006 dispõe sobre o Plano diretor de São Luís com um total de 168

artigos. No ano de 2019 foi proposta uma revisão, a qual se encontra em tramitação na Câmara Municipal de São Luís, que integra o Poder Legislativo Municipal, para deliberação, desde a data de 04 de novembro de 2019 (São Luís, 2019).

Nesse aspecto, considerando que a proposta ainda não foi votada, o presente estudo fará a análise do Plano diretor vigente com foco no Título V que trata da política de acessibilidade e mobilidade. E juntamente será dado o destaque às mudanças propostas, a fim de manter os resultados e a discussão do trabalho atualizados. No Quadro 4 são mostrados os artigos utilizados na análise do Plano diretor de São Luís, sendo a coluna do meio corresponde às alterações propostas no ano de 2019, as quais aguardam deliberação pelo Poder Legislativo Municipal. E cabe destacar que o artigo equivalente 63 trata somente do Sistema de Transporte Municipal (STM), não abrangendo o Sistema de Mobilidade Urbana (SMU), nem o Sistema de Transporte Coletivo (STC).

Quadro 4 - Artigos utilizados na análise do Plano diretor de São Luís.

Lista com os artigos utilizados do Plano diretor de São Luís		
Artigo	Artigo equivalente	Subtema
Artigo 2º, inciso I		Conceito de Função Social da Cidade
Artigo 52	-	Conceito de Mobilidade
Artigo 53	-	Dos objetivos da MU
Artigo 54, inciso I, II; Artigo 57, inciso I e III	Artigo 63	STM, SMU e STC
Artigo 55, <i>caput</i> e inciso II; 57	Artigo 61 ao 77	PTTIP e objetivos
Artigo 60; 61	-	Diretrizes e Estratégias da Política Municipal de Trânsito e Transporte

Fonte: Autores (2022).

Inicialmente, no artigo 2º, inciso I do Plano diretor de São Luís é previsão a definição de função social da cidade, a qual “[...] é a função que deve cumprir a cidade para assegurar a plena realização dos direitos de todos os cidadãos à moradia digna [...], transporte, educação, saúde, cultura, esporte, lazer, trabalho [...] acessibilidade e mobilidade [...]” (São Luís, 2006, grifo nosso). Para tanto, assegurar o cumprimento da função social da cidade quanto ao direito ao transporte e à mobilidade é assegurar igualmente a concretização de outros direitos, como o direito à educação, cultura, esporte, lazer e trabalho, uma vez que nesse sentido não se pode se deslocar ao trabalho sem haver uma mobilidade urbana que atinja a qualidade de vida da demanda existente de seus usuários. No artigo 52 da mesma lei municipal é previsto o conceito de mobilidade, como sendo “[...] a combinação dos elementos envolvidos no processo de deslocamento de pessoas e bens no meio urbano e rural” (São Luís, 2006). Conceito esse que está alinhado ao que é previsto no artigo 4º, inciso II da PNMU no que diz respeito ao conceito de mobilidade urbana, como já destacado em tópico anterior.

O artigo 53 do Plano diretor de São Luís trata dos dois objetivos da mobilidade urbana, levando em conta seu elemento estruturador do espaço urbano, a fim de promover, portanto, o desenvolvimento urbano; e a garantia que todo cidadão tenha acesso homogêneo ao território, com custo compatível, bem como permitir que a população participe nas decisões. Desse modo, são objetivos básicos para que se tenha efetividade na mobilidade urbana, proporcionando qualidade de vida aos seus usuários. O artigo 54 do mesmo diploma legal aborda sobre o STM, impondo-se o dever em realizar alterações institucionais e de regulação, com destaque para a regulação de todos os serviços de transporte da cidade de São Luís, em que se visa a universalização do atendimento ao usuário e a eficácia do serviço, conforme o inciso I do referido artigo. Já na redação de seu inciso II resta claro o fortalecimento do controle social exercido pela participação dos usuários e seu acesso à informação. Relacionando-se com esse artigo, tem-se a previsão do artigo 57, inciso I e III ao tratar de Plano de Transportes e

Terminais de Integração de Passageiros (PTTIP), em que, como objetivo, busca-se garantir a universalidade do transporte público, estando alinhado à redação do artigo 54, inciso I. E ainda, busca-se sistematizar um estudo periódico dos indicadores de qualidade de trânsito no sistema de transporte coletivo (São Luís, 2006).

Destaca-se que a cidade de São Luís publicou no ano de 2016 um estudo que aponta esses indicadores de qualidade de trânsito. Nesse contexto foi levada em consideração a percepção do usuário sobre o sistema de transporte coletivo com o total de 1.012 entrevistados. Dentre os quais, 90% são usuários frequentes. Do total de entrevistados, 70% afirmaram utilizar o transporte público coletivo para se locomover ao trabalho. E de maneira geral as entrevistas demonstraram grande insatisfação quanto ao serviço prestado, sobretudo no que diz respeito ao item lotação, em seguida, tempo de espera e tempo de viagem (São Luís, 2016). Isso demonstra que mesmo com uma diferença de dez anos que marca a instituição do Plano diretor de São Luís – no de 2006 para o ano de 2016 – que corresponde à publicação desse estudo pela prefeitura municipal de São Luís, ainda são necessários ajustes pontuais que proporcionem um efetivo direito à cidade voltado à mobilidade urbana nessa capital. Para isso, a gestão pública municipal necessita traduzir esses indicadores coletados da qualidade de trânsito no sistema de transporte coletivo em soluções, que de fato, modifiquem a realidade vivenciada pelos usuários.

A redação do artigo 55, caput do Plano diretor de São Luís trata da política municipal de trânsito e transporte. No inciso II é reconhecido como plano setorial o PTTIP, aliado com a existência de uma base pública de informações sobre transportes, visando tanto a mobilidade quanto a acessibilidade. Já a redação do artigo 57 elenca os objetivos do PTTIP. No artigo 60 são previstas as diretrizes aplicáveis à política municipal de trânsito e transporte, em um total de oito incisos, dentre as quais estão a prioridade na circulação do transporte coletivo em detrimento do transporte individual; a adequação da oferta de transportes à demanda; bem como priorizar a pavimentação de ruas e avenidas nas áreas em que exista o tráfego de ônibus da rede de transporte coletivo (São Luís, 2006).

No que diz respeito à previsão do artigo 61 do Plano diretor de São Luís que trata das 14 estratégias aplicáveis à política municipal de trânsito e transporte, cabe destacar a estratégia presente no inciso I para ampliar de forma organizada a rede integrada de transporte público por ônibus. Assim como, o inciso III que trata da implantação de corredores exclusivos, segregados e de faixas exclusivas para ônibus. Igualmente, o inciso VII sobre promover de maneira gradativa a adequação da frota de transporte coletivo de acordo com as necessidades de pessoas com deficiência (São Luís, 2006). Na prática, em um estudo realizado na cidade de São Luís foram mostrados os problemas relativos ao transporte público coletivo, dentre os quais foram apontados que as linhas de ônibus não priorizavam todas as áreas, bem como o tempo de deslocamento dos usuários para seus respectivos trabalhos representou mais de uma hora até duas horas saindo de um único terminal de integração. Somado a isso, os usuários alegaram sobre a demora nos pontos de parada, os ônibus lotados e a frota envelhecida (Siqueira, & Ferreira, 2017).

No que diz respeito às alterações propostas no ano de 2019 no Plano diretor de São Luís, destaca-se a nova redação do artigo 63 que trata das disposições gerais do STM em seus incisos, nas quais preveem a regulamentação dos serviços de transporte de São Luís; a ampla e irrestrita participação da população; a criação do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana no prazo de 60 dias a contar da publicação da proposta; articulação e integração com o sistema de transportes coletivos dos municípios que fazem parte da Ilha de São Luís; e ampla divulgação das informações no site da Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SMTT) (São Luís, 2019). No que tange às alterações propostas nos artigos 61 ao 77, trata-se do sistema municipal de transporte padronizado e hierarquizado que consiste em ações para desestimular o transporte individual motorizado em detrimento da escolha pelo sistema de transporte coletivo, estruturado pelo Plano de transporte e terminais de integração de passageiros a ser observado após a publicação da referida proposta. Assim como, compatibilizar a Lei Municipal nº 6.292/2017 que trata sobre a mobilidade urbana em São Luís com a redação do plano diretor, no prazo de um ano a contar da deliberação da proposta (São Luís, 2019).

É cabível tecer uma crítica acerca da demora na deliberação pelo Poder Legislativo Municipal, qual seja a Câmara legislativa de São Luís, representada pelos vereadores da cidade, para com as propostas apresentadas como revisão do Plano diretor de São Luís. Pois, tal plano diretor se encontra sem que sua revisão seja devidamente aprovada desde o ano de 2019, o que não demonstra ser um tempo razoável para a deliberação de uma lei municipal. Isso dificulta a aplicação das políticas previstas na proposta, bem como desconsidera o estudo sobre o crescimento urbano da cidade e torna ineficazes os assuntos discutidos nas audiências públicas ocorridas durante o procedimento, tendo em vista o tempo transcorrido entre os trabalhos e as discussões com o tempo em que a proposta de revisão tem aguardado para ser deliberada. Desse modo, quando for aprovada poderá não surtir a eficácia esperada no plano material por não condizer mais com a realidade das necessidades locais. Além disso, a partir dos dados trazidos de estudos e levantamentos, o transporte público coletivo no município de São Luís atende aos seus usuários de maneira insuficiente, defasada e precária, não atendendo ao acesso universal que está contido na redação de seu plano.

3.4 Transporte público coletivo no Plano diretor de Palmas

Conforme IBGE (2021), o município de Palmas é a capital do estado do Tocantins, localizado na região centro, possui uma área territorial de 2.227.329 km² e 31,13% de urbanização de vias públicas quanto à presença de calçada, pavimentação e meio-fio. A Lei Complementar Municipal nº 400/2018 dispõe sobre o Plano diretor da cidade de Palmas com um total de 308 artigos. No que diz respeito às políticas públicas de transporte público coletivo, o Plano diretor de Palmas aborda diretrizes e estratégias para melhoria da mobilidade urbana relacionadas com a criação de plano municipal de mobilidade urbana, conforme o artigo 133, inciso II de seu texto (Palmas, 2018). Assim, busca cumprir com o objetivo de consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção permanente do aprimoramento da mobilidade urbana, conforme prevê o artigo 7º, inciso V da PNMU (Brasil, 2012). No Quadro 5, visualiza-se os artigos utilizados na análise do Plano diretor da cidade de Palmas, em que se considera a temática da mobilidade urbana.

Quadro 5 - Artigos utilizados na análise do Plano diretor de Palmas.

Lista com os artigos utilizados do Plano diretor de Palmas	
Artigo	Subtema
Artigo 5º, incisos V, VII, VIII e parágrafo único	Princípios e conceitos
Artigo 6º, incisos XI, XII e parágrafo único	Dos objetivos
Artigo 131	Do conceito de Mobilidade Urbana
Artigo 132, incisos VIII e XI	Das diretrizes da Mobilidade Urbana
Artigo 133, incisos I e II	Das estratégias da Mobilidade Urbana
Artigo 134, incisos I, V, X e XI	Observações a serem seguidas
Artigo 141, incisos I, II e IV	Das diretrizes para o Transporte Coletivo

Fonte: Autores (2022).

No artigo 5º do Plano diretor de Palmas são previstos os princípios que o regem e em seu inciso V é reconhecida a garantia do direito a uma cidade sustentável ligada ao acesso ao transporte público tanto às presentes quanto às futuras gerações, o que se interliga com a redação do artigo 225 da CRFB/1988. Já em seu inciso VII, reconhece-se a gestão democrática como princípio do Plano diretor de Palmas e o inciso VIII reconhece que as mudanças climáticas do município perpassam transversalmente pelos temas abordados no referido plano. E no parágrafo único se prevê que a função social da cidade corresponde a uma cidade humanizada, bem como ao transporte público que atenda aos seus usuários. A redação do

artigo 6º do mesmo diploma legal é clara ao tratar dos seus objetivos, dentre os quais, no inciso XI, está a universalização da mobilidade e acessibilidade aliadas às condições de conforto térmico, as quais estão diretamente relacionadas com a preocupação da temática das mudanças climáticas da cidade de Palmas. O inciso XII trata como objetivo proporcionar à população o acesso eficiente e de qualidade à rede de transporte coletivo. Por fim, no artigo 6º, parágrafo único, ainda relacionado aos objetivos, tem-se a previsão de implementar a Nova Agenda Urbana, de acordo com a Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável (Palmas, 2018). Isso representa a preocupação conjunta dos Poderes Executivo e Legislativo com as discussões e ações voltadas ao Meio Ambiente. Na questão do transporte público coletivo a abordagem se reflete por meio de veículos que emitam menos poluentes para a atmosfera. Entendimento esse que se relaciona com a redação do artigo 5º, inciso VII, discutida anteriormente. Dessa maneira, diante do exposto, o Plano diretor de Palmas, em termos legais é moderno e se encontra atualizado com as demandas da cidade, como também mundiais em decorrência das mudanças climáticas.

No artigo 131 do Plano diretor de Palmas, aborda-se sobre o sistema de mobilidade municipal, fazendo parte os serviços de transportes urbanos de passageiros, de uso coletivo e de natureza pública. Na mesma lei, no artigo 132, incisos VIII e XI são previstas as estratégias para a mobilidade urbana, nas quais estão a priorização dos projetos de transporte público coletivo e a promoção de estudos que visem à implantação do transporte coletivo que atenda a demanda e as necessidades da população rural (Palmas, 2018). No que diz respeito ao ordenamento das áreas rurais, pode-se afirmar ser uma tendência e, sobretudo uma necessidade que os planos diretores municipais brasileiros abordem em seus textos o espaço rural que faz parte de determinada cidade. O Estatuto da Cidade ratifica esse entendimento em seu artigo 2º, inciso VII combinado com o artigo 40, §2º, em que consta como sendo diretriz geral a integração e a complementaridade entre as atividades urbanas e rurais, levando em consideração o desenvolvimento socioeconômico do município, devendo, portanto, o plano diretor englobar o território do município como um todo (Brasil, 2001). Nesse contexto, afirmam Mesquita e Ferreira (2017), assim como Gusmão e Chies (2017) que o ordenamento das áreas rurais que são parte do município resultaria em menos carência de planejamento e assistência, assim como colaboraria para o desenvolvimento socioeconômico do município por levar em consideração tanto as atividades urbanas quanto as rurais. Além de fortalecer a gestão democrática, valorizar as potencialidades rurais, compreender a complexidade do território nacional, impedir a apropriação desordenada das áreas rurais e sua conversão indevida em solo urbano ao combater a concentração fundiária.

No artigo 133 do Plano diretor de Palmas, determina-se as estratégias da mobilidade urbana, sendo previsto, em seu inciso I, a criação de sistema integrado de mobilidade com o intuito de conectar as ciclovias e as calçadas com os pontos de ônibus. E em seu inciso II se prevê a elaboração do plano municipal de mobilidade urbana (Palmas, 2018). Destaca-se que esse plano municipal de mobilidade urbana está previsto na legislação federal, e não se confunde com o plano diretor de cada município. Na redação do artigo 24 da PNMU, resta claro que o referido plano é um instrumento dessa política pública, bem como deve integrar e ser compatível com os planos diretores e, ainda, ser revisto a cada dez anos, pelo menos (Brasil, 2012). Afirma Pelegi (2020) que ocorreu, na cidade de Palmas, a abertura de licitação para a contratação de serviços técnicos a fim de elaborar o plano municipal de mobilidade urbana, tendo sido divulgado o resultado de julgamento da concorrência pública nº 4/2019, após a licitação ter sido suspensa no ano de 2019 e remarcada para o ano seguinte.

No artigo 134, inciso I do Plano diretor de Palmas é previsto o reconhecimento de que o plano municipal de mobilidade urbana deve ser realizado em conformidade com as previsões da PNMU, assim como seguindo os princípios, objetivos e as diretrizes do próprio Plano diretor em foco, além de dever contemplar os serviços de transporte público coletivo. Ainda no mesmo artigo, no inciso V, é dever que o plano municipal de mobilidade urbana contemple a integração dos modos de transporte público e desses com os privados e os não motorizados. Já no inciso X é igualmente dever que contemple os mecanismos e instrumentos de financiamento tanto do transporte público coletivo quanto da infraestrutura de mobilidade

urbana. E no inciso XI, assegura-se a sistemática de avaliação, revisão e atualização periódica do referido plano para que ocorra em prazo inferior a dez anos. A redação do artigo 141 prevê quais são as diretrizes para o transporte coletivo na cidade de Palmas, dentre as quais, no inciso I, destaca-se a garantia da oferta de transporte público de maneira eficiente, acessível, sustentável e de qualidade; assim como, no inciso II, promover a integração multimodal dos serviços de transporte coletivo com o atendimento das demandas do transporte de passageiros. E no inciso IV, promover a integração dos serviços de transporte coletivo com os modos de transportes não motorizados (Palmas, 2018).

Por outro lado, conforme Santos, Simão, Silva, e Freitas (2019) um estudo apontou que para a revisão do Plano diretor de Palmas houve o total de vinte e quatro encontros, dos quais uma audiência pública, uma reunião da Comissão Especial, oito reuniões setoriais e quatorze encontros comunitários. De acordo com a verificação qualitativa realizada e por meio da leitura das atas e da lista de presença, constatou-se que oito reuniões tiveram participação fraca, doze média e duas de nível bom, em decorrência da restrita participação de diferentes atores sociais, bem como pela ausência de capacitação dos líderes comunitários e setoriais. Desse modo, essa predominância em participação fraca e média representa que o artigo 40, § 4º, inciso I, do Estatuto da Cidade, que trata sobre a promoção de audiência e debates, durante o processo de elaboração do plano diretor, envolvendo a participação da população e de associações representativas foi cumprido, ainda que dentre o total de encontros, somente dois tenham sido consideradas como nível bom em detrimento das demais. Destarte, o transporte público coletivo no município de Palmas possui um plano diretor devidamente revisado no ano de 2018, que por meio da análise de suas previsões legais busca atender aos seus usuários de maneira eficiente, integrada e moderna, seguindo as demandas internacionais no que diz respeito às mudanças climáticas, assim como ao incluir a área rural em seu planejamento. Contudo, ainda se encontra pendente de criação seu plano municipal de mobilidade urbana, instrumento que uma vez aplicado por meio de políticas públicas, agregaria qualidade de vida aos usuários do transporte público coletivo.

3.5 Transporte público coletivo no Plano diretor de Cuiabá

De acordo com IBGE (2021), o município de Cuiabá é a capital do estado do Mato Grosso, localizado na região sul, possui uma área territorial de 3.291.696 km² e 34,3% de urbanização de vias públicas quanto à presença de calçada, pavimentação e meio-fio. A Lei Complementar Municipal nº 150/2007 dispõe sobre o Plano diretor de desenvolvimento estratégico de Cuiabá, com um total de 92 artigos. Conforme verificação do ano de publicação dessa lei municipal se constata transcorreram 14 anos sem que tenha ocorrido a aprovação de um novo plano, violando a redação do artigo 40, §3º do Estatuto da Cidade (Brasil, 2001). Contudo, destaca-se que o novo plano diretor de Cuiabá se encontra em fase final de revisão (Mato Grosso, 2022).

No que diz respeito às políticas públicas de transporte público coletivo, o Plano diretor de Cuiabá não destina um Título, nem mesmo um Capítulo para a mobilidade urbana. Tampouco conceitua o termo, diferente dos demais quatro planos diretores analisados nos tópicos anteriores. Aborda somente diretrizes específicas para o transporte concentradas em um único artigo, qual seja o artigo 11 de seu texto (Cuiabá, 2007). Nesse contexto, o plano diretor de Cuiabá não busca cumprir o permanente aprimoramento da mobilidade urbana, conforme prevê o artigo 7º, inciso V da PNMU (Brasil, 2012). Pois, conforme será analisado a seguir, desde a vigência do plano não houve o desenvolvimento tanto de plano setorial quanto do sistema de planejamento voltado ao transporte público coletivo. Desse modo, no Quadro 6, visualiza-se os artigos utilizados na análise do referido plano, sem considerar a nova revisão em andamento, pautando-se no tema da mobilidade urbana.

Quadro 6 - Artigos utilizados na análise do Plano diretor de Cuiabá.

Lista com os artigos utilizados do Plano diretor de Cuiabá	
Artigo	Subtema
Artigo 5º, inciso IV, VIII, IX	Princípios
Artigo 11, inciso VII, XII, XV, XVI, XX	Diretrizes específicas para o transporte
Artigo 27, inciso II, alínea b	Diretrizes específicas para PcD
Artigo 41	SMPDE
Artigo 51	IPDU
Artigo 69, inciso IV	Operações urbanas
Artigo 90, inciso XXII	PSAMU

Fonte: Autores (2022).

No artigo 5º do Plano diretor de Cuiabá são previstos os princípios que o regem. No mesmo artigo, inciso IV consta como princípio o direito à cidade para todas as pessoas indistintamente, o que inclui o direito ao transporte. No inciso VIII, tem-se a universalização da mobilidade e da acessibilidade. E no inciso IX, outro princípio é a prioridade ao transporte coletivo público. A redação do artigo 11 trata das diretrizes específicas do desenvolvimento estratégico na área do transporte, por isso promover ações que busquem a modernização do sistema de transporte público de passageiros consta como uma das diretrizes no inciso VII. Também faz parte das diretrizes específicas, no inciso XII, implantar um sistema de transporte coletivo que tenha grande capacidade e frequência controlada, nos principais corredores da cidade de Cuiabá, visando otimizar o fluxo por restringir o quantitativo de veículos que ali circulam (Cuiabá, 2007). Nesse ponto, cabe uma crítica haja vista que se prevê a implantação apenas nos principais corredores de Cuiabá, esta redação viola o que é previsto no próprio artigo 5º, inciso VIII, conforme já tratado acima, uma vez que é princípio que rege o plano diretor de Cuiabá a universalização da mobilidade. Assim, ao restringir a implantação para parte da cidade fere esse princípio, juntamente com o princípio do direito à cidade. Desse modo, a redação do Plano diretor de Cuiabá se torna contraditória ao analisar a relação entre esses dois artigos.

No artigo 11, inciso XV do Plano diretor de Cuiabá, tem-se a diretriz específica de melhorar e ampliar a integração do transporte público coletivo da cidade de Cuiabá. No inciso seguinte é previsto que para que ocorra o aperfeiçoamento da mobilidade urbana, da circulação viária e dos transportes se priorizará a proteção individual de cada cidadão e do meio ambiente. No que se refere ao inciso XX, consta como diretriz específica promover estudos técnicos a fim de identificar alternativas de sistemas de transporte público (Cuiabá, 2007). Conforme Rodrigues, Souza, Souza, & Vilarinho (2019), em um estudo realizado em Cuiabá ficou demonstrado que entre os anos de 2007 e 2013 ocorreu uma alta procura por financiamentos de veículos, tanto de motos quanto de carros, ambos de propriedade particular, e, conseqüentemente, a alta demanda por esses tipos de veículos foi determinante para que ocorresse o inchaço da malha viária da cidade. Nesse contexto, esse período analisado condiz com o momento em que o atual plano diretor da cidade já estava vigente. Desse modo, de maneira contrária ao previsto no referido plano, esse aumento na utilização do transporte privado, reflete que o transporte público coletivo foi ineficiente em proporcionar modernização e otimização do fluxo ao não restringir o quantitativo de veículos particulares.

A redação do artigo 27, inciso II, alínea b do Plano diretor de Cuiabá é voltada para as Pessoas com Deficiência (PcD) ao tratar das diretrizes específicas de desenvolvimento estratégico, dentre as quais garantir a acessibilidade e a mobilidade urbana por meio de políticas sociais a serem formuladas e implantadas. Nesse ponto, o plano diretor de Cuiabá dedica um artigo dentro de suas previsões, a fim de garantir, de maneira expressa, as diretrizes específicas à PcD, permitindo que não fique invisível diante do direito à cidade que detêm. No artigo 41 é previsto o Sistema Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Estratégico (SMPDE), em que se visa o aperfeiçoamento do processo de concepção e implantação do

desenvolvimento urbano e rural da cidade de Cuiabá. O sistema possui um conjunto de finalidades, dentre articular, compatibilizar e promover de maneira harmônica a atuação dos órgãos e entidades, dos agentes diretos ou indiretos que estejam ligados ao desenvolvimento estratégico da cidade (Cuiabá, 2007).

No artigo 51 do Plano diretor de Cuiabá, prevê-se o órgão de planejamento e apoio técnico ao SMPDE, denominado Fundação Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano (IPDU) (Cuiabá, 2007). A fundação possui status de Superintendência, vinculada à Secretaria Municipal de Planejamento de Cuiabá, tendo sido recriado pela Lei Complementar nº 359/2014 e é responsável por assegurar ao município que o planejamento urbano aconteça como um processo contínuo e permanente, considerando, para isso, o processo participativo de seus habitantes (Cuiabá, 2016).

A redação do artigo 69, inciso IV do Plano diretor de Cuiabá trata da ampliação e da melhoria do sistema de transporte público coletivo, prevista como uma das finalidades das operações urbanas consorciadas. Na redação do artigo 90, inciso XX é prevista a elaboração e implementação da proposta do Plano Setorial de Acessibilidade e Mobilidade Urbana (PSAMU), a qual deveria ser encaminhada à Câmara Municipal de Cuiabá no prazo de trezentos e sessenta dias, a contar da publicação do Plano diretor de Cuiabá (Cuiabá, 2007). No entanto, esse plano setorial não existe mesmo transcorrido mais de uma década de publicação e vigência do Plano diretor de Cuiabá.

Nesse sentido, a atual gestão pública municipal no ano de 2021 autorizou a Secretaria de Mobilidade Urbana (SEMOB) a elaborar o PSAMU, a fim de projetar uma década de desenvolvimento da cidade no que se refere à mobilidade urbana, atuando em conjunto com o plano diretor (Cuiabá, 2021). Desse modo, a forma como as políticas públicas estão sendo executadas, voltadas ao transporte público coletivo em Cuiabá, demonstram ser violadoras da legislação federal, como no caso do Estatuto da Cidade. A cidade de Cuiabá possui um plano diretor que não corresponde mais as suas necessidades de crescimento e desenvolvimento, sendo necessário compatibilizar a legislação com a realidade local. Por isso, faz-se necessário acompanhar o término da revisão, aprovação e aplicação do próximo plano diretor a se tornar vigente na capital.

4. Considerações Finais

O Estatuto da Cidade, em conjunto com a PNMU, almeja trazer maior integração e diálogo diante do ordenamento jurídico pátrio. Sobretudo no que tange aos direitos e deveres que o cidadão, dentro dos limites de seu município deve seguir, pautado na gestão democrática, a fim de proporcionar uma convivência que valorize o seu bem-estar, com qualidade de vida em seu cotidiano, atrelado com a devida observância do prazo legal para a revisão dos planos diretores.

Verificou-se que a cidade de Macapá possui o plano diretor mais antigo, dentre os cinco analisados, por isso, o estudo demonstra ser medida de urgência que seja revisto, cessando o descumprimento legal. O estudo sugere que durante a revisão do plano diretor de Belém seja considerado o volume hídrico existente em seu território para potencializar e integrar a mobilidade urbana em termos de transporte público coletivo.

No que tange ao plano diretor de São Luís, faz-se necessário que se desenvolvam trabalhos futuros a fim de verificar a deliberação da proposta de revisão e sua eficácia em termos de mobilidade urbana, pendente desde o ano de 2019. A cidade de Palmas, dentre as cinco capitais estudadas foi a única a ser identificada como aquela que detém um plano diretor devidamente revisado, ocorrido no ano de 2018, por isso, indica-se o desenvolvimento de futuros trabalhos para avaliar a aplicabilidade dessas políticas públicas em médio prazo.

No que diz respeito ao plano diretor de Cuiabá, uma vez que se encontra em processo de revisão, estudos futuros se fazem necessários para identificar se a aprovação pela Câmara Municipal foi feita e avaliar a redação do texto publicado. Dessa maneira, a visibilidade ao transporte público coletivo na Amazônia Oriental brasileira por meio de pesquisas como essa, proporcionam o fomento ao diálogo no âmbito acadêmico, científico e em termos de gestão pública municipal.

Desse modo, sugestiona-se que trabalhos futuros avaliem se ocorreram as revisões pendentes dos planos diretores das

cidades de Macapá, Belém, São Luís e Cuiabá, com a discussão sobre as principais mudanças que envolvam a mobilidade urbana nessas capitais, no que se refere às políticas públicas de transporte público coletivo. Além disso, fazendo o contraste entre a legislação revista e a realidade de fato vivenciada pelos usuários, a fim de identificar – em pesquisas futuras – a ocorrência de melhoria na qualidade de vida.

Agradecimentos

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pela bolsa de mestrado concedida à primeira autora, contribuindo para o desenvolvimento de suas pesquisas acadêmicas e científicas.

Referências

- Araújo, M. R. M., Oliveira, J. M. de, Jesus, M. S. de, Sá, N. R. de, Santos, P. A. C. dos, Lima, T. C. (2011). Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Psicologia & Sociedade*, 23 (3), 574-582. <https://www.scielo.br/j/psoc/a/XWXTQXKJ44BtT5Qw7dLWgvF/?format=pdf&lang=pt>
- Belém. Poder Legislativo, (2008). *Lei nº 8.655, de 30 de julho de 2008*. Belém. http://www.belem.pa.gov.br/transparencia/?page_id=1499
- Brasil. Poder Legislativo, (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm
- Brasil. Poder Legislativo, (2001). *Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001*. Brasília. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm
- Brasil. Poder Legislativo, (2012). *Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012*. Brasília. http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm
- Bazani, A. (2021). *São Luís recebe 52 novos ônibus para o transporte urbano nesta segunda (06)*. <https://diariodotransporte.com.br/2021/09/06/sao-luis-recebe-52-novos-onibus-para-o-transporte-urbano-nesta-segunda-06/#:~:text=A%20frota%20do%20transporte%20p%C3%BAblico,atualmente%20C3%A9%20de%20708%20C3%B4nibus>
- Bonizzato, L., Bolonha, C., & Bonizzato, A. R. (2017). Consequências institucionais do revigorado direito constitucional ao transporte: questões, indagações e desenvolvimento urbanísticos e institucionais após a emenda constitucional nº 90 à Constituição Brasileira de 1988. *Revista de Direito da Cidade*, Rio de Janeiro, 9 (1), 198-232. <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/rdc/article/view/26627/19540>
- Creswell, J. W., & Creswell, J. D. (2021). *Projeto de Pesquisa: métodos qualitativos, quantitativo e misto*. Tradução Sandra maria Mallman da Rosa. 5ª ed. Porto Alegre, RS: Penso.
- Coelho, R. (2022). *Em menos de 10 anos toda a frota de ônibus de Macapá foi renovada*. <https://www.jornaldosmunicipiosap.com.br/noticia/em-menos-de-10-anos-toda-a-frota-de-onibus-de-macapa-foi-renovada#:~:text=Desde%202013%2C%20Mais%20de%20200,que%20chega%20a%20189%20ve%20C3%ADculos>
- Cuiabá. Poder Legislativo, (2007). *Lei Complementar nº 150, de 29 de janeiro de 2007*. Cuiabá. <https://leismunicipais.com.br/a/mt/c/cuiaba/lei-complementar/2007/15/150/lei-complementar-n-150-2007-dispoe-sobre-o-plano-diretor-de-desenvolvimento-estrategico-de-cuiaba-e-da-outras-providencias>
- Cuiabá. Prefeitura, (2016). *O IPDU*. <https://www.cuiaba.mt.gov.br/orgaos/ipdu/o-ipdu/>
- Cuiabá. Prefeitura, (2021). *Prefeitura projeta plano de mobilidade que irá preparar Cuiabá para os próximos 10 anos; população participa por meio de pesquisa*. <https://www.cuiaba.mt.gov.br/mobilidade-urbana/prefeitura-projeta-plano-de-mobilidade-que-ira-preparar-cuiaba-para-os-proximos-10-anos-populacao-participa-por-meio-de-pesquisa/25445>
- Galindo, E. P., & Lima, V. C., N. (2019). *A Mobilidade Urbana no Brasil: percepções de sua população* (Texto para discussão nº 2468). Brasília, DF: IPEA.
- Greick, M. (2022). *Prefeitura reformula linha de ônibus e amplia itinerários para atender a população da região Sul da Capital*. <https://www.palmas.to.gov.br/portal/noticias/prefeitura-reformula-linha-de-onibus-e-amplia-itinerarios-para-atender-a-populacao-da-regiao-sul-da-capital/30817/>
- Gusmão, P. S., & Chies, C. (2017) As zonas rurais no plano diretor: uma análise crítico-comparativa dos planos diretores de Campo Mourão e Terra Boa (PR). *Revista Percurso-NEMO*, Maringá, 9 (2), 119-136.
- Harvey, D. (2012). O direito à cidade. Tradução de Jair Pinheiro. *Revista Lutas Sociais*, São Paulo, 29, 73-89.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, (2020). *Amazônia Legal*. Rio de Janeiro.
- IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, (2021). *Sistema Cidades@*. Rio de Janeiro.
- Jampaulo, J., Jr. (2007). *Qualidade de vida, direito fundamental uma questão urbana: a função social da cidade*. (Tese de Doutorado em Direito). Pontifícia Universidade Católica, São Paulo.
- Kato, R. B., Bordalo, B. M., & Camelo, T. da S. (2016). Análise de percepção qualitativa do transporte público: um estudo de caso na cidade de Belém/PA. *Revista Eletrônica de Engenharia Civil*, Goiânia, 11 (2). <https://revistas.ufg.br/reec/article/view/34508>

- Leite, F. (2022). *Cuiabá já possui 70% da frota de ônibus climatizada e gestão Emanuel Pinheiro entra para história ao entregar 150 veículos novos*. <https://www.cuiaba.mt.gov.br/mobilidade-urbana/cuiaba-ja-possui-70-da-frota-de-ônibus-climatizada-e-gestao-emanuel-pinheiro-entra-para-historia-ao-entregar-150-veiculos-novos/27007>
- Lenza, P. (2022). *Direito Constitucional Esquemático*. 26ª ed. São Paulo, SP: Saraiva.
- Macapá. Poder Legislativo, (2004). *Lei Complementar nº 026/2004-PMM, de 20 de janeiro de 2004*. Macapá. <https://www.cauap.gov.br/?p=6244>
- Machado, P. A. L. (2020). *Direito Ambiental Brasileiro*. 27 ed. rev., atual. e ampl. São Paulo, SP: Malheiros.
- Marconi, M. de A., & Lakatos, E. M. (2021). *Metodologia do trabalho científico: projetos de pesquisa, pesquisa bibliográfica, teses de doutorado, dissertações de mestrado, trabalhos de conclusão de curso*. Atualização da edição João Bosco Medeiros. 9 ed. São Paulo, SP: Atlas.
- Mato Grosso. O Bom da Notícia, (2022). *Plano diretor de Cuiabá entra na fase final de revisão e deverá ser entregue em abril*. <https://www.obomdanoticia.com.br/politica/plano-diretor-de-cuiaba-entra-na-fase-final-de-revisao-e-devera-ser-entregue-em-abril/156171>
- Mesquita, A. P., & Ferreira, W. R. (2017). O Município e o Planejamento do território rural no Brasil. *Revista Geográfica de América Central*, Costa Rica, 1 (58), 331-355. <https://www.redalyc.org/journal/4517/451750038023/html/>
- Silva, A. A. P. e, & Moraes, R. de C. M., & Barbosa, C. L. (2019) O Transporte Aquaviário como alternativa de Mobilidade Urbana na Região Metropolitana de Belém-Pa. *Revista Eletrônica de Engenharia Civil*, Goiânia, 15 (2), 64-74. <https://revistas.ufg.br/reec/article/view/52809>
- Palmas. Poder Legislativo, (2018). *Lei Complementar nº 400, de 2 de abril de 2018*. Palmas. <https://leismunicipais.com.br/a/to/p/palmas/lei-complementar/2018/40/400/lei-complementar-n-400-2018-plano-diretor-participativo-do-municipio-de-palmas-to>
- Pará. Agência Pará, (2021). *Governo assina de termo de cooperação para a construção do Terminal Hidroviário de Icoaraci*. <https://agenciapara.com.br/noticia/29228/>
- Passos, M., & Sobral, A. (2022). *Belém retira das ruas 41% dos ônibus em quase 20 anos; nesse período, a população cresceu 8,6%*. <https://g1.globo.com/pa/para/noticia/2022/03/25/belem-retira-das-ruas-41percent-dos-ônibus-em-quase-20-anos-nesse-periodo-a-populacao-cresceu-86percent.ghtml>
- Pelegi, A. (2020, 20 de outubro). *Palmas (TO) divulga resultado de licitação do Plano de Mobilidade Urbana*. <https://diariodotransporte.com.br/2020/10/20/palmas-to-divulga-resultado-de-licitacao-do-plano-de-mobilidade-urbana/>
- Quintas, T. G. (2018, novembro). Transporte público coletivo em Macapá de 2002 à 2016: os ônibus como um direito social de transporte em Macapá – AP. In *Anais eletrônicos da VII Semana de Arquitetura e Urbanismo*, Macapá, AP.
- Reale, M. (2013). *Lições preliminares de Direito*, 27ª ed., São Paulo, SP: Saraiva.
- Rodrigues, A. M., Souza, J. R. C. de, Souza, F. K. B. de, & Vilarinho, C. S., N. (2019). Mobilidade do transporte urbano na cidade de Cuiabá: dificuldades do aumento das frotas de veículos automotores. *Revista de Geografia*, Recife, 36 (3), 30-36. <https://periodicos.ufpe.br/revistas/revistageografia/article/view/229418>
- Rodrigues, L. P. da C., & Araújo, P. do S. C. de. (2020). O direito esquecido pelo tempo consumido: lazer e mobilidade urbana em Belém-PA. *Licere*, Belo Horizonte, 23 (2), 180-205. <https://periodicos.ufmg.br/index.php/licere/article/download/24008/19615/&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>
- Santos, M. T. dos, Simão, L. R., Silva, J. M. da, Jr, & Freitas, M. R. M. de. (2019, maio). Plano diretor de Palmas, Tocantins: Instrumento de ordenamento urbano ou de gestão das urgências? In *Anais XVIII ENANPUR*, Natal, RN.
- São Luís. Poder Legislativo, (2006). *Lei nº 4.669, de 11 de outubro de 2006*. São Luís. <https://saoluis.ma.gov.br/semurh/conteudo/1299>
- São Luís. Prefeitura, (2016). *P8 – Avaliação da Infraestrutura Urbana, Viária e da Mobilidade*. <https://www.saoluis.ma.gov.br/midias/anexos/2217etapa8planodemobilidade.pdf>
- São Luís. Prefeitura, (2019). *Proposta de Revisão: Plano diretor de São Luís (Lei nº 4.669/2006)*. <https://www.camara.slz.br/download/proposta-de-revisao-plano-diretor-de-sao-luis/>
- Siqueira, J. G. C., & Ferreira, A. J. de A. (2017). Transporte público coletivo em São Luís do Maranhão: problemas e possibilidades de reversão. In Cardozo, E. de L. (Org.), *A sociedade e o espaço geográfico brasileiro* (pp. 66-76). Curitiba, PR: Atena.